

COM(2021) 551 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020/2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 15 septembre 2021

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 15 septembre 2021

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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

E 16055



Bruxelles, le 14.7.2021
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -
{SWD(2021) 602 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La communication intitulée «**Le pacte vert pour l'Europe**»¹ a marqué le lancement d'une nouvelle stratégie de croissance pour l'Union visant à transformer celle-ci en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive. Elle réaffirme l'ambition de la Commission d'accroître ses objectifs en matière de climat et de faire de l'Europe le premier continent neutre pour le climat à l'horizon 2050. En outre, elle vise à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et les effets liés à l'environnement. La nécessité et la valeur du pacte vert pour l'Europe n'ont fait qu'augmenter compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé, les conditions de vie et de travail, et le bien-être des citoyens de l'Union.

La lutte contre le changement climatique est devenue une urgence. Conformément aux conclusions scientifiques du rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), il est impératif d'atteindre un niveau zéro d'émission nette de CO₂ à l'échelle planétaire vers 2050 et de parvenir à la neutralité pour tous les autres gaz à effet de serre dès que possible plus tard au cours du siècle. Face à ce défi urgent, l'Union doit renforcer son action et montrer la voie au niveau mondial en devenant neutre pour le climat d'ici à 2050. Cet objectif est fixé dans la communication intitulée «**Une planète propre pour tous – Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat**»².

Sur la base de la stratégie du pacte vert pour l'Europe et d'une analyse d'impact approfondie, la communication de la Commission de septembre 2020 intitulée «**Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030**»³ (ci-après le «plan cible en matière de climat à l'horizon 2030») a proposé de revoir à la hausse les ambitions de l'Union et de présenter un plan global visant à relever l'objectif contraignant de l'Union européenne pour 2030 afin de réduire les émissions nettes d'au moins 55 % d'une manière responsable. Un niveau d'ambition plus élevé pour 2030 permet de donner de la certitude aux responsables politiques et aux investisseurs, de sorte que les décisions prises au cours des prochaines années ne contiennent pas de niveaux d'émissions incompatibles avec l'objectif de l'Union de devenir neutre pour le climat à l'horizon 2050. L'objectif pour 2030 est conforme à l'objectif de l'accord de Paris de maintenir l'élévation de la température mondiale bien en dessous de 2 °C et de poursuivre les efforts pour la maintenir à 1,5 °C.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 562 final.

Le Conseil européen a approuvé le nouvel objectif contraignant de l'Union pour 2030 lors de sa réunion de décembre 2020⁴. Il a également invité la Commission «à évaluer la manière dont tous les secteurs économiques peuvent contribuer au mieux à la réalisation de l'objectif fixé pour 2030 et à présenter les propositions nécessaires, accompagnées d'un examen approfondi de l'impact environnemental, économique et social au niveau des États membres, en tenant compte des plans nationaux en matière d'énergie et de climat et en examinant les flexibilités existantes».

À cette fin, la **loi européenne sur le climat**⁵, telle que convenue avec les colégislateurs, rend juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'Union et revoit à la hausse l'ambition pour 2030 en fixant un objectif de réduction nette des émissions d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

Afin de suivre la voie proposée dans la loi européenne sur le climat et d'atteindre ce niveau d'ambition accru pour 2030, la Commission a réexaminé la législation en vigueur en matière de climat et d'énergie, qui ne devrait réduire les émissions de gaz à effet de serre que de 40 % d'ici à 2030 et de 60 % d'ici à 2050. Ce paquet législatif d'**ajustement à l'objectif 55 (FIT for 55)**, tel qu'annoncé dans le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030, est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif ambitieux en matière de climat à l'horizon 2030, et tous les secteurs et toutes les politiques économiques devront apporter leur contribution.

En décembre 2020, le Conseil européen a également invité la Commission à envisager d'explorer les moyens de renforcer le système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE de l'UE), tout en préservant son intégrité et en tenant compte de la nécessité de répondre aux préoccupations en matière de répartition et de lutter contre la précarité énergétique. Il a également invité la Commission à envisager de proposer des mesures permettant aux industries à forte intensité énergétique de mettre au point et de déployer des technologies innovantes neutres pour le climat tout en conservant leur compétitivité industrielle.

La législation actuelle relative au SEQE a été révisée en 2018 afin de garantir une réduction des émissions de SEQE de l'UE de 43 % d'ici à 2030 par rapport à 2005, conformément à un objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'économie de l'Union d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Toutefois, selon une analyse plus récente des services de la Commission, si la législation demeure inchangée, les secteurs actuellement couverts par le SEQE de l'UE permettraient en réalité de réduire leurs émissions de 51 % en 2030 par rapport à 2005⁶.

⁴ Conclusions du Conseil européen des 10 et 11 décembre 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

⁵ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

⁶ Selon le scénario de référence 2020 de l'UE (REF), qui sert de référence pour l'analyse d'impact (voir section 5.1 de l'analyse d'impact).

Même si cet effort signifierait un dépassement de la contribution à la réduction de 43 % mentionnée ci-avant, il ne suffirait tout de même pas à atteindre l'objectif global de réduction d'au moins 55 % par rapport à 1990. Par conséquent, l'objectif général de la présente initiative est de réviser la directive SEQE d'une manière compatible avec l'ambition climatique à l'horizon 2030, à savoir parvenir à une réduction nette d'au moins 55 % des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et selon une trajectoire progressive et équilibrée vers la neutralité climatique à l'horizon 2050, d'une manière cohérente et efficace au regard des coûts, tout en tenant compte de la nécessité d'une transition juste et de l'obligation pour tous les secteurs de contribuer aux efforts de l'Union en matière de climat.

Comme expliqué dans l'analyse d'impact, une contribution des secteurs couverts par le SEQE de l'UE correspondant à une réduction de 61 % par rapport à 2005 est considérée comme reflétant le mieux les résultats du plan d'action en matière de climat à l'horizon 2030 et comme étant l'ambition que le SEQE de l'UE doit se fixer pour contribuer à un objectif global de réduction d'au moins 55 % par rapport à 1990. L'augmentation de la contribution environnementale du SEQE de l'UE implique d'ajuster principalement le nombre total de quotas délivrés au titre du SEQE de l'UE (le «plafond»). Toutefois, une réduction de la quantité de quotas disponibles sur le marché a une incidence sur d'autres piliers du SEQE de l'UE et sur le prix du carbone. Elle a une incidence sur des principes fondamentaux tels que la nécessité de stabilité du marché, la protection contre le risque de fuite de carbone, les effets soigneusement équilibrés en matière de répartition entre les États membres, et la disponibilité de fonds pour répondre aux besoins accrus d'investissement dans les technologies à faible intensité de carbone.

Parallèlement à l'alignement du SEQE de l'UE sur l'objectif global de réduction d'au moins 55 % par rapport à 1990, le renforcement de l'ambition climatique doit également se traduire par la contribution aux efforts de l'Union en faveur du climat attendue des secteurs qui ne relèvent pas actuellement du SEQE de l'UE. L'analyse d'impact accompagnant le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030 a montré qu'en l'absence de mesures supplémentaires, les émissions dans certains secteurs ne diminueraient pas suffisamment pour respecter une trajectoire menant à une réduction des émissions de 55 % dans l'ensemble de l'économie. En fait, dans le secteur du transport maritime, les émissions sont aujourd'hui plus élevées qu'en 1990 et devraient continuer à augmenter encore dans un scénario de statu quo. Toutes les trajectoires évaluées dans le cadre du plan cible en matière de climat à l'horizon 2030 et de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente⁷ prévoient des réductions de l'ordre de 80-82 % des émissions du transport maritime international d'ici à 2050 par rapport à 1990 (soit des réductions d'émissions de l'ordre de 88-89 % par rapport à 2008)⁸ pour que soit respecté le niveau d'ambition climatique revu à la hausse. Par conséquent, la Commission européenne s'est engagée à étendre le SEQE de l'UE au transport maritime dans le cadre d'un

⁷ Source: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

⁸ L'année 2008 a été choisie comme année de référence pour les projections de réduction des émissions dans le secteur du transport maritime afin de permettre une cohérence avec les objectifs de l'OMI, lesquels sont tous exprimés par rapport à 2008.

ensemble de mesures de l'Union visant à lutter contre les émissions du transport maritime, parallèlement à des mesures convenues au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). Dans ce contexte, la Commission se félicite des progrès accomplis par le Parlement européen et le Conseil depuis 2019 en ce qui concerne la proposition de règlement modifiant le règlement (UE) 2015/757⁹ afin de tenir dûment compte du système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires [COM(2019) 38 final] et prend note du soutien du Parlement européen en plénière en faveur de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE de l'UE) aux émissions du transport maritime à partir de 2023. Il convient d'inclure les émissions du transport maritime dans le système actuel d'échange de quotas d'émission. Afin d'assurer une transition en douceur, il y a lieu d'instaurer une période d'introduction progressive dans laquelle les compagnies maritimes ne devraient restituer que des quotas pour une partie des émissions respectives vérifiées, avant de passer progressivement à 100 % sur 4 ans. Étant donné que l'extension au transport maritime n'ajouterait au SEQE actuel que quelque 90 millions de tonnes de CO₂, l'incidence sur la disponibilité des quotas pour les autres secteurs couverts resterait limitée.

Afin de tenir compte de l'inclusion du secteur maritime dans le SEQE de l'UE, il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757, notamment en ce qui concerne la déclaration des données sur les émissions agrégées au niveau des compagnies et le rôle des autorités responsables à l'égard des compagnies maritimes. Ces modifications complètent celles proposées dans le document COM(2019) 38 final.

Comme indiqué dans le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030, le secteur du bâtiment est actuellement directement et indirectement responsable de 36 % des émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie dans l'Union et présente un important potentiel de réduction des émissions économiquement rentable. Plus de la moitié de ces émissions sont déjà couvertes par le SEQE existant, notamment la fourniture d'électricité destinée à être utilisée dans les bâtiments, ainsi que la plupart des émissions provenant du chauffage urbain. Cependant, de nombreuses habitations sont encore chauffées avec des systèmes obsolètes qui utilisent des combustibles fossiles polluants tels que le charbon et le pétrole.

Le secteur du transport routier présente également un important potentiel de réduction économiquement rentable. Aujourd'hui, le transport routier représente un cinquième des émissions de gaz à effet de serre de l'Union et ses émissions ont augmenté de plus d'un quart depuis 1990. Comme déjà envisagé dans la communication sur le pacte vert pour l'Europe, la Commission propose d'inclure le secteur de la construction et du transport routier dans le système d'échange de quotas d'émission. La couverture de ces secteurs dans le système d'échange de quotas d'émission, lorsqu'elle s'inscrit dans le cadre d'autres mesures réglementaires et d'investissement appropriées pour les secteurs en question, permettrait de renforcer et d'harmoniser les incitations économiques en faveur d'une réduction des émissions dans l'ensemble de ces secteurs au sein de l'Union et d'accroître la certitude quant à la réalisation des réductions d'émissions dans lesdits secteurs.

⁹ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55-76).

L'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment et du transport routier devrait être instauré sous la forme d'un système d'échange distinct mais adjacent. Cela permettra d'éviter de perturber le bon fonctionnement du système d'échange de quotas d'émission pour les installations fixes et l'aviation, compte tenu des différents potentiels de réduction observés dans ces secteurs et des différents facteurs qui influencent la demande. Toute fusion éventuelle des deux systèmes ne devrait être évaluée qu'après quelques années de fonctionnement du nouveau système d'échange de quotas d'émission, sur la base de l'expérience acquise. L'extension aux secteurs du bâtiment et du transport routier impose une approche en amont en ce qui concerne les entités réglementées.

La stabilité du marché est essentielle pour que le SEQE de l'UE fonctionne correctement et puisse atteindre ses objectifs. Afin de garantir cette stabilité, la décision (UE) 2015/1814¹⁰ a créé la réserve de stabilité du marché (RSM), en fonctionnement depuis janvier 2019. Cette réserve a pour objectifs de remédier aux déséquilibres structurels entre l'offre et la demande et de rendre le SEQE de l'UE plus résilient à des déséquilibres plus importants. Ce mécanisme doit permettre de préserver la stabilité réglementaire et de garantir une prévisibilité à long terme. L'article 3 de la décision prévoit que la Commission réexamine le fonctionnement de la réserve dans les trois ans qui suivent sa mise en service. Ce réexamen doit être envisagé en même temps que les effets sur la stabilité du marché qu'entraînerait l'augmentation du niveau d'ambition du SEQE de l'UE, de sorte que les indispensables modifications à apporter à la réserve soient proposées en même temps que les modifications apportées au SEQE de l'UE en vertu de la présente proposition.

Dans ce contexte, la présente proposition, qui s'inscrit dans le cadre des mesures d'ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55), poursuit les objectifs spécifiques suivants:

- renforcer le SEQE de l'UE dans son champ d'application actuel afin de contribuer de manière appropriée à un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990;
- assurer une protection efficace et permanente pour les secteurs exposés à un risque important de fuite de carbone, tout en encourageant l'adoption de technologies à faible intensité de carbone;
- remédier aux effets distributifs et sociaux de cette transition, en réexaminant l'utilisation des recettes de la mise aux enchères ainsi que la taille et le fonctionnement des mécanismes de financement en faveur d'une économie à faible intensité de carbone;
- veiller à ce que les secteurs autres que ceux actuellement inclus dans le SEQE de l'UE contribuent de manière économiquement rentable aux réductions d'émissions nécessaires conformément aux objectifs de l'Union et aux engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, notamment en intégrant dans le cadre réglementaire du SEQE de l'UE les émissions du transport maritime ainsi que les émissions des

¹⁰ Décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 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 modifiant la directive 2003/87/CE (JO L 264 du 9.10.2015, p. 1-5).

secteurs du bâtiment et du transport routier, tout en assurant des synergies avec d'autres politiques ciblant ces secteurs;

- réexaminer le système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de CO₂ provenant du transport maritime afin de tenir compte de l'inclusion de ce secteur dans le SEQE de l'UE;
- réexaminer le fonctionnement de la réserve de stabilité du marché tel que prévu dans l'obligation juridique correspondante et envisager d'éventuelles modifications à sa conception, de manière à atteindre les objectifs juridiques énoncés dans la décision RSM et à remédier à tout problème susceptible d'apparaître dans le cadre du renforcement des ambitions.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le paquet de mesures d'ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55) dans le domaine climatique et énergétique constitue une étape globale dans la révision de la législation de l'Union en vue de son alignement sur le renforcement de l'ambition climatique de l'Union. Toutes les initiatives relevant de ce paquet de mesures sont étroitement liées entre elles et chacune dépend de la conception des autres. La présente proposition législative complète les propositions présentées dans ce paquet de mesures et garantit une cohérence avec ces dernières.

Les secteurs ne relevant pas du SEQE de l'UE sont couverts par le règlement sur la répartition de l'effort¹¹ (RRE), qui fixe un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'Union, ainsi que des objectifs annuels contraignants pour chaque État membre à l'horizon 2030. Le RRE couvre, entre autres, les secteurs du transport routier et du bâtiment, ainsi que les émissions provenant de la navigation intérieure, qui représentent ensemble environ 50 % des émissions visées par le RRE. Contrairement au SEQE de l'UE, les secteurs couverts par le RRE ne sont pas soumis à un signal de prix du carbone à l'échelle de l'Union. En procurant les incitations économiques supplémentaires (au moyen de la tarification du carbone) nécessaires pour parvenir à des réductions d'émissions économiquement rentables dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, le nouveau SEQE compléterait le RRE dans son champ d'application actuel, qui conserve les incitations et les responsabilités concernant les mesures nationales. L'importance de ce dernier point a également été soulignée par un grand nombre de parties prenantes. Étant donné que les ambitions pour 2030 du système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment et du transport routier sont fixées de manière cohérente avec les contributions économiquement rentables des secteurs couverts, il n'y a pas de distorsion des contributions des secteurs RRE non couverts par la tarification du carbone à l'échelle de l'Union. Les mesures nationales visant à éliminer les obstacles non tarifaires ou à proposer d'autres solutions peuvent améliorer le fonctionnement de la tarification du carbone.

¹¹ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26-42).

Aux termes du considérant 4 de la directive (UE) 2018/410, l'action de l'organisation maritime internationale (OMI) ou de l'Union devrait commencer à partir de 2023, notamment les travaux préparatoires concernant l'adoption et la mise en œuvre d'une mesure garantissant que le secteur contribue dûment aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs arrêtés dans le cadre de l'accord de Paris, ainsi qu'un examen approprié de ces questions par toutes les parties prenantes. En outre, la réduction des émissions du transport maritime s'inscrit dans le cadre de l'engagement de réduction applicable à l'ensemble de l'économie de l'Union, pris au titre de l'accord de Paris.

À ce jour, aucune mesure appropriée n'est en place, que ce soit au niveau mondial ou au sein de l'Union, pour réaliser les réductions d'émissions du secteur du transport maritime indispensables pour être en phase avec le renforcement du niveau d'ambition climatique de l'Union. Au niveau de l'Union, les émissions de CO₂ des navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 à destination ou en provenance de ports situés dans l'EEE font, depuis 2018, l'objet d'une surveillance, d'une déclaration et d'une vérification (dans le cadre du règlement MRV de l'Union relatif au transport maritime)¹². Au niveau mondial, un cadre réglementaire relatif à l'efficacité énergétique des navires neufs a été instauré, et des mesures d'efficacité énergétique pour les navires existants ont récemment été approuvées. L'OMI a également adopté une stratégie initiale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, qui fixe un objectif de réduction pour ces émissions d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 2008. Si les progrès récemment accomplis au sein de l'OMI sont les bienvenus, ces mesures ne suffisent pas à décarboner le transport maritime international conformément aux objectifs internationaux en matière de climat.

Compte tenu de cette situation, la Commission européenne s'est engagée à proposer un ensemble de mesures de l'Union visant à accroître la contribution du transport maritime aux efforts de l'Union en matière de climat, parallèlement aux mesures convenues au niveau mondial au sein de l'OMI. Outre l'extension du SEQE de l'UE au transport maritime, le train de mesures contient notamment l'initiative FuelEU Maritime, qui vise à accroître la demande et le déploiement de carburants de substitution renouvelables pour les transports, ainsi qu'une proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie (DTE)¹³ concernant l'exonération actuelle de la taxation dont bénéficie le carburant utilisé par les navires.

À l'heure actuelle, le SEQE de l'UE couvre directement ou indirectement environ 30 % des émissions des bâtiments dues au chauffage. Cela s'explique par la couverture du réseau de chauffage urbain et de l'électricité utilisée à des fins de chauffage. La prise en compte de la totalité des émissions dues à la combustion de combustibles fossiles dans ce secteur et leur intégration dans le système d'échange de quotas d'émission présenteraient d'importants avantages au niveau de l'efficacité de la réduction des émissions. Dans le secteur du transport routier, l'échange des quotas d'émission présenterait l'avantage de maintenir les émissions du

¹² Règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO₂ du secteur du transport maritime (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55–76).

¹³ Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51–70).

parc automobile au-dessous du plafond et, parallèlement, d'encourager un changement de comportement ayant des effets durables sur les solutions de mobilité, grâce au signal de prix. Néanmoins, les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures demeurent le principal facteur stimulant la production de véhicules propres modernes et innovants, y compris les voitures électriques. Parallèlement à l'application du système d'échange de quotas d'émission au transport routier, la Commission propose de renforcer les normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes d'ici à 2030 afin de garantir une trajectoire claire vers une mobilité à émissions nulles. Outre les utilisations possibles des recettes de la mise aux enchères déjà mentionnées, lesquelles comprennent, par exemple, la promotion de l'acquisition de compétences et de la réaffectation de la main-d'œuvre, une partie du produit généré par l'échange de quotas d'émission dans les nouveaux secteurs pourrait être utilisée pour faire face aux répercussions sociales du nouveau système d'échange de quotas d'émission dans ces secteurs et être investie dans des mesures destinées à accélérer la vague de rénovation des bâtiments et l'utilisation de véhicules à émissions nulles, ainsi qu'à développer les infrastructures nécessaires, telles que des stations de recharge et de ravitaillement stratégiquement déployées et intelligentes pour les véhicules à émissions nulles. Les mesures de soutien visant à promouvoir l'efficacité énergétique au sein des ménages vulnérables ou à faible revenu pourraient également contribuer à éviter des effets distributifs excessifs. À cette fin, dans le cadre du paquet législatif d'ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55), la Commission présente une proposition portant sur la création d'un Fonds social pour le climat destiné à financer les plans des États membres concernés qui visent à traiter les aspects sociaux du système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment et du transport routier, en mettant particulièrement l'accent sur les ménages vulnérables, les microentreprises et les usagers des transports. Une partie des recettes de la mise aux enchères du nouveau système doit être utilisée pour financer les plans des États membres.

Il est proposé de fixer le niveau d'ambition, le plafond d'émission et la trajectoire du nouveau SEQE de manière cohérente, en fonction des réductions économiquement rentables des émissions des secteurs du bâtiment et du transport routier résultant de la tarification du carbone combinée à un renforcement du cadre réglementaire existant pour ces secteurs.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le pacte vert pour l'Europe, son objectif de neutralité climatique et la double transition écologique et numérique sont au centre des priorités de l'Union européenne. Le paquet d'ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55), l'instrument Next Generation EU et le cadre financier pluriannuel pour la période 2021-2027 contribueront à la réalisation de la double transition écologique et numérique visée par l'Europe. La combinaison de ces politiques permettra de faire face à la crise économique et d'accélérer la transition vers une économie propre et durable, associant action pour le climat et croissance économique.

La réduction d'au moins 55 % des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 à l'échelle de l'économie requiert une modification du cadre politique actuel non seulement en matière de climat mais aussi en matière d'énergie. Le paquet d'ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55) prévoit un réexamen complet de la législation

en matière de climat et d'énergie pour atteindre cet objectif. La proposition de modification du SEQE fait partie de ce vaste ensemble de propositions politiques conçues de manière cohérente. Le SEQE constitue un instrument essentiel lorsqu'il s'agit d'aider l'Union à atteindre l'objectif pour 2030 revu à la hausse et à assurer une transition réussie et juste vers la neutralité climatique à l'horizon 2050. Dès lors, la présente initiative est liée à de nombreux autres domaines d'action, y compris les politiques extérieures de l'Union. Par exemple, en tant qu'instrument de portée européenne fondé sur le marché, le SEQE est compatible avec le marché intérieur de l'Union et le renforce davantage encore.

Le renforcement du Fonds pour l'innovation créé dans le cadre de la directive SEQE et qui constitue l'un des principaux instruments de l'Union permettant de rapprocher du marché les technologies innovantes à faible intensité de carbone, complète d'autres instruments tels qu'Horizon 2020 et Horizon Europe, lesquels se concentrent principalement sur les phases de recherche antérieures. Le renforcement du Fonds pour la modernisation, créé dans le cadre de la directive SEQE, soutient les investissements dans la modernisation du secteur de l'électricité et des systèmes énergétiques au sens large, en stimulant l'efficacité énergétique et en facilitant une transition juste dans les régions dépendantes du charbon dans les États membres à faibles revenus. Il vient compléter d'autres instruments tels que la politique de cohésion et le Fonds pour une transition juste.

La cohérence avec d'autres politiques de l'Union est également assurée par la cohérence des analyses d'impact du SEQE de l'UE avec celles du reste du cadre d'action en matière de climat, d'énergie et de transport à l'horizon 2030¹⁴, par exemple en ce qui concerne la complémentarité de l'extension des échanges de quotas d'émission avec la directive relative à l'efficacité énergétique¹⁵, et avec d'autres mesures présentées dans le cadre du train de mesures visant à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre dues au transport maritime. Un scénario de référence commun et des scénarios stratégiques de base communs avec d'autres initiatives du paquet d'ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55) sont utilisés. Ces scénarios tiennent compte de toutes les actions et politiques pertinentes de l'Union.

Les coûts administratifs supplémentaires liés à l'extension aux secteurs du transport routier et du bâtiment devraient être limités s'il est fait usage, dans la mesure du possible, des structures existantes utilisées pour la directive sur la taxation de l'énergie et pour les obligations en matière d'économies d'énergie au titre de la directive relative à l'efficacité énergétique. Par

14

Notamment le RRE; le règlement UTCATF (utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie); les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes; la directive sur les énergies renouvelables (RED II); la directive relative à l'efficacité énergétique; et, plus tard, la directive sur la performance énergétique des bâtiments. Parmi les autres initiatives pertinentes figurent la révision de la directive sur la taxation de l'énergie; le plan d'action «zéro pollution» et la révision de la directive relative aux émissions industrielles; des initiatives en matière de mobilité, telles que celles concernant les carburants destinés aux transports (initiatives FuelEU Maritime et ReFuelEU Aviation), ainsi qu'une proposition relative à un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM).

15 Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1-56).

ailleurs, le nouveau SEQE permettrait de générer des économies d'énergie supplémentaires, compte tenu de son lien potentiel avec les économies d'énergie visées à l'article 7 de la directive relative à l'efficacité énergétique.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du TFUE. Conformément à l'article 191 et à l'article 192, paragraphe 1, du TFUE, l'Union européenne contribue à la poursuite, entre autres, des objectifs suivants: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement; la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

La directive SEQE-UE est un instrument législatif existant de l'Union adopté en 2003. Conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du TFUE, les objectifs de la présente proposition de modification de la directive SEQE-UE ne peuvent être atteints qu'au moyen d'un instrument législatif au niveau de l'Union.

De même, la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le SEQE de l'UE est une mesure existante de l'Union. Étant donné que sa modification fait partie intégrante de la présente proposition, celle-ci ne peut pas être réalisée au niveau national ou local, mais nécessite une action de l'Union.

Le changement climatique est un problème transfrontière et l'action de l'Union peut efficacement compléter et renforcer l'action menée aux niveaux mondial, régional, national et local. Le relèvement de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union à l'horizon 2030 aura une incidence sur de nombreux secteurs dans l'ensemble de l'économie de l'Union de sorte qu'une action coordonnée au niveau de l'Union est indispensable et a beaucoup plus de chances de mener à la transformation requise, dans la mesure où elle constitue un puissant moteur de changement économiquement rentable et de convergence à la hausse. En outre, bon nombre des éléments de la présente proposition revêtent une dimension importante pour le marché intérieur, en particulier les options liées à la protection contre les fuites de carbone et aux mécanismes de financement en faveur d'une économie à faible intensité de carbone.

En tant que marché du carbone, le SEQE de l'UE recommande que les réductions d'émissions soient réalisées tout d'abord à l'aide des solutions les plus rentables dans les secteurs d'activités qu'il couvre, afin d'obtenir une plus grande efficacité compte tenu de sa dimension. La mise en œuvre d'une mesure comparable au niveau national entraînerait des marchés du carbone plus petits et morcelés, risquant de fausser la concurrence et susceptibles

d'entraîner une augmentation des coûts de réduction globaux. La même logique s'applique à l'extension de la tarification du carbone à de nouveaux secteurs.

La dimension transfrontière du secteur du transport maritime nécessite une action coordonnée au niveau européen. L'action de l'Union peut également inspirer une action plus large et ouvrir la voie en la matière, par exemple en ce qui concerne le transport maritime au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les actions menées par des pays tiers.

- **Proportionnalité**

Comme le montrent les sections 3 et 7 de l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition, cette dernière respecte le principe de proportionnalité puisqu'elle n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre au moindre coût les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union à l'horizon 2030 tout en garantissant dans le même temps le bon fonctionnement du marché intérieur.

Le Conseil européen a approuvé une réduction globale des émissions de gaz à effet de serre dans l'ensemble de l'économie et au niveau national d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. La présente proposition couvre une grande partie de ces émissions de gaz à effet de serre et révisé la directive SEQE-UE afin d'atteindre cet objectif.

- **Choix de l'instrument**

Une directive est le moyen le plus efficace de réaliser les objectifs poursuivis par la présente proposition. Il s'agit de l'instrument juridique qui convient le mieux pour apporter des modifications à la directive établissant le SEQE (directive 2003/87/CE).

Une directive exige des États membres qu'ils atteignent les objectifs visés et transposent les mesures dans leur droit matériel et procédural national. Cette approche laisse aux États membres davantage de liberté qu'un règlement pour mettre en œuvre une mesure prise au niveau de l'Union, étant donné qu'ils peuvent choisir le moyen le plus approprié pour transposer les mesures de la directive en droit interne. Les États membres peuvent ainsi garantir la compatibilité des nouvelles règles avec leur cadre juridique matériel et procédural en vigueur qui met en œuvre le SEQE de l'UE, notamment en ce qui concerne les règles d'octroi des autorisations aux installations ainsi que les mesures d'exécution et les sanctions.

Une directive constitue également l'instrument approprié pour modifier la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché, car le réexamen de cet instrument juridique est étroitement lié aux effets sur la stabilité du marché qui découlent du renforcement de l'ambition du SEQE de l'UE.

La présente directive constitue également l'instrument approprié pour modifier le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime, étant donné qu'elle inclut dans le SEQE de l'UE les émissions de CO₂ liées à certaines activités du transport maritime, sur la base des données d'émission prévues dans le règlement (UE) 2015/757.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La présente proposition n'a fait l'objet d'aucune évaluation ex post ni d'aucun bilan de qualité en raison du stade précoce de la mise en œuvre de la législation actuelle relative au SEQE qui, telle que modifiée par la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil¹⁶, est entrée en application en 2021. Par conséquent, les données disponibles pour une évaluation étaient limitées.

- **Consultation des parties intéressées**

À différentes étapes de l'élaboration de la présente proposition ont été associés les États membres, des représentants du secteur privé, des organisations non gouvernementales, des instituts de recherche et universitaires, ainsi que des syndicats et des citoyens.

La révision du SEQE de l'UE s'appuie sur les observations relatives au plan cible en matière de climat à l'horizon 2030 et sur les liens entre le SEQE de l'UE, les politiques parallèles et les objectifs plus généraux du pacte vert pour l'Europe. Les consultations sur la révision du SEQE de l'UE visaient essentiellement à recueillir l'avis des parties prenantes sur le renforcement du SEQE de l'UE actuel et son extension à de nouveaux secteurs (transport maritime, bâtiment, transport routier ou toute activité impliquant la combustion de combustibles fossiles), et sur le réexamen de la réserve de stabilité du marché. La consultation visait également à recueillir des contributions sur la manière de traiter le risque de fuite de carbone, l'utilisation des recettes et les mécanismes de soutien à la réduction des émissions de carbone.

La Commission a tout d'abord demandé des observations sur une analyse d'impact initiale, qui exposait les premières considérations et les options stratégiques de la révision¹⁷. La Commission a ensuite organisé une consultation publique en ligne comprenant un questionnaire pour chacune des propositions du paquet de mesures d'ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55), qui a reçu près de 500 réponses¹⁸. Afin de soutenir l'initiative relative à la tarification du carbone pour le transport maritime, une enquête ciblée auprès des

¹⁶ Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814 (JO L 76 du 19.3.2018, p. 3-27).

¹⁷ L'analyse d'impact initiale, ouverte à consultation du 29 octobre 2020 au 26 novembre 2020, a reçu quelque 250 contributions. Les résultats sont disponibles sur le site web suivant: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Changement-climatique-mise-a-jour-du-systeme-d%E2%80%99echange-de-quotas-d%E2%80%99emission-de-l%E2%80%99Union-SEQE-fr>.

¹⁸ La consultation a été ouverte pendant 12 semaines, du 13 novembre 2020 au 5 février 2021. Les résultats sont disponibles sur le site web suivant: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation_fr.

parties prenantes a été réalisée, accompagnée d'un programme d'entretiens ciblés¹⁹. En outre, la Commission a participé à des conférences virtuelles et a organisé des réunions (virtuelles) bilatérales et multilatérales avec des parties prenantes, parmi lesquelles des représentants de différents secteurs de l'industrie, des syndicats, des organisations non gouvernementales et des États membres. Enfin, la Commission a chargé un contractant d'organiser deux ateliers d'experts²⁰ consacrés à la révision de la RSM.

Les résultats des activités de consultation sont consignés dans l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition et ont été, dans la mesure du possible, pris en considération dans la présente proposition.

D'une manière générale, les consultations publiques ont démontré un large soutien en faveur du SEQE de l'UE en tant qu'instrument d'action.

De nombreuses parties prenantes accueillent favorablement le renforcement du SEQE de l'UE existant afin que son ambition soit revue à la hausse conformément au nouvel objectif pour 2030 et sur la base de considérations d'efficacité économique. Seuls quelques répondants du secteur privé et de la société civile ont plaidé en faveur, respectivement, d'une contribution plus faible ou plus élevée compte tenu du principe de rentabilité. Pour atteindre le niveau d'ambition renforcé, certaines parties prenantes ont généralement estimé que l'ajustement du facteur de réduction linéaire était important, tandis que d'autres ont également souligné l'importance de combiner cette linéarité avec une réduction ponctuelle de la quantité de quotas, comme indiqué dans la présente proposition.

En ce qui concerne l'allocation de quotas à titre gratuit et le risque de fuite de carbone, une grande majorité des parties prenantes est favorable à une modification du cadre actuel relatif à la fuite de carbone, tandis que certaines parties prenantes du secteur souhaitent maintenir en l'état le cadre actuel. Les avis sur les options de modification spécifiques sont mitigés et l'introduction d'autres mesures visant à encourager davantage la réduction des émissions de gaz à effet de serre a reçu l'accueil le plus large. La proposition prévoit de telles incitations en subordonnant l'allocation de quotas à titre gratuit à des investissements dans des techniques permettant d'accroître l'efficacité énergétique. La modification des valeurs des référentiels aux fins d'une intégration plus rapide de l'innovation et du progrès technologique a reçu le soutien d'un large éventail de parties prenantes, à l'exception de certaines parties du secteur privé. La proposition inclut cette approche car elle est considérée comme assurant une répartition plus équitable et plus transparente de l'allocation de quotas à titre gratuit plutôt qu'une réduction plus importante pour tous les secteurs résultant du facteur de correction transsectoriel.

En ce qui concerne l'utilisation des recettes de la mise aux enchères, la proposition reflète le point de vue exprimé par de nombreuses parties prenantes selon lequel des règles plus strictes

¹⁹ L'enquête auprès des parties prenantes s'est déroulée de décembre 2020 à février 2021, et le programme d'entretiens ciblés s'est étendu de janvier 2021 à février 2021.

²⁰ https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_fr.
https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_fr.

sont nécessaires pour garantir que les États membres utilisent le produit des enchères obtenu dans le cadre du SEQE de l'UE en tenant compte des objectifs climatiques.

En ce qui concerne les mécanismes de financement en faveur d'une économie à faible intensité de carbone, les parties prenantes se félicitent généralement de l'augmentation de la taille du Fonds pour l'innovation ainsi que de l'introduction d'instruments de soutien supplémentaires tels que des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone. La proposition en tient dûment compte en augmentant la taille du Fonds pour l'innovation et en étendant son champ d'application.

En ce qui concerne le Fonds pour la modernisation, une majorité de parties prenantes, issues en particulier de la société civile et du secteur privé, est favorable à une augmentation de ce fonds, telle que prévue dans la présente proposition. D'une manière générale, les parties prenantes soutiennent la rationalisation des types d'investissements pouvant être financés par le Fonds pour la modernisation ainsi que le renforcement de la cohérence de ce fonds avec le pacte vert pour l'Europe. La proposition contribue à la réalisation de cet objectif en supprimant l'exception relative au financement du chauffage urbain à combustibles fossiles dans certains États membres.

La réserve de stabilité du marché (RSM) bénéficie d'un large soutien parmi les groupes de parties prenantes; toutefois, aucun consensus ne se dégage quant aux modifications à apporter à ses paramètres. La société civile est plus favorable à un renforcement des paramètres de la RSM que le secteur privé. Le maintien de la règle d'invalidation, que ce soit sans réserve ou moyennant une modification, a été favorablement accueilli, tandis que certaines parties prenantes ont proposé d'abolir cette règle. Lors des ateliers d'experts, certaines parties prenantes ont estimé qu'il était indispensable de prévoir un taux d'admission variable pour éviter des effets de seuil importants ainsi que des réexamens plus fréquents. La proposition établit un équilibre entre la nécessité d'assurer une réduction de l'excédent du marché dans un délai raisonnable, la prévisibilité du mécanisme, et sa complexité. En outre, la proposition d'inclure les quotas et les émissions du secteur de l'aviation dans le calcul de l'excédent correspond à l'option privilégiée par la majorité des parties prenantes.

En ce qui concerne le transport maritime, la grande majorité des parties prenantes ayant participé à l'enquête ciblée ont indiqué que ce secteur devrait contribuer davantage à l'action pour le climat qu'il ne le fait actuellement. L'extension du système existant d'échange de quotas d'émission de l'Union au transport maritime est l'option privilégiée par les parties prenantes parmi les options proposées, tandis que le secteur du transport maritime a souligné l'importance de la prise de mesures au niveau international. La proposition répond aux points de vue exprimés par les parties prenantes en englobant les émissions provenant des voyages intra-UE ainsi que la moitié des émissions provenant des voyages extra-UE, et en incluant une clause de réexamen en ce qui concerne les travaux menés au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de l'adoption d'un mécanisme de marché mondial. Il s'agit de l'une des cinq approches encore à l'étude dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

En ce qui concerne les secteurs du transport routier et du bâtiment, plusieurs parties prenantes, y compris des partenaires sociaux représentant les employeurs et les travailleurs, sont généralement sceptiques quant à une extension du système d'échange de quotas d'émission à ces secteurs. Parmi les options présentées, l'option privilégiée par un large éventail de parties prenantes consiste à commencer par un système autonome distinct, tel que prévu dans la présente proposition. Les points de vue divergent sur la question de savoir si la révision du SEQE de l'UE devrait déjà déterminer quand et comment l'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment pourrait être progressivement intégré dans le SEQE de l'UE existant. En particulier, les organisations non gouvernementales ont attiré l'attention sur les risques associés au fait de relier les deux systèmes. La proposition tient dûment compte de ces préoccupations en proposant des échanges de quotas d'émission distincts mais adjacents, ainsi qu'une clause de réexamen.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La présente proposition s'appuie sur les données recueillies dans le cadre de l'analyse d'impact de la précédente révision du SEQE de l'UE achevée en 2018, sur l'analyse d'impact accompagnant le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030²¹, sur l'analyse menée à l'appui de la vision européenne stratégique à long terme de la Commission pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat²², ainsi que sur des données pertinentes compilées dans le cadre d'autres initiatives parallèles au titre du pacte vert, ainsi que sur des études antérieures relatives aux émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport maritime, du transport routier et du bâtiment. Elle s'appuie sur l'expérience et sur les données relatives aux émissions acquises dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification de l'Union.

À l'instar d'autres propositions et analyses d'impact du train de mesures d'ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55), la présente proposition utilise également un ensemble d'outils de modélisation intégrée couvrant l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'économie de l'Union. Ces outils sont utilisés pour élaborer une série de scénarios de base reflétant des ensembles de mesures autonomes alignés sur l'objectif climatique renforcé pour 2030, et s'appuyant sur les scénarios élaborés pour le plan cible en matière de climat à l'horizon 2030.

Les scénarios sont fondés sur le scénario de référence actualisé de l'Union²³, une projection de l'évolution des systèmes énergétiques nationaux et de l'Union et des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre politique actuel, qui inclut les incidences de la pandémie de COVID-19. Ces scénarios ont été élaborés dans le cadre d'une collaboration contractuelle

²¹ SWD(2020) 176.

²² Commission européenne: analyse approfondie à l'appui de la communication de la Commission COM(2018) 773, «Une planète propre pour tous. Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat», Bruxelles, 28 novembre 2018 (en anglais).

²³ Projections modélisées des tendances en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'émissions issues des secteurs du transport et de l'énergie à l'horizon 2050, fondées sur un ensemble cohérent d'hypothèses au niveau de l'Union, des États membres et des politiques de l'Union, ainsi que sur les caractéristiques propres aux États membres, après consultation des experts des États membres.

avec le laboratoire E3M, de l'Université technique nationale d'Athènes, et les résultats détaillés de la modélisation sont publiés en même temps que les propositions.

En outre, la Commission se fonde sur le nombre croissant de recherches empiriques sur le SEQE de l'UE évaluées par les pairs, et recourt à plusieurs contrats de soutien. À titre d'exemple, Vivid Economics a réalisé une étude pour aider la Commission européenne à réexaminer la RSM²⁴. En ce qui concerne les dispositions relatives à la fuite de carbone, des travaux de soutien ont été effectués par l'Öko-Institut, Trinomics, Ricardo et Adelphi.

En outre, une équipe dirigée par Ricardo a mené une étude sur le «SEQE de l'UE pour le transport maritime et autres options ou combinaisons possibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre»²⁵.

- **Analyse d'impact**

La directive proposée est accompagnée d'une analyse d'impact qui s'appuie sur les conclusions de l'analyse d'impact globale relative au plan cible en matière de climat à l'horizon 2030²⁶. Ce document a constitué la base analytique pour fixer l'objectif de réduction nette d'au moins 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Un document de synthèse ainsi que l'avis favorable du comité d'examen de la réglementation sur l'analyse d'impact sont également mis à la disposition du public. L'analyse d'impact repose sur des scénarios de modélisation intégrée qui reflètent l'interaction de différents instruments d'action et leurs effets sur les opérateurs économiques, afin de garantir la complémentarité, la cohérence et l'efficacité dans la réalisation de l'ambition climatique à l'horizon 2030. Elle est complétée par des données disponibles et des outils analytiques spécifiques permettant de répondre à des questions particulières dans le cadre de la conception des politiques.

L'analyse d'impact examine trois types de problèmes. Tout d'abord, ceux liés à la nécessité de renforcer le SEQE de l'UE existant d'une manière proportionnée à l'objectif renforcé de réduction nette des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à 1990, tout en évitant les déséquilibres entre l'offre et la demande. Ensuite, la nécessité de veiller à ce que certains secteurs contribuent suffisamment à la réalisation de cet objectif revu à la hausse. Enfin, la nécessité d'accroître les investissements et de renforcer les capacités afin de faire face à la répartition des effets des mesures de réduction des émissions, alors que les fonds restent limités.

En ce qui concerne le renforcement du SEQE de l'UE existant dans le but d'accroître son ambition conformément à l'objectif de réduction nette d'au moins 55 % à l'horizon 2030, n'importe lequel des paquets d'options permettrait d'atteindre l'objectif de 2030 de manière efficace et efficiente. L'analyse d'impact a également conclu qu'une approche plus ciblée de

²⁴ Vivid Economics, (2021), «Review of the EU ETS' Market Stability Reserve», rapport préparé pour le compte de la DG CLIMA, publication à venir.

²⁵ Ricardo, E3 Modelling and Trinomics (2021), «Study on EU ETS for maritime transport and alternative options or mixties to reduce greenhouse gas emissions», publication à venir.

²⁶ SWD(2020) 176.

l'allocation des quotas à titre gratuit était nécessaire, là où elle est toujours d'application, sous la forme de référentiels renforcés et de conditions plus strictes quant aux efforts de décarbonation, de manière à encourager l'adoption de technologies à faible intensité de carbone.

En ce qui concerne la RSM, l'analyse d'impact a montré notamment que, pour maintenir le bon fonctionnement du SEQE de l'UE, le taux d'admission devrait être maintenu à 24 % jusqu'en 2030 et être adapté de façon à éliminer l'«effet de seuil» indésirable. Cet effet de seuil apparaît lorsque le nombre total de quotas en circulation (NTQC) est très proche du seuil supérieur de 833 millions qui détermine l'admission de quotas dans la RSM. En pareil cas, un quota de plus ou de moins dans le NTQC peut déclencher ou non le volume total d'admission de 200 millions de quotas, selon que le NTQC est supérieur ou inférieur au seuil. L'incertitude quant à ce cas de figure éventuel pourrait entraîner une volatilité des prix sur le marché et accroître le risque d'abus de marché.

Afin d'étendre le cadre de la politique climatique au transport maritime, quatre options principales et différents secteurs géographiques ont été analysés. L'option privilégiée est l'intégration du secteur du transport maritime dans le SEQE de l'UE existant.

Dans l'analyse d'impact, il a été envisagé d'établir, comme option principale et comme nouveau système d'échange de quotas d'émission autonome, soit un système couvrant les secteurs du transport routier et du bâtiment, soit un système couvrant toute combustion de combustibles fossiles. Les deux options fourniraient des incitations économiques supplémentaires et, compte tenu du plafond, garantiraient la même réduction relative des émissions dans les secteurs concernés de 43 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005. Le fait d'inclure uniquement les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le champ d'application d'un nouveau système d'échange de quotas d'émission, par opposition à tous les secteurs consommateurs de combustibles fossiles actuellement exclus du SEQE, présente des avantages indéniables en matière d'efficacité économique, notamment parce que cette option permettrait d'éviter la création d'un nouveau régime de protection contre les risques de fuite de carbone pour les secteurs de la petite industrie qui auraient besoin d'un tel régime, mais qui seraient soumis à une charge probablement disproportionnée au regard des avantages procurés.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La législation relative au SEQE de l'UE a toujours privilégié les approches visant à réduire au minimum la charge réglementaire pesant à la fois sur les opérateurs économiques et sur les administrations. Bien que la majorité des installations relevant du SEQE de l'UE soient des industries à forte intensité énergétique avec des structures de marché caractérisées par de grandes entreprises, la proposition intègre également les petits émetteurs, qui peuvent appartenir à des PME ou des microentreprises. Plus particulièrement, en sus de la réglementation existante, qui réduit la charge administrative et les coûts de surveillance et de déclaration des émissions, les installations à faible niveau d'émission bénéficient de la possibilité, pour les États membres, de les exclure du SEQE de l'UE si elles font l'objet de mesures nationales aboutissant à une contribution équivalente aux réductions des émissions.

Conformément à l'engagement pris par la Commission de mieux légiférer, la présente proposition a été préparée de manière inclusive, dans une totale transparence et en interaction permanente avec les parties prenantes, moyennant prise en compte du retour d'information externe et des points de vue extérieurs afin de parvenir à un juste équilibre (voir également la section sur l'obtention et l'utilisation d'expertise).

L'extension envisagée au transport maritime s'appuierait sur les mécanismes existants de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) qui exemptent les petits navires et qui devront être modifiés et adaptés à l'échange de quotas d'émission. Avec le maintien d'un système MRV unique, les efforts de mise en conformité et la charge administrative pour les compagnies maritimes seront moins lourds que dans le cadre de systèmes coexistants multiples. Le nouveau SEQE de l'UE relatif aux autres secteurs s'appliquerait en amont, sur la base des dispositions existantes régissant les entrepôts fiscaux ou les fournisseurs de carburants.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Elle contribue en particulier à l'objectif d'un haut niveau de protection de l'environnement conformément au principe de développement durable énoncé à l'article 37 de la Charte²⁷.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Le SEQE de l'UE génère des recettes importantes. À l'heure actuelle, la majeure partie des recettes tirées de la mise aux enchères revient aux États membres.

Les ajustements du cadre budgétaire de l'Union seront présentés par la Commission dans le cadre du prochain train de mesures sur les ressources propres comprenant une proposition de modification du cadre financier pluriannuel. Les budgets nationaux des États membres bénéficieront de l'extension du champ d'application du SEQE de l'UE au transport maritime et du nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment.

La sécurité du fonctionnement du registre de l'Union est financée par le budget de l'Union. L'extension du champ d'application du SEQE de l'UE au transport maritime et le nouveau SEQE de l'UE pour les secteurs du transport routier et du bâtiment nécessiteront des ressources supplémentaires afin d'assurer la sécurité du fonctionnement du registre de l'Union, comme indiqué dans la fiche financière accompagnant la présente proposition. Ces ressources seront mises à disposition à la suite d'un redéploiement, compte tenu des contraintes budgétaires et en matière de personnel qui pèsent sur l'administration publique européenne au titre de l'actuel cadre financier pluriannuel, tandis que les dépenses opérationnelles correspondantes seront financées sur l'enveloppe du programme LIFE. Les choix en matière de développement informatique et de passation de marchés seront effectués

²⁷ JO C 326 du 26.10.2012, p. 391.

conformément à la communication concernant les lignes directrices sur le financement de la technologie de l'information et de la cybersécurité du 10 septembre 2020²⁸, qui prévoit l'approbation préalable de certaines dépenses informatiques par le comité chargé des technologies de l'information et de la cybersécurité de la Commission européenne.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La Commission continuera de suivre et d'évaluer le fonctionnement du SEQE de l'UE dans son rapport annuel sur le fonctionnement du marché du carbone, ainsi que le prévoit l'article 10, paragraphe 5, de la directive SEQE. Cela couvre également les répercussions de la révision actuelle du SEQE de l'UE. Le rapport annuel de la Commission sur le fonctionnement du marché du carbone ainsi que le rapport annuel des États membres couvrent également les secteurs auxquels le système d'échange de quotas d'émission est étendu. Les données de surveillance, de déclaration et de vérification obtenues à la suite de la réglementation des nouveaux secteurs constitueront une source d'informations essentielle qui permettront à la Commission d'évaluer les progrès accomplis dans les secteurs concernés.

Les règles de surveillance, de déclaration et de vérification applicables au transport maritime devraient respecter les dispositions établies dans le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié par la proposition COM(2019) 38 final et par la présente proposition.

En outre, l'actuel article 21 de la directive elle-même prévoit une évaluation des progrès réalisés dans l'application de la directive SEQE²⁹.

L'initiative s'appuie sur le processus fondé sur les plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat ainsi que sur le cadre de transparence solide pour les émissions de gaz à effet de serre et d'autres informations sur le climat contenu dans le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil³⁰. Afin d'évaluer régulièrement les progrès accomplis, la Commission utilisera, entre autres, les informations communiquées par les États membres au titre du règlement sur la gouvernance. En outre, les dispositions relatives à la communication des informations concernant l'utilisation des recettes de la vente aux enchères au titre de la présente directive sont fixées dans le règlement (UE) 2018/1999. Les incidences des

²⁸ C(2020) 6126.

²⁹ Cet article impose aux États membres de soumettre à la Commission un rapport annuel accordant une attention particulière à des questions telles que l'allocation des quotas, l'exploitation des registres, l'application des mesures relatives à la surveillance et à la déclaration, à la vérification et à l'accréditation, ainsi qu'à des questions liées au respect des dispositions applicables.

³⁰ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

modifications apportées à la présente directive devront être analysées et pourraient nécessiter une modification ultérieure dudit règlement afin d'assurer la cohérence entre ces deux actes juridiques.

De plus amples informations sur le suivi et l'évaluation figurent à la section 9 de l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Les principaux éléments modifiés de la directive SEQE sont les suivants:

Transport maritime (article 3, articles 3 octies à 3 octies sexies, et article 16)

La proposition étend le champ d'application du système d'échange de quotas d'émission de l'Union au transport maritime. À cette fin, la proposition modifie la définition du terme «émissions» figurant à l'article 3, point b), afin d'y inclure les émissions des navires effectuant une activité de transport maritime, élargit le chapitre II de la directive de manière à couvrir «le transport aérien et maritime», et ajoute le transport maritime en tant que nouvelle activité répertoriée à l'annexe I. En outre, elle inclut de nouvelles définitions pour les termes «compagnie maritime» et «autorité responsable à l'égard des compagnies maritimes» respectivement à l'article 3, point v), et à l'article 3, point w). Pour étendre le chapitre II au transport maritime, les articles 3 *octies* à 3 *octies sexies* sont insérés.

L'extension du SEQE de l'UE au transport maritime s'applique aux émissions résultant des voyages intra-UE, à la moitié des émissions provenant des voyages extra-UE, et aux émissions à quai dans un port de l'Union; les mêmes règles que celles qui s'appliquent aux autres secteurs couverts par le SEQE de l'UE devraient s'appliquer au transport maritime en ce qui concerne la mise aux enchères, le transfert, la restitution et l'annulation des quotas, les sanctions et les registres (article 16). L'obligation de restituer des quotas dans le secteur du transport maritime est progressivement introduite au cours de la période 2023-2025, les compagnies maritimes devant restituer 100 % de leurs émissions vérifiées à partir de 2026 (article 3 *octies bis*). Conformément à cette introduction progressive, dans la mesure où moins de quotas sont restitués par rapport aux émissions vérifiées dans le transport maritime au cours de ces années, la quantité de quotas non restitués devrait être annulée. Les règles de surveillance et de déclaration, ainsi que les règles de vérification et d'accréditation énoncées dans le règlement (UE) 2015/757, tel que modifié, s'appliquent (articles 3 *octies ter* et 3 *octies quater*). Parallèlement aux règles générales du SEQE de l'UE en matière de sanctions, des décisions d'expulsion peuvent être émises à l'encontre de navires placés sous la responsabilité d'une compagnie maritime qui n'a pas restitué des quotas pendant deux ou plusieurs périodes de déclaration consécutives, de sorte que les navires placés sous sa responsabilité peuvent être immobilisés par l'État membre du pavillon et se voir refuser l'entrée dans un port relevant de la juridiction d'un État membre autre que l'État du pavillon (article 16, paragraphe 11 *bis*). Toute compagnie maritime relevant du SEQE-UE est attribuée à un État membre – l'autorité responsable – aux fins de sa gestion en vertu de la directive. L'autorité responsable est déterminée en fonction du lieu d'immatriculation de la compagnie maritime. Si la compagnie n'est pas immatriculée dans un État membre, elle est attribuée à

l'État membre dans lequel elle a enregistré le plus grand nombre d'escales au cours des deux années de surveillance précédentes. À partir de 2024, la Commission publiera et actualisera régulièrement la liste des compagnies maritimes relevant de la directive et des autorités responsables respectives (article 3 *octies quinquies*). Les autorités de gestion peuvent demander l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) afin de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'approbation des plans de surveillance et la vérification des émissions (article 18 *ter*). Grâce à son expérience dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757 et à ses outils informatiques, l'AESM pourrait aider davantage les autorités responsables dans la mise en œuvre de la directive, par exemple en facilitant l'échange d'informations ou en élaborant des lignes directrices et des critères. Une clause de rapport et de réexamen est incluse (article 3 *octies sexties*) pour suivre la mise en œuvre de ce chapitre et pour tenir compte des évolutions pertinentes à l'échelon de l'Organisation maritime internationale.

Facteur de réduction linéaire et réduction ponctuelle du plafond (article 9)

Le facteur de réduction linéaire est porté à 4,2 % à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive modifiant la directive SEQE. Le facteur de réduction linéaire majoré est combiné à un ajustement ponctuel à la baisse du plafond, afin que le nouveau facteur de réduction linéaire ait le même effet que s'il avait été appliqué à partir de 2021. Cette mesure garantit que la quantité globale de quotas (le «plafond») diminuera à un rythme annuel accru, ce qui se traduira par une réduction globale des émissions des secteurs relevant du SEQE de l'UE de 61 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005. En outre, à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive, le plafond sera augmenté d'une quantité de quotas correspondant aux émissions du transport maritime à inclure dans le SEQE de l'UE et déterminée sur la base des données du système MRV du transport maritime de l'Union pour les années 2018 et 2019, ajustée, à partir de l'année 2021, par application du facteur de réduction linéaire.

Utilisation des recettes de la mise aux enchères (article 10)

Afin de répondre aux besoins accrus en investissements à faible intensité de carbone, la disposition relative à l'utilisation des recettes de la mise aux enchères est modifiée de manière à ce que les États membres utilisent toutes les recettes, dans la mesure où elles ne sont pas imputées au budget de l'Union, à des fins liées au climat, y compris pour soutenir la rénovation durable des logements de ménages à faibles revenus. Les ajustements apportés au cadre budgétaire de l'Union seront présentés par la Commission dans le cadre du prochain train de mesures sur les ressources propres comprenant une proposition visant à modifier le cadre financier pluriannuel.

En outre, afin de remédier aux effets distributifs et sociaux de la transition, la proposition prévoit la mise aux enchères d'un plafond supplémentaire de 2,5 % pour financer la transition énergétique des États membres dont le PIB par habitant est inférieur à 65 % de la moyenne de l'Union en 2016-2018, dans le cadre du Fonds pour la modernisation.

Adoption d'une approche plus stricte concernant les référentiels et établissement de conditions pour l'allocation de quotas à titre gratuit (article 10 bis, paragraphe 1)

Afin de réduire la possibilité d'appliquer le facteur de correction transsectoriel à la suite de l'ajustement du plafond, il est proposé d'actualiser les référentiels de manière à suivre plus étroitement les réductions des émissions dans les secteurs et sous-secteurs, en portant le taux d'actualisation maximal à 2,5 % par an à partir de 2026 au lieu des 1,6 % actuels. Il est considéré qu'une telle approche garantit une répartition plus équitable et plus transparente de l'allocation de quotas à titre gratuit par rapport à une réduction plus importante pour tous les secteurs résultant du facteur de correction transsectoriel.

En outre, l'allocation de quotas à titre gratuit est subordonnée aux efforts de décarbonation afin d'encourager l'adoption de technologies à faibles émissions de carbone. Les installations couvertes par l'obligation de réaliser un audit énergétique en vertu de l'actuel article 8, paragraphe 4, de la directive relative à l'efficacité énergétique (DEE) seront tenues de mettre en œuvre les recommandations du rapport d'audit ou de démontrer la mise en œuvre d'autres mesures donnant lieu à des réductions des émissions de gaz à effet de serre équivalentes à celles recommandées dans le rapport d'audit. Dans le cas contraire, elles verraient leur allocation à titre gratuit réduite. Conformément à l'actuel article 8, paragraphe 4, de la directive relative à l'efficacité énergétique, les PME ne font pas l'objet d'un audit énergétique. En outre, conformément aux conditions prévues à l'article 8, paragraphe 6, de ladite directive, les entreprises qui ne sont pas des PME et qui mettent en œuvre un système de management de l'énergie ou de l'environnement sont exemptées de l'obligation d'audit énergétique. Il est proposé, dans le cadre de la révision de la directive relative à l'efficacité énergétique, de modifier les règles déterminant l'exemption de l'obligation de procéder à un audit énergétique, en passant de l'exemption en faveur des PME à une exemption fondée sur la consommation d'énergie. Une telle règle d'exemption serait également appropriée pour la conditionnalité de l'allocation de quotas à titre gratuit.

Mesures d'ajustement carbone aux frontières (article 10 bis, paragraphe 1)

Une mesure d'ajustement carbone aux frontières (CBAM) est une autre mesure permettant d'atténuer les risques de fuite de carbone. Les secteurs et sous-secteurs couverts par cette mesure ne devraient donc pas bénéficier de l'allocation de quotas à titre gratuit. Une période de transition est fixée pour permettre aux producteurs, aux importateurs et aux négociants de s'adapter au nouveau régime, avec une réduction graduelle de l'allocation à titre gratuit au fur et à mesure de l'introduction progressive des CBAM. Des règles sont également établies en ce qui concerne le calcul du montant final à déduire de l'allocation à titre gratuit à mettre aux enchères.

Contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone et augmentation du Fonds pour l'innovation (article 10 bis, paragraphe 8)

Les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone sont un élément important lorsqu'il s'agit de générer des réductions d'émissions dans l'industrie, dans la mesure où ils offrent à l'Union la possibilité de garantir aux investisseurs dans des technologies innovantes

respectueuses du climat un prix fixe qui récompense les réductions d'émissions de CO₂ supérieures à celles induites par les niveaux de prix actuellement en vigueur au sein du SEQE de l'UE. Le champ d'application du Fonds pour l'innovation est étendu pour lui permettre de soutenir des projets au moyen de mécanismes de mise en concurrence tels que ces contrats. En outre, le Fonds pour l'innovation est augmenté de 50 millions de quotas provenant de la même manière des quotas disponibles aux fins de l'allocation à titre gratuit et de la mise aux enchères, comme c'est le cas pour la dotation actuelle du Fonds. En conséquence, 40 millions de quotas proviendront des quotas disponibles aux fins de l'allocation à titre gratuit tandis que 10 millions de quotas proviendront des quotas destinés aux enchères.

Fonds pour la modernisation (article 10 quinquies)

La présente proposition aligne le Fonds pour la modernisation sur les nouveaux objectifs climatiques de l'Union en exigeant que les investissements soient conformes aux objectifs du pacte vert pour l'Europe et de la législation européenne sur le climat, et en supprimant le soutien aux investissements liés aux combustibles fossiles, et pas uniquement aux combustibles fossiles solides, comme c'est le cas actuellement. En outre, la proposition: augmente le pourcentage du fonds qui doit être investi dans des investissements prioritaires; accorde une plus grande importance aux énergies renouvelables et aux investissements dans l'efficacité énergétique au sein des secteurs du transport, du bâtiment, des déchets et de l'agriculture; cible l'efficacité énergétique en tant que domaine prioritaire du côté de la demande, en incluant explicitement l'industrie en tant que secteur éligible; et inclut le soutien aux ménages dans la lutte contre la précarité énergétique.

Captage et utilisation du carbone [article 3, point b), et article 12, paragraphe 3 ter]

Le renforcement de l'ambition climatique encouragera l'utilisation de toutes les solutions technologiques permettant de réduire les émissions, y compris le captage et l'utilisation du carbone. En conséquence, la proposition établit que les obligations de restitution ne s'appliquent pas aux émissions de CO₂ qui sont au final liées chimiquement à un produit de manière permanente de sorte qu'elles ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation.

Suppression des obstacles aux technologies innovantes à faible intensité de carbone par la modification du champ d'application et des référentiels du SEQE de l'UE (article 2, article 10 bis et annexe I)

Les règles d'allocation à titre gratuit du SEQE de l'UE sont modifiées afin de mieux soutenir la décarbonation des industries à forte intensité énergétique par le déploiement de technologies de pointe.

Les technologies efficaces se situant juste en deçà du référentiel reçoivent plus de quotas alloués à titre gratuit qu'elles n'en émettent. En conséquence, les technologies innovantes en dehors du SEQE de l'UE se retrouvent en situation de désavantage concurrentiel, ce qui peut décourager les investissements dans ces technologies. Les installations innovantes peuvent sortir du SEQE de l'UE parce qu'elles modifient leur procédé de production ou parce que la puissance thermique nominale totale de leurs unités de combustion passe à moins de 20 MW.

Il est remédié à cet effet dissuasif: i) en précisant que les installations restent dans le cadre du SEQE de l'UE lorsqu'elles réduisent la capacité totale de leurs unités de combustion afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (par exemple grâce à l'électrification); ii) en rendant les définitions des activités neutres d'un point de vue technologique (suppression des références aux combustibles fossiles ou à des procédés de production spécifiques); iii) en faisant référence aux capacités de production plutôt qu'aux capacités de combustion et iv) en révisant les définitions des référentiels afin de garantir l'égalité de traitement des installations indépendamment de la technologie utilisée, y compris lorsqu'elles utilisent des technologies à faible ou zéro émission de carbone. Le maintien d'installations innovantes dans le SEQE de l'UE réduira également les valeurs des référentiels et encouragera ainsi une réduction plus importante des émissions.

Introduction d'un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment et du transport routier (chapitre IV bis)

Il y a lieu de mettre en place un nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment et du transport routier sous la forme d'un système autonome distinct à partir de 2025 (chapitre IV bis). Au cours de la première année, les entités réglementées devront être titulaires d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et devront déclarer leurs émissions pour les années 2024 et 2025 (articles 30 *ter* et 30 *septies*). La délivrance de quotas et les obligations de conformité pour ces entités ne seront applicables qu'à partir de 2026, ce qui permettra un démarrage ordonné et efficace du nouveau système (articles 30 *quater*, 30 *quinquies* et 30 *sexies*). Étant donné qu'il existe un nombre considérable de petits émetteurs dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, et dans un souci de faisabilité technique et d'efficacité administrative, ce point de la réglementation n'est pas fixé au niveau des émetteurs, mais en amont de la chaîne d'approvisionnement (article 30 *ter* et annexe III). Par conséquent, la mise à la consommation de combustibles destinés à la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier sera l'activité réglementée dans le cadre du nouveau système (annexe III). Le champ d'application des secteurs du bâtiment et du transport routier est défini sur la base des sources d'émissions pertinentes mentionnées dans les [lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre \(annexe III\)](#). Les entités réglementées sont définies conformément au régime des droits d'accise établi par la directive (UE) 2020/262 du Conseil³¹, étant donné qu'un mécanisme solide de surveillance et de déclaration des quantités de combustibles mis à la consommation existe déjà à des fins fiscales au titre de cette directive. Les obligations en matière de surveillance, de déclaration et de vérification dans les secteurs du bâtiment et du transport routier seront alignées, dans la mesure du possible, sur les mécanismes efficaces mis en place pour les installations fixes et le secteur de l'aviation [article 30, point f)].

Le plafond d'émissions applicable dans le nouveau système d'échange de quotas d'émission sera fixé à partir de 2026 sur la base des données collectées au titre du règlement sur la

³¹ Directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 établissant le régime général d'accise (refonte) (JO L 58 du 27.2.2020, p. 4-42).

répartition de l'effort et en fonction du niveau d'ambition. Il diminuera ensuite pour atteindre des réductions d'émissions de 43 % en 2030 par rapport à 2005 pour les secteurs du bâtiment et du transport routier (article 30 *quater* et annexe III *bis*). Un facteur de réduction linéaire correspondant est défini. Une fois que le système de surveillance et de déclaration des nouveaux échanges de quotas d'émission aura été établi, la quantité totale de quotas pour 2028 sera ajustée sur la base des données MRV disponibles pour la période 2024-2026. Le facteur de réduction linéaire sera revu uniquement si les données MRV sont nettement supérieures au plafond initial, et non en raison de différences mineures par rapport aux données de l'inventaire annuel des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne.

Les quotas destinés au nouveau système d'échange de quotas d'émission seront mis aux enchères étant donné qu'aucune allocation à titre gratuit n'est prévue (article 30 *quinquies*). Afin de garantir le démarrage sans heurt de ce système d'échange dans les nouveaux secteurs, une certaine quantité de quotas sera concentrée en début de période (article 30 *quinquies*, paragraphe 2, premier alinéa). En outre, pour assurer dès le départ la stabilité du marché, une réserve de stabilité du marché sera également utilisée dans les secteurs concernés sur la base de règles spécifiques (article 30 *quinquies*, paragraphe 2, second alinéa). S'agissant d'un système nouveau, des mesures d'atténuation sont mises en place pour faire face au risque potentiel de volatilité excessive des prix, qui pourrait être particulièrement élevé au début de l'échange des quotas d'émission dans les nouveaux secteurs (article 30 *nonies*).

Afin de remédier à certains des défis sociaux et de transition découlant de la tarification du carbone dans les nouveaux secteurs, et afin de garantir un soutien ciblé à l'innovation, l'échange de droits d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment contribuera également aux fonds existants en faveur d'une économie à faible intensité de carbone. Ainsi, 150 millions de quotas délivrés dans le cadre du nouveau système d'échange pour les secteurs du transport routier et du bâtiment seront mis à la disposition du Fonds pour l'innovation afin de stimuler la transition vers une économie verte (article 30 *quinquies*, paragraphe 4).

La Commission surveillera l'application des règles du nouveau système d'échange de quotas d'émission et proposera, le cas échéant, une révision d'ici au 1^{er} janvier 2028 afin d'en améliorer l'efficacité, la gestion et l'application concrète (article 30 *decies*).

Les principaux éléments de la décision RSM modifiés par la proposition sont les suivants:

Prise en compte de la demande nette de l'aviation (article 1^{er}, paragraphe 4 bis) et du secteur maritime

La proposition modifie le calcul du nombre total de quotas en circulation de manière à inclure les émissions du secteur de l'aviation et les quotas délivrés pour ce secteur. Le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil³² a modifié l'article 12,

³² [Règlement \(UE\) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités](#)

paragraphe 3, de la directive SEQE-UE afin de permettre à tous les exploitants d'utiliser aux fins de leurs obligations de restitution tous les quotas délivrés, y compris les quotas d'aviation. L'exactitude et l'efficacité de la réserve en tant que mesure de stabilité du marché grâce à son système d'offre et de demande seront améliorées en incluant les quotas d'aviation dans le calcul de la réserve, tout en préservant son intégrité environnementale. Si la présente proposition de modification du SEQE de l'UE est adoptée, les émissions et les quotas de l'aviation seront comptabilisés dans le nombre total de quotas en circulation là où les émissions se sont produites ou là où les quotas ont été délivrés, à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente modification. Bien qu'il n'y ait pas de quotas maritimes distincts, le texte doit également être modifié afin d'inclure dans le calcul les quotas et les émissions liés au secteur maritime, étant donné que le texte ne fait actuellement référence qu'aux émissions et aux quotas concernant les installations. Afin d'éviter toute distorsion due à l'introduction progressive des exigences applicables au transport maritime, la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués pour le secteur maritime, qui seront annulés plutôt que mis aux enchères, sera prise en compte dans le nombre total de quotas en circulation comme si les quotas avaient été délivrés³³.

Taux d'admission (article 1^{er}, paragraphe 5)

Le taux d'admission est modifié afin de tenir compte de l'«effet de seuil» susceptible de se produire lorsque le nombre total de quotas en circulation (NTQC) est très proche du seuil supérieur. En pareil cas, un quota de plus ou de moins dans le NTQC peut déclencher ou non des admissions, selon que le NTQC est supérieur ou inférieur au seuil. L'incertitude quant à ce cas de figure éventuel risque d'entraîner une volatilité des prix sur le marché.

La proposition modifie le mécanisme du taux d'admission. Elle propose une réserve de stabilité du marché (RSM) tampon lorsque le NTQC se situe entre 833 et 1 096 millions. Dans ce cas, l'admission correspondra à la différence entre le NTQC et le seuil de 833 millions. Tant que le NTQC est supérieur à 1096 millions de quotas, le taux normal d'admission reste applicable (24 % jusqu'en 2030).

Le choix du chiffre de 1 096 millions de quotas s'explique par le fait qu'à ce montant, l'admission de 24 % et la différence entre le NTQC et le seuil supérieur sont proches l'un de l'autre. Cela permet de remédier à l'effet de seuil, tout en conservant l'efficacité du taux d'admission dans la RSM si le NTQC est plus élevé.

[aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021 \(JO L 350 du 29.12.2017, p. 7-14\).](#)

³³ De manière similaire à la comptabilisation des flexibilités dont disposent les États membres pour accéder aux quotas du SEQE de l'UE, qui sont prises en compte pour le calcul du nombre total de quotas en circulation, conformément à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26-42).

Définition du nombre total de quotas en circulation (NTQC) (article 1^{er}, paragraphe 5)

Lors du calcul du NTQC, la formule précisera que seuls les quotas délivrés et non placés dans la réserve sont inclus dans l'offre de quotas et que le nombre de quotas placés dans la réserve n'est plus déduit de l'offre de quotas. Cette modification rend le calcul du nombre total de quotas en circulation plus clair et n'a aucune incidence significative sur le résultat, y compris sur les calculs antérieurs du NTQC.

Mécanisme d'invalidation (article 1^{er}, paragraphe 5 bis)

À partir de 2023, les quotas de la réserve de stabilité du marché (RSM) qui sont au-delà du niveau des volumes mis aux enchères l'année précédente sont invalidés. Toutefois, le niveau des volumes mis aux enchères l'année précédente dépend de divers éléments, tels que le plafond et le fonctionnement de la RSM elle-même. Afin de garantir que le niveau des quotas demeurant dans la réserve après l'invalidation soit davantage prévisible, il est proposé de limiter à 400 millions le nombre de quotas placés dans la réserve. Cette valeur correspond également au seuil inférieur de la valeur du NTQC, en dessous duquel les quotas sont prélevés de la RSM.

Réserve de stabilité du marché (RSM) pour le système d'échange de quotas d'émission applicable aux secteurs du transport routier et du bâtiment (article 1^{er} bis)

Pour parer au risque de déséquilibre entre l'offre et la demande, une réserve de stabilité du marché sera également utilisée dans le nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment, avec des admissions et des prélèvements de quotas sur la base des seuils applicables aux excédents de quotas sur ce marché. En outre, afin que la RSM puisse constituer un outil efficace permettant de corriger les déséquilibres sur le marché dès le début de l'échange des quotas d'émission dans ces deux secteurs, un certain nombre de quotas pour ces nouveaux secteurs seront créés dans la réserve. Afin de contrer le risque potentiel de volatilité excessive des prix, des mesures sont mises en place pour permettre le prélèvement de quotas supplémentaires dans la RSM. Toutefois, le mécanisme de déclenchement de ce prélèvement supplémentaire reposera sur l'augmentation du prix moyen des quotas et non sur l'excédent de quotas sur le marché.

Les principaux éléments du règlement (UE) 2015/757, connu sous le nom de règlement MRV, qui sont modifiés par la présente proposition sont les suivants:

La proposition introduit de nouvelles définitions pour les termes «autorité responsable» et «données d'émission agrégées au niveau de la compagnie». En outre, les modifications proposées contraignent les compagnies à soumettre pour approbation leurs plans de surveillance aux autorités responsables (articles 6 et 7 modifiés), à déclarer des données d'émission agrégées au niveau de la compagnie (article 4 modifié) et, après vérification de ces données (articles 13 à 16 modifiés), à soumettre ces données agrégées vérifiées à l'autorité responsable (nouvel article 11 bis et article 12 modifié). Le vérificateur n'est pas tenu de vérifier la déclaration d'émissions au niveau du navire ni la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2015/757, étant donné que ces déclarations au niveau du navire ont déjà été vérifiées. La proposition confère également à la Commission le pouvoir

d'adopter des actes délégués afin de modifier les méthodes et règles de surveillance de sorte qu'elles soient adaptées à l'échange de quotas d'émission (article 5, paragraphe 2, modifié), et de compléter le règlement (UE) 2015/757 en incluant les règles relatives à l'approbation des plans de surveillance et de leurs modifications par les autorités responsables, les règles relatives à la surveillance, à la déclaration et à la communication des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie (article 6, paragraphe 8; article 7, paragraphe 5; et article 11 *bis*, paragraphe 4), ainsi que les règles relatives à la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la publication d'une déclaration de vérification concernant ces données (article 13, paragraphe 6, et article 15, paragraphe 6).

En proposant de modifier le règlement MRV, la présente proposition complète la proposition COM(2019) 38 final de la Commission.

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord de Paris, adopté en décembre 2015 dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016 (ci-après l'«accord de Paris»)³. Ses Parties sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.
- (2) La lutte contre les défis climatiques et ceux liés à l'environnement ainsi que la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», adoptée par la Commission le 11 décembre 2019⁴.
- (3) Le pacte vert pour l'Europe combine un ensemble complet de mesures et d'initiatives se renforçant mutuellement dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici 2050 et définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).

⁴ COM(2019) 640 final.

économique sera dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Dans le même temps, cette transition touche différemment les femmes et les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique. Il faut donc veiller à ce que la transition soit juste et inclusive, et à ce que nul ne soit laissé pour compte.

- (4) La nécessité et la valeur du pacte vert pour l'Europe n'ont fait qu'augmenter compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé, les conditions de vie et de travail, et le bien-être des citoyens de l'Union, qui ont montré que notre société et notre économie doivent améliorer leur résilience aux chocs extérieurs et agir rapidement pour les prévenir ou les atténuer. Les citoyens européens restent intimement convaincus que cela s'applique en particulier au changement climatique⁵.
- (5) L'Union s'est engagée à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de son économie d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 dans la contribution déterminée au niveau national, actualisée et présentée au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020⁶.
- (6) Dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil⁷, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050. Ce règlement établit également un engagement contraignant de l'Union en matière de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
- (7) Tous les secteurs économiques doivent contribuer à la réalisation de ces réductions. Par conséquent, l'ambition du système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE de l'UE), établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil⁸, qui vise à favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes, devrait être renforcée d'une manière compatible avec cet objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030.
- (8) Le SEQE de l'UE devrait encourager la production à partir d'installations en mesure de réduire partiellement ou totalement les émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, il convient de modifier la description de certaines catégories d'activités figurant à l'annexe I de la directive 2003/87/CE afin de garantir l'égalité de traitement des installations dans les secteurs concernés. En outre, l'allocation de quotas à titre gratuit pour la production d'un produit devrait être indépendante de la nature du procédé de production. Il est donc nécessaire de modifier la définition des produits, des procédés et des émissions considérés pour certains référentiels afin de garantir des

⁵ Eurobaromètre spécial 513 consacré au changement climatique, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_fr).

⁶ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14222-2020-REV-1/fr/pdf>

⁷ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

⁸ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

conditions équitables pour les technologies nouvelles et existantes. Il est également indispensable de dissocier la mise à jour des valeurs des référentiels pour les raffineries et l'hydrogène afin de tenir compte de l'importance croissante de la production d'hydrogène en dehors du secteur des raffineries.

- (9) La directive 96/61/CE du Conseil⁹ a été abrogée par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁰. Il convient de mettre à jour en conséquence les références à la directive 96/61/CE figurant à l'article 2 et à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE. Compte tenu de la nécessité de réduire d'urgence les émissions à l'échelle de l'économie, les États membres devraient pouvoir agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre qui relèvent du SEQUE de l'UE au moyen de politiques autres que les limites d'émission adoptées en vertu de la directive 2010/75/UE.
- (10) Dans sa communication intitulée «Cap sur une planète en bonne santé pour tous»¹¹, la Commission appelle à orienter l'Union vers une pollution zéro d'ici à 2050, en réduisant la pollution de l'air, des eaux douces, des mers et des sols à des niveaux qui ne sont plus susceptibles de nuire à la santé et aux écosystèmes naturels. Les mesures prises au titre de la directive 2010/75/UE, en tant que principal instrument régissant les émissions polluantes dans l'air, dans l'eau et dans le sol, permettront souvent également de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Conformément à l'article 8 de la directive 2003/87/CE, les États membres devraient assurer la coordination entre les exigences en matière d'autorisation de la directive 2003/87/CE et celles de la directive 2010/75/UE.
- (11) Étant donné que les nouvelles technologies innovantes permettront souvent de réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi de polluants, il importe d'assurer des synergies entre les politiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants, à savoir la directive 2010/75/UE, et de réexaminer leur efficacité en la matière.
- (12) La définition des producteurs d'électricité a été utilisée pour déterminer la quantité maximale de quotas alloués à titre gratuit à l'industrie au cours de la période 2013-2020, mais elle a conduit à une différence de traitement entre les centrales de cogénération et les installations industrielles. Afin d'encourager le recours à la cogénération à haut rendement et de garantir l'égalité de traitement de toutes les installations bénéficiant de quotas à titre gratuit pour la production de chaleur et le chauffage urbain, il convient de supprimer toutes les références aux producteurs d'électricité dans la directive 2003/87/CE. En outre, le règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission¹² précise les conditions d'admissibilité au bénéfice d'allocation à titre gratuit pour tous les procédés industriels. Par conséquent,

⁹ Directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution (JO L 257 du 10.10.1996, p. 26).

¹⁰ [Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles \(prévention et réduction intégrées de la pollution\) \(JO L 334 du 17.12.2010, p. 17\).](#)

¹¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Cap sur une planète en bonne santé pour tous. Plan d'action de l'UE: "Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols"», COM(2021) 400 final.

¹² Règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission du 19 décembre 2018 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10 *bis* de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 59 du 27.2.2019, p. 8).

les dispositions relatives au captage et au stockage du carbone figurant à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE sont devenues obsolètes et devraient être supprimées.

- (13) Les gaz à effet de serre qui ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère devraient être considérés comme des émissions relevant du SEQUE de l'UE et les quotas devraient être restitués pour ces émissions, sauf s'ils sont stockés dans un site de stockage conformément aux dispositions de la directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil¹³, ou s'ils sont liés chimiquement à un produit de manière permanente de sorte qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation. Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes d'exécution précisant les conditions dans lesquelles les gaz à effet de serre doivent être considérés comme étant chimiquement liés à un produit de manière permanente de sorte qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris en ce qui concerne l'obtention d'un certificat d'absorption du carbone, le cas échéant, compte tenu de l'évolution de la réglementation relative à la certification des absorptions de carbone.
- (14) L'activité de transport maritime international, consistant en des voyages entre des ports relevant de la juridiction de deux États membres différents ou entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et un port situé en dehors de la juridiction d'un État membre, est à ce jour le seul moyen de transport qui ne figure pas dans les engagements antérieurs de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les émissions provenant du carburant vendu dans l'Union pour des trajets au départ d'un État membre et à destination d'un autre État membre ou d'un pays tiers ont augmenté d'environ 36 % depuis 1990. Ces émissions représentent près de 90 % de l'ensemble des émissions du secteur de la navigation de l'Union, étant donné que les émissions provenant du carburant vendu dans l'Union pour des trajets au départ et à destination d'un même État membre ont été réduites de 26 % depuis 1990. Dans un scénario de statu quo, les émissions provenant des activités de transport maritime international devraient augmenter d'environ 14 % entre 2015 et 2030 et de 34 % entre 2015 et 2050. Si les effets des activités de transport maritime sur le changement climatique augmentent comme prévu, cela compromettrait considérablement les réductions réalisées par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.
- (15) En 2013, la Commission a adopté une stratégie visant à intégrer progressivement les émissions du transport maritime dans la politique de l'Union relative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans un premier temps, l'Union a mis en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions du transport maritime dans le cadre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil¹⁴, suivi de la fixation d'objectifs de réduction pour le secteur maritime et de l'application d'un mécanisme fondé sur le marché. Conformément à l'engagement des colégislateurs exprimé dans la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du

¹³ Directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone et modifiant la directive 85/337/CEE du Conseil, les directives 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE et 2008/1/CE et le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil (JO L 140 du 5.6.2009, p. 114).

¹⁴ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

Conseil¹⁵, l'action de l'organisation maritime internationale (OMI) ou de l'Union devrait commencer à partir de 2023, notamment sous la forme de travaux préparatoires concernant l'adoption et la mise en œuvre d'une mesure garantissant que le secteur contribue dûment aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs arrêtés dans le cadre de l'accord de Paris, ainsi qu'un examen approprié de ces questions par toutes les parties prenantes.

- (16) Conformément à la directive (UE) 2018/410, il convient que la Commission rende compte au Parlement européen et au Conseil des progrès accomplis au sein de l'OMI en vue de l'adoption d'un objectif ambitieux de réduction des émissions, ainsi que des mesures d'accompagnement prises pour veiller à ce que le secteur du transport maritime contribue dûment aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs arrêtés dans le cadre de l'accord de Paris. Des efforts sont actuellement déployés pour limiter les émissions maritimes mondiales dans le cadre de l'OMI et il convient de les encourager. Toutefois, si les progrès récemment accomplis dans le cadre de l'OMI sont les bienvenus, ces mesures ne seront pas suffisantes pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris.
- (17) Dans le pacte vert pour l'Europe, la Commission a fait part de son intention de prendre des mesures supplémentaires pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport maritime au moyen d'un train de mesures permettant à l'Union d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions. Dans ce cadre, il convient de modifier la directive 2003/87/CE afin d'inclure le secteur du transport maritime dans le SEQUE de l'UE et de veiller ainsi à ce que ce secteur contribue à la réalisation des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi qu'aux objectifs de l'accord de Paris, lequel exige des pays développés qu'ils montrent la voie en assumant des objectifs de réduction des émissions à l'échelle de l'économie, tandis que les pays en développement sont encouragés à passer progressivement à des objectifs de réduction ou de limitation des émissions à l'échelle de l'économie¹⁶. Étant donné que les émissions de l'aviation internationale en dehors de l'Europe devraient être plafonnées à partir de janvier 2021 par un mécanisme mondial fondé sur le marché, alors qu'il n'existe aucune mesure prévoyant un plafond ou une tarification pour les émissions du transport maritime, il convient que le SEQUE de l'UE couvre une partie des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et un port relevant de la juridiction d'un pays tiers, sachant que le pays tiers a la capacité de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne l'autre partie des émissions. L'extension du SEQUE de l'UE au secteur du transport maritime devrait donc inclure la moitié des émissions des navires effectuant des trajets à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre au départ d'un port ne relevant pas de la juridiction d'un État membre, la moitié des émissions des navires effectuant des trajets au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre et arrivant dans un port ne relevant pas de la juridiction d'un État membre, les émissions des navires effectuant des trajets à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que les émissions à quai dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre. Cette approche a été

¹⁵ Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814 (JO L 76 du 19.3.2018, p. 3).

¹⁶ Article 4, paragraphe 4, de l'accord de Paris.

considérée comme un moyen pratique de résoudre la question des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, qui constitue un défi de longue date dans le cadre de la CCNUCC. La couverture d'une partie des émissions provenant des voyages entrants et sortants entre l'Union et les pays tiers garantit l'efficacité du SEQE de l'UE, notamment en augmentant l'incidence environnementale de la mesure par rapport à un secteur géographique circonscrit aux voyages à l'intérieur de l'Union, tout en limitant le risque d'escales de contournement et le risque de délocalisation des activités de transbordement en dehors de l'Union. Afin de garantir une intégration harmonieuse du secteur dans le SEQE de l'UE, la restitution de quotas par les compagnies maritimes devrait progressivement s'intensifier en ce qui concerne les émissions vérifiées déclarées pour la période 2023-2025. Afin de protéger l'intégrité environnementale du système, dans la mesure où moins de quotas seront restitués par rapport aux émissions vérifiées pour le transport maritime au cours de ces années, une fois que la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués aura été établie chaque année, il conviendra d'annuler un nombre correspondant de quotas. À partir de 2026, les compagnies maritimes devraient restituer le nombre de quotas correspondant à l'ensemble de leurs émissions vérifiées déclarées l'année précédente.

- (18) Les dispositions de la directive 2003/87/CE relatives aux activités de transport maritime devraient faire l'objet de réexamens au regard de l'évolution future de la situation au niveau international et des efforts déployés pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, y compris le deuxième bilan mondial en 2028, ainsi que les bilans mondiaux suivants, qui seront effectués tous les cinq ans, dans le but d'orienter les contributions déterminées au niveau national successives. En particulier, la Commission devrait rendre compte au Parlement européen et au Conseil, à tout moment avant le deuxième bilan mondial en 2028 – et donc au plus tard le 30 septembre 2028 – de l'état d'avancement des négociations au sein de l'OMI concernant un mécanisme de marché mondial. Dans son rapport, la Commission devrait analyser les instruments de l'Organisation maritime internationale et, le cas échéant, évaluer la manière de les mettre en œuvre dans le droit de l'Union au moyen d'une révision de la directive 2003/87/CE. Dans son rapport, la Commission devrait inclure des propositions, lorsque cela se justifie.
- (19) La Commission devrait réexaminer le fonctionnement de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime à la lumière de l'expérience acquise dans l'application de ladite directive, y compris en ce qui concerne d'éventuelles pratiques de contournement, et proposer ensuite des mesures pour en garantir l'efficacité.
- (20) La personne ou l'organisme responsable du respect du SEQE de l'UE devrait être la compagnie maritime désignée comme le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Cette définition est fondée sur la définition de «compagnie» figurant à l'article 3, point d), du règlement (UE) 2015/757 et est conforme au système mondial de collecte de données établi en 2016 par l'OMI. Conformément au principe du pollueur-payeur, la compagnie maritime pourrait, dans le cadre d'un accord contractuel, imputer les coûts de mise en conformité au titre de la présente directive à l'entité directement responsable des décisions ayant une incidence sur les émissions de

CO₂ du navire. Cette entité serait normalement l'entité responsable du choix du carburant, de l'itinéraire et de la vitesse du navire.

- (21) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les compagnies maritimes, chaque compagnie maritime devrait relever de la responsabilité d'un seul État membre. La Commission devrait publier une liste initiale des compagnies maritimes qui ont exercé une activité maritime relevant du SEQE de l'UE, mentionnant également l'autorité responsable de chaque compagnie. La liste devrait être mise à jour au moins tous les deux ans afin de réattribuer les compagnies maritimes à une autre autorité responsable, le cas échéant. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un État membre, l'autorité responsable devrait être cet État membre. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un pays tiers, l'autorité responsable devrait être l'État membre dans lequel la compagnie maritime a enregistré le plus grand nombre estimé d'escales dans le cadre de voyages relevant de la directive 2003/87/CE au cours des deux dernières années de surveillance. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un pays tiers qui n'ont effectué aucun voyage relevant de la directive 2003/87/CE au cours des deux dernières années de surveillance, l'autorité responsable devrait être l'État membre au départ duquel la compagnie maritime a entamé son premier voyage relevant de ladite directive. La Commission devrait publier et mettre à jour, tous les deux ans, une liste des compagnies maritimes relevant de la directive 2003/87/CE, dans laquelle est indiquée l'autorité responsable de chaque compagnie. Afin de garantir l'égalité de traitement des compagnies maritimes, les États membres devraient suivre des règles harmonisées pour la gestion des compagnies maritimes dont ils ont la responsabilité, selon des modalités à définir par la Commission.
- (22) Il y a lieu pour les États membres de veiller à ce que les compagnies maritimes dont ils ont la responsabilité respectent les exigences de la directive 2003/87/CE. Au cas où une compagnie maritime ne se conforme pas à ces exigences et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis à l'autorité responsable de l'y contraindre, les États membres devraient agir solidairement. En dernier recours, les États membres devraient pouvoir refuser l'entrée aux navires sous la responsabilité de la compagnie maritime en cause, à l'exception de l'État membre dont le navire bat le pavillon, lequel devrait pouvoir procéder à son immobilisation.
- (23) Les compagnies maritimes devraient surveiller et déclarer les données relatives aux émissions résultant des activités de transport maritime, agrégées au niveau de la compagnie, conformément aux règles établies dans le règlement (UE) 2015/757. Les déclarations relatives aux données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie devraient être vérifiées conformément aux règles énoncées dans ledit règlement. Lorsqu'il effectue les vérifications au niveau de la compagnie, le vérificateur ne devrait pas vérifier la déclaration d'émissions au niveau du navire ni la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, dudit règlement, étant donné que ces déclarations au niveau du navire auront déjà été vérifiées.
- (24) Sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de tâches similaires liées à la protection de l'environnement, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ou une autre organisation compétente devrait, le cas échéant et conformément à son mandat, assister la Commission et les autorités responsables dans la mise en œuvre de la directive 2003/87/CE. Grâce à son expérience dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757 et à ses outils informatiques, l'AESM pourrait aider les autorités responsables, notamment en ce qui concerne la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions générées par les activités maritimes relevant de la

présente directive, en facilitant l'échange d'informations ou en élaborant des lignes directrices et des critères.

- (25) Le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil¹⁷ a modifié l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE afin de permettre à tous les exploitants d'utiliser tous les quotas délivrés. Il convient dès lors d'aligner en conséquence l'exigence selon laquelle les autorisations d'émettre des gaz à effet de serre doivent prévoir l'obligation de restituer des quotas, conformément à l'article 6, paragraphe 2, point e), de ladite directive.
- (26) La réalisation de l'objectif de réduction des émissions de l'Union pour 2030 nécessitera une diminution des émissions des secteurs couverts par le SEQUE de l'UE de 61 % par rapport aux niveaux de 2005. La quantité de quotas du SEQUE de l'UE à l'échelle de l'Union doit être réduite afin de générer l'indispensable signal de prix du carbone à long terme et d'encourager ce degré de décarbonation. À cette fin, il convient de relever le facteur de réduction linéaire, en tenant compte également des émissions du transport maritime. Ces dernières devraient être déterminées sur la base des émissions résultant des activités de transport maritime déclarées dans l'Union conformément au règlement (UE) 2015/757 pour 2018 et 2019 et ajustées, à partir de l'année 2021, par l'application du facteur de réduction linéaire.
- (27) Compte tenu du fait que la présente directive modifie la directive 2003/87/CE par rapport à une période de mise en œuvre qui a déjà débuté le 1^{er} janvier 2021, dans un souci de prévisibilité, d'efficacité environnementale et de simplicité, la trajectoire de réduction linéaire plus marquée du SEQUE de l'UE devrait constituer une ligne droite de 2021 à 2030, de manière à parvenir à une réduction des émissions de 61 % dans le cadre du SEQUE de l'UE d'ici à 2030, étape intermédiaire appropriée vers la neutralité climatique à l'échelle de l'économie de l'Union en 2050. Étant donné que l'augmentation du facteur de réduction linéaire ne peut s'appliquer qu'à partir de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive, une réduction ponctuelle de la quantité de quotas devrait permettre de diminuer la quantité totale de quotas de manière à ce qu'elle corresponde au niveau de réduction annuelle obtenu à partir de 2021.
- (28) Pour réaliser l'ambition accrue en matière de climat, des ressources publiques importantes au niveau de l'Union ainsi que des budgets nationaux devront être consacrés à la transition climatique. Afin de compléter et de renforcer les dépenses substantielles liées au climat inscrites au budget de l'Union, toutes les recettes de la mise aux enchères qui ne sont pas attribuées au budget de l'Union devraient être utilisées à des fins liées au climat. Cela inclut l'apport d'une aide financière pour traiter les aspects sociaux au sein des ménages à revenu faible et intermédiaire en réduisant les impositions qui ont un effet de distorsion. En outre, 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 [année d'entrée en vigueur de la directive] et 2030 devrait être utilisé 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, par

¹⁷ [Règlement \(UE\) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021 \(JO L 350 du 29.12.2017, p. 7\).](#)

l'intermédiaire du Fonds pour la modernisation visé à l'article 10 *quinquies* de la directive 2003/87/CE.

- (29) Il convient de prévoir d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre en recourant à des techniques économiquement rentables. À cette fin, l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit à des installations fixes à partir de 2026 devrait être subordonnée à des investissements dans des techniques visant à accroître l'efficacité énergétique et à réduire les émissions. Il convient de veiller à ce que cette approche soit axée sur les gros consommateurs d'énergie afin de réduire sensiblement la charge pesant sur les entreprises qui consomment moins d'énergie et qui peuvent être des petites et moyennes entreprises ou des microentreprises. [Référence à confirmer une fois la DEE révisée]. Il y a donc lieu d'adapter en conséquence les actes délégués concernés.
- (30) Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), établi en vertu du règlement (UE) [.../...] du Parlement européen et du Conseil¹⁸, constitue une solution de rechange à l'allocation de quotas à titre gratuit lorsqu'il s'agit de parer au risque de fuite de carbone. Les secteurs et sous-secteurs couverts par cette mesure ne devraient donc pas bénéficier de cette allocation à titre gratuit. Toutefois, une suppression progressive transitoire des quotas gratuits est nécessaire pour permettre aux producteurs, aux importateurs et aux négociants de s'adapter au nouveau régime. Lors de la mise en place progressive du MACF, la réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit devrait être mise en œuvre en appliquant un facteur à l'allocation à titre gratuit pour les secteurs relevant du MACF. Ce pourcentage (facteur MACF) devrait être égal à 100 % pendant la période transitoire entre l'entrée en vigueur du [règlement MACF] et 2025, à 90 % en 2026, et il devrait être réduit de 10 points de pourcentage chaque année pour atteindre 0 % de façon à supprimer l'allocation de quotas à titre gratuit lors de la dixième année. Il convient d'adapter en conséquence les actes délégués concernés relatifs à l'allocation de quotas à titre gratuit pour les secteurs et sous-secteurs couverts par le MACF. L'allocation de quotas à titre gratuit qui n'est plus accordée aux secteurs MACF sur la base de ce calcul (demande MACF) sera mise aux enchères et les recettes alimenteront le Fonds pour l'innovation, de façon à soutenir l'innovation dans les technologies à faibles émissions de carbone, le captage et l'utilisation du carbone («CCU»), le captage et le stockage géologique du carbone («CSC»), les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique. Une attention particulière devrait être accordée aux projets menés dans les secteurs MACF. Afin de respecter la part de l'allocation à titre gratuit disponible pour les secteurs ne relevant pas du MACF, la quantité finale à déduire de l'allocation à titre gratuit et à mettre aux enchères devrait être calculée sur la base de la proportion que représente la demande MACF par rapport aux besoins en matière d'allocation à titre gratuit de tous les secteurs bénéficiant d'une telle allocation.
- (31) Afin de mieux refléter les progrès technologiques et d'adapter les valeurs correspondantes des référentiels à la période d'allocation concernée tout en garantissant des incitations à la réduction des émissions et en récompensant correctement l'innovation, l'ajustement maximal des valeurs des référentiels devrait être porté de 1,6 % à 2,5 % par an. Pour la période 2026-2030, les valeurs des

¹⁸ [référence complète du JO à insérer]

référentiels devraient donc être adaptées dans une fourchette de 4 à 50 % par rapport à la valeur applicable au cours de la période 2013-2020.

- (32) Une approche globale de l'innovation est essentielle pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe. Au niveau de l'Union, les efforts de recherche et d'innovation nécessaires sont soutenus, entre autres, par le programme Horizon Europe, qui prévoit un financement important et de nouveaux instruments pour les secteurs relevant du SEQE. Les États membres devraient veiller à ce que les dispositions nationales de transposition n'entravent pas les innovations et soient neutres sur le plan technologique.
- (33) Le champ d'application du Fonds pour l'innovation visé à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE devrait être étendu afin de soutenir 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. En outre, le Fonds pour l'innovation devrait servir à soutenir les investissements visant à décarboner le secteur du transport maritime, y compris les investissements réalisés dans les combustibles de substitution durables, tels que l'hydrogène et l'ammoniac produits à partir de sources renouvelables, et dans les technologies de propulsion à émissions nulles telles que les technologies éoliennes. Étant donné que les recettes générées par les sanctions perçues au titre du règlement xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]¹⁹ sont allouées au Fonds pour l'innovation en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier, la Commission devrait veiller à ce qu'il soit dûment tenu compte du soutien aux projets innovants visant à accélérer le développement et le déploiement de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone dans le secteur maritime, comme précisé à l'article 21, paragraphe 1, du règlement xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Afin de garantir la disponibilité d'un financement suffisant en faveur de l'innovation dans le cadre de ce champ d'application élargi, le Fonds pour l'innovation devrait être complété par 50 millions de quotas, provenant en partie des quotas qui pourraient sinon être mis aux enchères, et en partie des quotas qui pourraient sinon être alloués à titre gratuit, en fonction de la part actuelle du financement fourni par chaque source au Fonds pour l'innovation.
- (34) Conformément à l'article 10 du règlement (UE) 2019/1122 de la Commission²⁰, lorsque les exploitants d'aéronefs n'effectuent plus de vols relevant du SEQE de l'UE, leurs comptes passent à l'état de compte exclu et les processus ne peuvent plus être lancés à partir de ces comptes. Afin de préserver l'intégrité environnementale du système, les quotas qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs en raison de la clôture de leurs comptes devraient être utilisés pour couvrir toute insuffisance dans les restitutions de ces exploitants, et les quotas restants devraient être utilisés pour accélérer la lutte contre le changement climatique par leur placement dans le Fonds pour l'innovation.
- (35) Les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone sont un élément important lorsqu'il s'agit de générer des réductions d'émissions dans l'industrie, dans la mesure où ils offrent la possibilité de garantir aux investisseurs dans des technologies

¹⁹ [ajouter la référence au règlement FuelEU Maritime].

²⁰ [Règlement délégué \(UE\) 2019/1122 de la Commission du 12 mars 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le fonctionnement du registre de l'Union \(JO L 177 du 2.7.2019, p. 3\).](#)

innovantes respectueuses du climat un prix qui récompense les réductions d'émissions de CO₂ supérieures à celles induites par les niveaux de prix actuellement en vigueur au sein du SEQUE de l'UE. L'éventail de mesures que le Fonds pour l'innovation peut soutenir devrait être élargi pour lui permettre d'appuyer des projets au moyen de mécanismes de mise en concurrence tels que les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone. La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués concernant les règles précises applicables à ce type de soutien.

- (36) En cas d'interruption temporaire de l'activité d'une installation, l'allocation de quotas à titre gratuit est adaptée aux niveaux d'activité qui sont obligatoirement déclarés annuellement. En outre, les autorités compétentes peuvent suspendre la délivrance de quotas d'émission aux installations qui ont interrompu leurs activités tant qu'il n'est pas établi de manière probante qu'elles vont reprendre ces activités. Par conséquent, les exploitants ne devraient plus être tenus de démontrer à l'autorité compétente que leur installation reprendra la production dans un délai déterminé et raisonnable en cas d'interruption temporaire des activités.
- (37) Les corrections des quotas alloués à titre gratuit aux installations fixes conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE peuvent nécessiter l'octroi à titre gratuit de quotas supplémentaires ou le transfert en retour de quotas excédentaires. Les quotas mis en réserve pour les nouveaux entrants en vertu de l'article 10 *bis*, paragraphe 7, de la directive 2003/87/CE devraient être utilisés à ces fins.
- (38) Le champ d'application du Fonds pour la modernisation devrait être aligné sur les objectifs les plus récents de l'Union en matière de climat en exigeant que les investissements soient compatibles avec les objectifs du pacte vert pour l'Europe et du règlement (UE) 2021/1119, et en supprimant le soutien à tout investissement lié aux combustibles fossiles. En outre, il y a lieu de porter à 80 % le pourcentage du Fonds pour la modernisation qui doit être consacré aux investissements prioritaires; de cibler l'efficacité énergétique en tant que domaine prioritaire du côté de la demande; et d'inclure dans le champ d'application des investissements prioritaires le soutien apporté aux ménages pour lutter contre la précarité énergétique, y compris dans les zones rurales et éloignées.
- (39) Le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission²¹ établit des règles relatives à la surveillance des émissions provenant de la biomasse qui sont compatibles avec les règles relatives à l'utilisation de la biomasse fixées dans la législation de l'Union sur les énergies renouvelables. Étant donné que la législation devient plus complète quant aux critères de durabilité de la biomasse en s'enrichissant des dernières règles établies dans la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil²², il convient d'étendre explicitement l'attribution de compétences d'exécution prévue à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE à l'adoption des adaptations nécessaires à l'application, au sein du SEQUE de l'UE, des critères de durabilité concernant la biomasse, y compris les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse. En outre, la Commission devrait

²¹ Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission (JO L 334 du 31.12.2018, p. 1).

²² Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

être habilitée à adopter des actes d'exécution afin de préciser la manière dont il convient de comptabiliser le stockage des émissions provenant de mélanges de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro et de biomasse dont le facteur d'émission n'est pas égal à zéro.

- (40) Les combustibles ou carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique ainsi que les combustibles ou carburants à base de carbone recyclé peuvent être importants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs difficiles à décarboner. Lorsque des combustibles ou carburants à base de carbone recyclé et des combustibles ou carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique sont produits à partir de dioxyde de carbone capté dans le cadre d'une activité relevant de la présente directive, les émissions devraient être comptabilisées dans cette activité. Afin de garantir que les combustibles ou carburants renouvelables d'origine non biologique et les combustibles ou carburants à base de carbone recyclé contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'éviter un double comptage pour ce type de combustibles ou carburants, il convient d'étendre explicitement l'habilitation prévue à l'article 14, paragraphe 1, à l'adoption par la Commission d'actes d'exécution établissant les adaptations nécessaires afin de déterminer la manière dont il convient de tenir compte de la libération éventuelle de dioxyde de carbone et d'éviter un double comptage de façon à garantir la mise en place d'incitations appropriées, en tenant également compte du traitement de ces combustibles ou carburants conformément à la directive (UE) 2018/2001.
- (41) Étant donné que, selon toute attente, le dioxyde de carbone devrait également être transporté par d'autres moyens que des pipelines, par exemple par bateau ou par camion, le champ d'application actuel de l'annexe I de la directive 2003/87/CE concernant le transport de gaz à effet de serre à des fins de stockage devrait être étendu à tous les moyens de transport dans un souci d'égalité de traitement et indépendamment de la question de savoir si les moyens de transport relèvent du SEQE de l'UE. Lorsque les émissions provenant du transport sont également couvertes par une autre activité au titre de la directive 2003/87/CE, elles devraient être comptabilisées dans cette autre activité afin d'éviter un double comptage.
- (42) L'exclusion du SEQE de l'UE des installations utilisant exclusivement de la biomasse a conduit à des situations dans lesquelles les installations brûlant une part importante de la biomasse ont réalisé des bénéfices exceptionnels en recevant à titre gratuit des quotas largement supérieurs aux émissions réelles. Par conséquent, il convient d'introduire une valeur seuil pour la combustion de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro au-delà de laquelle les installations sont exclues du SEQE de l'UE. La valeur seuil de 95 % est conforme au paramètre d'incertitude énoncé à l'article 2, point 16, du règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission²³.
- (43) La communication de la Commission intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030»²⁴ a mis en avant le défi particulier que constitue la réduction des émissions dans les secteurs du transport routier et du bâtiment. C'est pourquoi la Commission a annoncé qu'une nouvelle extension du système d'échange de quotas pourrait inclure les émissions provenant des secteurs du transport routier et

²³ Règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission du 19 décembre 2018 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10 *bis* de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 59 du 27.2.2019, p. 8).

²⁴ COM(2020)562 final.

du bâtiment. L'échange de quotas d'émission pour ces deux nouveaux secteurs serait instauré dans le cadre d'un système d'échange distinct mais adjacent, de manière à ne pas perturber le fonctionnement efficace du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs des installations fixes et de l'aviation. Le nouveau système s'accompagne de politiques et de mesures complémentaires qui constituent une protection contre les effets indus sur les prix, façonnent les attentes des acteurs du marché et visent à obtenir un signal de prix du carbone pour l'ensemble de l'économie. L'expérience a montré que le développement du nouveau marché nécessitait la mise en place d'un système efficace de surveillance, de déclaration et de vérification. Afin de garantir des synergies et une cohérence avec les infrastructures existantes de l'Union consacrées au SEQE de l'UE couvrant les émissions des installations fixes et de l'aviation, il convient de mettre en place un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment en modifiant la directive 2003/87/CE.

- (44) Afin d'établir le cadre de mise en œuvre nécessaire et de fixer un délai raisonnable pour la réalisation de l'objectif à l'horizon 2030, l'échange de quotas d'émission dans les deux nouveaux secteurs devrait démarrer en 2025. Au cours de la première année, il devrait être exigé des entités réglementées qu'elles soient titulaires d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et déclarent leurs émissions pour les années 2024 et 2025. La délivrance de quotas et les obligations de conformité pour ces entités devraient s'appliquer à partir de 2026. Ce séquençage permettra de démarrer de manière ordonnée et efficace les échanges de quotas d'émission dans les secteurs concernés. Il permettrait également la mise en place du financement de l'Union et des mesures prises par les États membres, de manière à garantir une introduction socialement équitable du système d'échange de quotas d'émission de l'Union dans ces deux secteurs et d'atténuer ainsi les répercussions du prix du carbone sur les ménages vulnérables et les usagers des transports.
- (45) En raison du très grand nombre de petits émetteurs présents dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, il n'est pas possible d'établir le point de réglementation au niveau des entités émettant directement des gaz à effet de serre, comme c'est le cas pour les installations fixes et l'aviation. Par conséquent, dans un souci de faisabilité technique et d'efficacité administrative, il est plus approprié d'établir le point de réglementation en amont de la chaîne d'approvisionnement. L'acte qui déclenche l'obligation de conformité dans le cadre du nouveau système d'échange de quotas d'émission devrait être la mise à la consommation des combustibles utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, y compris pour la combustion dans le transport routier de gaz à effet de serre aux fins du stockage géologique. Afin d'éviter une double couverture, la mise à la consommation de combustibles utilisés dans le cadre d'autres activités relevant de l'annexe I de la directive 2003/87/CE ne devrait pas être couverte.
- (46) Il y a lieu de définir les entités réglementées dans les deux nouveaux secteurs ainsi que le point de réglementation conformément au régime des droits d'accise établi par la directive (UE) 2020/262 du Conseil²⁵, moyennant les adaptations nécessaires, étant donné que cette directive établit déjà un système de contrôle solide pour toutes les quantités de combustibles mis à la consommation aux fins du paiement des droits

²⁵ Directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 fixant le régime général des droits d'accise (JO L 58 du 27.2.2020, p. 4).

d'accise. Les utilisateurs finaux de combustibles dans ces secteurs ne devraient pas être soumis à des obligations au titre de la directive 2003/87/CE.

- (47) Les entités réglementées entrant dans le champ d'application de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devraient être soumises aux mêmes exigences que les exploitants d'installations fixes en ce qui concerne l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. Il est nécessaire d'établir des règles concernant les demandes d'autorisation, les conditions de délivrance des autorisations, leur contenu et leur réexamen, ainsi que tout changement lié à l'entité réglementée. Afin que le nouveau système puisse démarrer de manière ordonnée, les États membres devraient veiller à ce que les entités réglementées entrant dans le champ d'application du nouvel échange de quotas d'émission disposent d'une autorisation valable dès le début du système en 2025.
- (48) La quantité totale de quotas pour le nouveau système d'échange de quotas d'émission devrait suivre une trajectoire linéaire pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de 2030, en tenant compte de la contribution économiquement rentable des secteurs du bâtiment et du transport routier à une réduction des émissions de 43 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005. La quantité totale de quotas devrait être établie pour la première fois en 2026, afin de suivre une trajectoire commençant en 2024 à partir de la valeur des limites d'émissions de 2024 (1 109 304 000 t CO₂), calculée conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil²⁶ sur la base des émissions de référence pour ces secteurs pour la période 2016-2018. En conséquence, il y a lieu de fixer le facteur de réduction linéaire à 5,15 %. À partir de 2028, la quantité totale de quotas devrait être fixée sur la base de la moyenne des émissions déclarées pour les années 2024, 2025 et 2026, et devrait diminuer de la même quantité annuelle absolue que celle fixée à partir de 2024, ce qui correspond à un facteur de réduction linéaire de 5,43 % par rapport à la valeur comparable de 2025 de la trajectoire définie ci-dessus. Si ces émissions sont nettement supérieures à cette valeur de trajectoire et que cette divergence n'est pas imputable à de petites différences dans les méthodes de mesure des émissions, le facteur de réduction linéaire devrait être ajusté pour atteindre la réduction des émissions requise en 2030.
- (49) La mise aux enchères des quotas est la méthode la plus simple et la plus efficace sur le plan économique pour allouer des quotas d'émission, et elle permet également d'éviter des profits exceptionnels. Tant le secteur du bâtiment que celui du transport routier sont soumis à une pression concurrentielle relativement faible ou inexistante de l'extérieur de l'Union et ne sont pas exposés à un risque de fuite de carbone. Par conséquent, les quotas destinés à ces secteurs ne devraient être alloués que dans le cadre d'une mise aux enchères, sans aucune allocation à titre gratuit.
- (50) Afin de garantir un démarrage sans heurt du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier et de tenir compte de la nécessité pour les entités réglementées de couvrir ou d'acheter à l'avance des quotas afin d'atténuer les risques en matière de prix et de liquidité, une quantité plus élevée de quotas devrait être mise aux enchères à un stade précoce. En 2026, les volumes mis

²⁶ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

aux enchères devraient donc être supérieurs de 30 % à la quantité totale de quotas pour 2026. Cette quantité serait suffisante pour garantir la liquidité, à la fois si les émissions diminuent en fonction des besoins de réduction et si les réductions d'émissions ne se concrétisent que progressivement. Les règles détaillées concernant cette concentration du volume d'enchères au démarrage doivent être établies dans un acte délégué relatif à la mise aux enchères, adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.

- (51) Les règles de répartition des parts de quotas mises aux enchères sont particulièrement importantes pour les recettes des enchères qui reviendraient aux États membres, compte tenu notamment de la nécessité de renforcer la capacité des États membres à faire face aux conséquences sociales d'un signal de prix du carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. Bien que les deux secteurs présentent des caractéristiques très différentes, il convient d'établir une règle de répartition commune et similaire à celle applicable aux installations fixes. La majeure partie des quotas devrait être répartie entre tous les États membres sur la base de la répartition moyenne des émissions appliquée dans les secteurs couverts au cours de la période 2016-2018.
- (52) L'introduction du prix du carbone dans les secteurs du transport routier et du bâtiment devrait s'accompagner d'une compensation sociale efficace, compte tenu notamment des niveaux existants de précarité énergétique. Dans le cadre d'une enquête menée en 2019 à l'échelle de l'Union, quelque 34 millions d'Européens ont déclaré ne pas être en mesure de chauffer convenablement leur logement en 2018 et 6,9 % de la population de l'Union a déclaré ne pas pouvoir se permettre de chauffer suffisamment son logement²⁷. Afin de parvenir à une compensation sociale et distributive efficace, il convient d'exiger des États membres qu'ils consacrent les recettes des enchères à des fins liées au climat et à l'énergie déjà spécifiées dans le cadre de l'échange de quotas d'émission existant, mais aussi à des mesures ajoutées spécifiquement pour répondre aux préoccupations associées aux nouveaux secteurs du transport routier et du bâtiment, y compris des mesures de politique publique connexes prises au titre de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil²⁸. Les recettes de la mise aux enchères devraient être utilisées pour traiter les aspects sociaux du système d'échange de quotas d'émission applicable dans les nouveaux secteurs, en mettant particulièrement l'accent sur les ménages vulnérables, les microentreprises et les usagers des transports. Dans cet esprit, un nouveau Fonds social pour le climat fournira un financement spécifique aux États membres afin de soutenir les citoyens européens les plus exposés à la précarité en matière d'énergie ou de mobilité ou les plus touchés par celle-ci. Ce Fonds favorisera l'équité et la solidarité entre les États membres, et au sein des États membres, tout en atténuant le risque de précarité en matière d'énergie et de mobilité pendant la transition. Il s'appuiera sur les mécanismes de solidarité existants et les complétera. Les ressources du nouveau Fonds correspondront en principe à 25 % des recettes escomptées du nouveau système d'échange de quotas d'émission au cours de la période 2026-2032 et seront mises en œuvre sur la base des plans sociaux pour le climat que les États membres devraient présenter en application du règlement (UE) 20.../nn du Parlement européen et du

²⁷ Données de 2018. Eurostat, SILC [ilc_mdes01].

²⁸ Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1-56).

Conseil²⁹. En outre, chaque État membre devrait utiliser les recettes tirées de la mise aux enchères pour notamment financer une partie des coûts de son plan social pour le climat.

- (53) La communication d'informations sur l'utilisation des recettes tirées de la mise aux enchères devrait être alignée sur la communication d'informations actuelle établie par le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil³⁰.
- (54) L'innovation et le développement de nouvelles technologies à faible intensité de carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier sont essentiels pour garantir une contribution économiquement rentable de ces secteurs aux réductions d'émissions escomptées. Par conséquent, 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 pour l'innovation afin d'encourager des réductions d'émissions économiquement rentables.
- (55) Les entités réglementées couvertes par l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devraient restituer des quotas pour leurs émissions vérifiées correspondant aux quantités de combustibles qu'elles ont mises à la consommation. Elles devraient restituer pour la première fois en 2026 des quotas pour leurs émissions vérifiées. Afin de réduire au minimum la charge administrative, un certain nombre de règles applicables au système existant d'échange de quotas d'émission pour les installations fixes et l'aviation devraient être applicables également à l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, moyennant les adaptations nécessaires. Il s'agit notamment des règles relatives au transfert, à la restitution et à l'annulation des quotas, ainsi que des règles concernant la validité des quotas, les sanctions, les autorités compétentes et les obligations de déclaration des États membres.
- (56) Pour que l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier soit efficace, il devrait être possible de surveiller les émissions avec un degré de certitude élevé et à un coût raisonnable. Les émissions devraient être attribuées aux entités réglementées sur la base des quantités de combustibles mises à la consommation et combinées à un facteur d'émission. Les entités réglementées devraient être en mesure de recenser et de différencier de manière fiable et précise les secteurs dans lesquels les combustibles sont mis à la consommation, ainsi que les utilisateurs finaux des combustibles, afin d'éviter des effets indésirables tels que la double charge. Afin de disposer de données suffisantes permettant d'établir le nombre total de quotas pour la période 2028-2030, les entités réglementées titulaires d'une autorisation au démarrage du système en 2025 devraient déclarer leurs émissions historiques associées pour 2024.
- (57) Il convient de prendre des mesures pour parer au risque potentiel de hausses excessives des prix qui, s'il est particulièrement élevé au démarrage du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier,

²⁹ [Ajouter la référence au règlement instituant le Fonds social pour le climat].

³⁰ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1-77).

risque d'ébranler la volonté des ménages et des particuliers d'investir dans la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures devraient compléter les mesures de sauvegarde prévues par la réserve de stabilité du marché instituée par la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil³¹, devenue opérationnelle en 2019. Tandis que le marché continuera de déterminer le prix du carbone, les mesures de sauvegarde seront déclenchées par un mécanisme automatique réglementé, selon lequel les quotas ne seront prélevés dans la réserve de stabilité du marché que si certaines conditions de déclenchement concrètes fondées sur l'augmentation du prix moyen des quotas sont remplies. En outre, ce mécanisme supplémentaire devrait être particulièrement réactif afin de remédier à toute volatilité excessive entraînée par des facteurs autres que le changement dans les fondamentaux du marché. Les mesures devraient être adaptées en fonction des différents niveaux de hausse excessive des prix, donnant ainsi lieu à des degrés d'intervention différents. Les conditions de déclenchement devraient faire l'objet d'un suivi étroit de la part de la Commission, et les mesures devraient être adoptées d'urgence par la Commission lorsque les conditions sont remplies. Ce mécanisme est sans préjudice de toute mesure d'accompagnement que les États membres pourraient adopter pour faire face à des conséquences sociales négatives.

- (58) L'application de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devrait faire l'objet d'une surveillance de la part de la Commission, y compris en ce qui concerne le degré de convergence des prix avec le SEQE existant, et, si nécessaire, un réexamen devrait être proposé au Parlement européen et au Conseil afin d'améliorer l'efficacité, la gestion et l'application pratique de l'échange des quotas d'émission pour ces secteurs sur la base des connaissances acquises, et de renforcer la convergence des prix. La Commission devrait être tenue de soumettre le premier rapport sur ces questions au plus tard le 1^{er} janvier 2028.
- (59) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'article 3 *octies quinquies*, paragraphe 3, de l'article 12, paragraphe 3 *ter*, et de l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Afin d'assurer des synergies avec le cadre réglementaire existant, l'attribution de compétences d'exécution prévue aux articles 14 et 15 de ladite directive devrait être étendue aux secteurs du transport routier et du bâtiment. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil³².
- (60) Afin d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'article 10, paragraphe 4, et l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de ladite directive. En outre, afin d'assurer des synergies avec le cadre réglementaire existant, la délégation prévue à l'article 10, paragraphe 4, et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de la

³¹ Décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 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 modifiant la directive 2003/87/CE (JO L 264 du 9.10.2015, p. 1).

³² Règlement (UE) n° 182/2011 du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

directive 2003/87/CE devrait être étendue aux secteurs du transport routier et du bâtiment. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes établis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour garantir leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués. Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs³³, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.

- (61) Un SEQE de l'UE efficace et réformé, doté d'un instrument visant à stabiliser le marché, est un moyen essentiel pour permettre à l'Union d'atteindre son objectif convenu pour 2030 et de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris. La réserve de stabilité du marché vise à remédier au déséquilibre entre l'offre et la demande de quotas sur le marché. L'article 3 de la décision (UE) 2015/1814 prévoit que la réserve doit être réexaminée dans les trois ans suivant sa mise en service, en accordant une attention particulière au pourcentage relatif à la détermination du nombre de quotas à placer dans la réserve de stabilité du marché, au seuil relatif au nombre total de quotas en circulation (NTQC) qui détermine l'alimentation en quotas, et au nombre de quotas à prélever de la réserve.
- (62) Étant donné qu'il est nécessaire d'envoyer un signal plus fort pour encourager les investissements en faveur de la réduction efficace et rentable des émissions et en vue de renforcer le SEQE de l'UE, il convient de modifier la décision (UE) 2015/1814 de manière à augmenter le pourcentage relatif à la détermination du nombre de quotas à placer chaque année dans la réserve de stabilité du marché. En outre, s'agissant des niveaux inférieurs du NTQC, le niveau d'alimentation doit être égal à la différence entre le NTQC et le seuil qui détermine l'alimentation en quotas. Cela permettrait d'éviter l'incertitude considérable qui entoure les volumes mis aux enchères lorsque le NTQC est proche du seuil, tout en veillant à ce que l'excédent atteigne la fourchette de volumes à l'intérieur de laquelle le marché du carbone est censé fonctionner de manière équilibrée.
- (63) En outre, afin de garantir la prévisibilité du niveau de quotas resté dans la réserve de stabilité du marché après l'invalidation, l'invalidation des quotas placés dans la réserve ne devrait plus dépendre des volumes mis aux enchères au cours de l'année précédente. Le nombre de quotas placés dans la réserve devrait donc être fixé à 400 millions, chiffre correspondant au seuil inférieur applicable à la valeur du NTQC.
- (64) L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition de directive a également montré que la demande nette de l'aviation devrait être incluse dans le nombre total de quotas en circulation. En outre, étant donné que les quotas d'aviation peuvent être utilisés de la même manière que les quotas généraux, l'inclusion de l'aviation dans la

³³ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

réserve en ferait un outil plus précis et donc plus efficace pour assurer la stabilité du marché. Le calcul du nombre total de quotas en circulation devrait inclure les émissions du secteur de l'aviation et les quotas délivrés pour le secteur de l'aviation à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive.

- (65) Afin de clarifier le calcul du nombre total de quotas en circulation (NTQC), la décision (UE) 2015/1814 devrait préciser que seuls les quotas délivrés et non placés dans la réserve de stabilité du marché sont inclus dans l'offre de quotas. En outre, la formule ne devrait plus soustraire de l'offre de quotas le nombre de quotas placés dans la réserve de stabilité du marché. Ce changement n'aurait pas d'incidence significative sur le résultat du calcul du NTQC, y compris sur les calculs antérieurs du NTQC ou sur la réserve.
- (66) Afin d'atténuer le risque de déséquilibres entre l'offre et la demande lié au lancement du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, et afin de rendre le système plus résistant aux chocs du marché, il convient d'appliquer à ces nouveaux secteurs le mécanisme fondé sur des règles de la réserve de stabilité du marché. Pour que cette réserve soit opérationnelle dès le démarrage du système, elle devrait bénéficier à sa création d'une dotation initiale de 600 millions de quotas en vue de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du transport routier et du bâtiment. Les seuils inférieur et supérieur de départ, qui déclenchent le prélèvement ou le placement de quotas dans la réserve, devraient faire l'objet d'une clause de réexamen générale. Les autres éléments, tels que la publication du nombre total de quotas en circulation ou la quantité de quotas prélevés ou placés dans la réserve, devraient suivre les règles de la réserve créée pour les autres secteurs.
- (67) Il est nécessaire de modifier le règlement (UE) 2015/757 afin de tenir compte de l'inclusion du secteur du transport maritime dans le SEQE de l'UE. Il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757 afin de contraindre les compagnies à déclarer des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à soumettre à l'autorité responsable, pour approbation, leurs plans de surveillance vérifiés ainsi que les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie. En outre, il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués modifiant les méthodes de surveillance des émissions de CO₂ et les règles relatives à la surveillance, ainsi que toute autre information pertinente prévue par le règlement (UE) 2015/757, de manière à garantir le fonctionnement efficace du SEQE de l'UE au niveau administratif et à compléter le règlement (UE) 2015/757 en incluant les règles relatives à l'approbation des plans de surveillance et de leurs modifications par les autorités responsables, les règles relatives à la surveillance, à la déclaration et à la soumission des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, ainsi que les règles relatives à la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la délivrance d'un rapport de vérification concernant ces données. Les données faisant l'objet d'une surveillance, d'une déclaration et d'une vérification au titre du règlement (UE) 2015/757 pourraient également être utilisées afin de satisfaire à d'autres dispositions du droit de l'Union exigeant la surveillance, la déclaration et la vérification des mêmes informations sur le navire.
- (68) Il convient de modifier en conséquence la directive 2003/87/CE, la décision (UE) 2015/1814 et le règlement (UE) 2015/757,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2003/87/CE

La directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

(1) À l'article 2, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. La présente directive s'applique aux activités indiquées aux annexes I et III, ainsi qu'aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II. Lorsqu'une installation qui est incluse dans le SEQE de l'UE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, elle continue de relever du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans correspondante visée à l'article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa, qui fait suite au changement de son procédé de production.

2. La présente directive s'applique sans préjudice de toute exigence prévue par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17).».

(2) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

««émissions», le rejet de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, ou d'un navire effectuant une activité de transport maritime visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité, ou le rejet de gaz à effet de serre correspondant à l'activité visée à l'annexe III;»;

(b) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) "autorisation d'émettre des gaz à effet de serre", l'autorisation délivrée conformément aux articles 5, 6 et 30 *ter*;»;

(c) le point u) est supprimé;

(d) les points v) à z) suivants sont ajoutés:

«v) "compagnie maritime", le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil (*);

(*) Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la

sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).

w) “autorité responsable d’une compagnie maritime”, l’autorité chargée de l’administration du SEQE de l’UE à l’égard d’une compagnie maritime conformément à l’article 3 *octies quinquies*;

x) “entité réglementée”, aux fins du chapitre IV *bis*, toute personne physique ou morale, à l’exclusion de tout consommateur final des carburants, qui exerce l’activité visée à l’annexe III et qui relève d’une des catégories suivantes:

- i) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l’article 3, point 11, de la directive (UE) 2020/262 du Conseil (*), l’entrepositaire agréé au sens de l’article 3, point 1, de cette directive, qui est redevable des droits d’accise devenus exigibles en vertu de l’article 7 de ladite directive;
- ii) si le point i) n’est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d’accise devenus exigibles en vertu de l’article 7 de la directive (UE) 2020/262, pour les carburants qui relèvent du présent chapitre;
- iii) si les points i) et ii) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par les autorités compétentes concernées de l’État membre en vue d’être redevable des droits d’accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d’accise, conformément à l’article 21, paragraphe 5, quatrième alinéa, de la directive 2003/96/CE du Conseil (**);
- iv) si les points i), ii) et iii) ne sont pas applicables, ou si plusieurs personnes sont tenues conjointement et solidairement au paiement des mêmes droits d’accise, toute autre personne désignée par un État membre.

(*) Directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 établissant le régime général des droits d’accise (JO L 58 du 27.2.2020, p. 4.).

(**) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l’électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51).

y) “carburant”, aux fins du chapitre IV *bis*, tout carburant ou combustible figurant dans les tableaux A et C de l’annexe I de la directive 2003/96/CE, ainsi que tout autre produit mis en vente comme carburant ou comme combustible, comme énoncé à l’article 2, paragraphe 3, de ladite directive;

z) “mise à la consommation”, aux fins du chapitre IV *bis*, la mise à la consommation telle que définie à l’article 6, paragraphe 3, de la directive (UE) 2020/262.».

(3) Le titre du chapitre II est remplacé par le texte suivant:

«AVIATION ET TRANSPORT MARITIME».

(4) L’article 3 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«Article 3 *bis*

Champ d'application

Les articles 3 *ter* à 3 *septies* s'appliquent à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les activités aériennes visées à l'annexe I. Les articles 3 *octies* à 3 *octies sexies* s'appliquent aux activités de transport maritime visées à l'annexe I.».

(5) **Les articles 3 *septies* et 3 *octies* sont remplacés par le texte suivant:**

«Article 3 *septies*

Programmes de suivi et de notification

L'État membre responsable veille à ce que chaque exploitant d'aéronef soumette à l'autorité compétente désignée par cet État membre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 3 *sexies* et à ce que ces programmes soient approuvés par l'autorité compétente en conformité avec les actes visés à l'article 14.

Article 3 *octies*

Application aux activités de transport maritime

1. L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent pour cinquante pour cent (50 %) des émissions des navires effectuant des voyages au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port situé en dehors de la juridiction d'un État membre, cinquante pour cent (50 %) des émissions des navires effectuant des voyages au départ d'un port situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, cent pour cent (100 %) des émissions des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, et cent pour cent (100 %) des émissions des navires à quai dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.
2. Les articles 9, 9 *bis* et 10 s'appliquent aux activités de transport maritime de la même manière qu'aux autres activités couvertes par le SEQE de l'UE.».

(6) Les articles 3 *octies bis* à 3 *octies sexies* suivants sont ajoutés:

«Article 3 *octies bis*

Introduction progressive des exigences applicables au transport maritime

Les compagnies maritimes sont tenues de restituer des quotas selon le calendrier suivant:

- (a) 20 % des émissions vérifiées déclarées pour 2023;
- (b) 45 % des émissions vérifiées déclarées pour 2024;
- (c) 70 % des émissions vérifiées déclarées pour 2025;
- (d) 100 % des émissions vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite.

Dans la mesure où moins de quotas sont restitués par rapport aux émissions vérifiées du transport maritime pour les années 2023, 2024 et 2025, une fois la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués établie pour chaque année, il est procédé à l'annulation d'un nombre équivalent de quotas plutôt qu'à leur mise aux enchères conformément à l'article 10.

Article 3 octies ter

Surveillance et déclaration des émissions du transport maritime

En ce qui concerne les émissions liées aux activités de transport maritime visées à l'annexe I, l'autorité responsable veille à ce que les compagnies maritimes placées sous sa responsabilité surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration, et soumettent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie à l'autorité responsable conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

Article 3 octies quater

Vérification et accréditation des émissions du transport maritime

L'autorité responsable d'une compagnie maritime veille à ce que la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 3 *octies ter*, soit vérifiée conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 (*).

(*) Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

Article 3 octies quinquies

Autorité responsable d'une compagnie maritime

1. L'autorité responsable d'une compagnie maritime est:

- a) pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée;
- b) pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre, l'État membre qui totalise le plus grand nombre estimé d'escales lors des voyages effectués par cette compagnie au cours des deux années de surveillance écoulées et tombant sous le coup de l'article 3 *octies*;
- c) pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre et qui n'a effectué aucun voyage relevant du champ d'application défini à l'article 3 *octies* au cours des deux années de surveillance écoulées, l'État membre au départ duquel la compagnie maritime a effectué son premier voyage tombant sous le coup de l'article 3 *octies*.

L'autorité responsable d'une compagnie maritime est mise à jour, le cas échéant, tous les deux ans.

2. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission:

a) publie, avant le 1^{er} février 2024, une liste des compagnies maritimes qui, le 1^{er} janvier 2023 ou à partir de cette date, exerçaient une activité maritime visée à l'annexe I et relevant du champ d'application de l'article 3 *octies*, en indiquant l'autorité responsable de chaque compagnie maritime conformément au paragraphe 1; et

b) au moins tous les deux ans par la suite, met à jour cette liste en vue de réattribuer, au besoin, les compagnies maritimes à une autre autorité responsable, ou d'inclure les compagnies maritimes qui ont exercé à une date ultérieure une activité maritime visée à l'annexe I et relevant du champ d'application de l'article 3 *octies*.

3. La Commission adopte des actes d'exécution afin d'établir les modalités détaillées de l'administration des compagnies maritimes par les autorités responsables en vertu de la présente directive. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.

Article 3 octies sexies

Rapport et réexamen

1. La Commission examine les éventuelles modifications à apporter en cas d'adoption, par l'Organisation maritime internationale, d'un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime. En cas d'adoption d'une telle mesure, et en tout état de cause avant le bilan mondial de 2028 et au plus tard le 30 septembre 2028, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examine ladite mesure. La Commission peut, s'il y a lieu, accompagner son rapport d'une proposition législative au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier la présente directive.

2. La Commission surveille la mise en œuvre du présent chapitre et les éventuelles tendances des compagnies maritimes à chercher à se soustraire aux obligations prévues dans la présente directive. Le cas échéant, elle propose des mesures de prévention à cet égard.».

(7) L'article 3 *nonies* est remplacé par le texte suivant:

«Article 3 nonies

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre 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 activités visées à l'annexe I autres que les activités aériennes et de transport maritime.».

(8) À l'article 6, paragraphe 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15.».

(9) L'article 8 est modifié comme suit:

(a) les termes «du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾» ainsi que la note de bas de page ⁽¹⁾ sont supprimés.

(b) Le paragraphe suivant est ajouté:

(c) «La Commission examine l'efficacité des synergies avec la directive 2010/75/UE. Les autorisations liées à l'environnement et au climat devraient être coordonnées de manière à garantir une mise en œuvre efficace et plus rapide des mesures nécessaires pour se conformer aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie. La Commission peut présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil dans le cadre de tout réexamen futur de la présente directive.».

(10) À l'article 9, le paragraphe suivant est ajouté:

«En [l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente modification], la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est diminuée de [-- millions de quotas (*à déterminer en fonction de l'année d'entrée en vigueur*)]. La même année, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est augmentée de 79 millions de quotas pour le transport maritime. À partir de [l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente modification], le facteur linéaire est de 4,2 %. La Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union dans un délai de 3 mois à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur de la modification].».

(11) L'article 10 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sont mis aux enchères 2 % de la quantité totale de quotas entre 2021 et 2030 en vue d'instaurer un fonds destiné à améliorer l'efficacité énergétique et à moderniser les systèmes énergétiques de certains États membres (ci-après dénommés "États membres bénéficiaires"), comme prévu à l'article 10 *quinquies* (ci-après dénommé "Fonds pour la modernisation"). Les États membres bénéficiaires de cette quantité de quotas sont les États membres dont le PIB par habitant aux prix du marché est inférieur à 60 % de la moyenne de l'Union en 2013. Les fonds correspondant à cette quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II *ter*, partie A.

En outre, 2,5 % de la quantité totale de quotas entre [l'année suivant l'entrée en vigueur de la directive] et 2030 sont mis aux enchères au profit du Fonds pour la modernisation. Les États membres bénéficiaires de cette quantité de quotas sont les États membres dont le PIB par habitant aux prix du marché est inférieur à 65 % de la moyenne de l'Union pendant la période 2016-2018. Les fonds correspondant à cette quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II *ter*, partie B.»;

(b) au paragraphe 3, la première et la deuxième phrases sont remplacées par le texte suivant:

«3. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE et inscrites au budget de l'Union. Les États membres utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2, à l'exception des recettes utilisées pour compenser les coûts indirects du carbone visés à l'article 10 *bis*, paragraphe 6, pour une ou plusieurs des fins suivantes:»;

(c) au paragraphe 3, le point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique, les systèmes de chauffage urbain et l'isolation ou à fournir un soutien financier afin de prendre

en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens, y compris en limitant les taxes génératrices de distorsions;»;

(d) au paragraphe 4, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne le calendrier, la gestion et les autres aspects de la mise aux enchères, y compris les modalités du transfert d'une part des recettes au budget de l'Union, afin de faire en sorte que celle-ci soit réalisée de manière ouverte, transparente, harmonisée et non discriminatoire.».

(12) L'article 10 *bis* est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) les deux alinéas suivants sont insérés après le deuxième alinéa:

«Pour les installations concernées par l'obligation d'effectuer un audit énergétique conformément à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil (*) [référence de l'article à actualiser en fonction de la directive révisée], l'allocation de quotas à titre gratuit n'est accordée intégralement que si les recommandations du rapport d'audit sont appliquées, dans la mesure où le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse pas cinq ans et où le coût de ces investissements est proportionné. Dans le cas contraire, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 25 %. La quantité de quotas alloués à titre gratuit n'est pas réduite si l'exploitant démontre qu'il a mis en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre équivalentes à celles qui sont recommandées dans le rapport d'audit. Les mesures visées au premier alinéa sont adaptées en conséquence.

Aucune allocation de quotas à titre gratuit n'est accordée aux installations de certains secteurs ou sous-secteurs dès lors qu'elles sont visées par d'autres mesures destinées à lutter contre le risque de fuite de carbone établies par le règlement (UE).../.. [référence au MACF] (**). Les mesures visées au premier alinéa sont adaptées en conséquence.

(*) Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).

(**) [référence complète du MACF]»;

ii) la phrase suivante est ajoutée à la fin du troisième alinéa:

«Afin d'inciter davantage à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de l'efficacité énergétique, les référentiels ex ante déterminés à l'échelle de l'Union sont réexaminés avant la période 2026-2030, en vue de modifier, s'il y a lieu, les définitions et les frontières du système des référentiels de produits existants.»;

(b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

«1 *bis*. Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des produits énumérés à l'annexe I du règlement [MACF] à partir de la date d'application du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières.

Par dérogation à l'alinéa précédent, pendant les premières années d'application du règlement [MACF], la fabrication de ces produits bénéficie d'une allocation de quotas à titre gratuit en quantités réduites. Un facteur de réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit pour la fabrication de ces produits est appliqué (le facteur MACF). Le facteur MACF est égal à 100 % pour la période comprise entre l'entrée en vigueur du [règlement MACF] et la fin de 2025, à 90 % en 2026 et est réduit de 10 points de pourcentage chaque année, jusqu'à atteindre 0 % la dixième année.

La réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit est calculée chaque année comme la part moyenne de quotas gratuits demandés pour la fabrication des produits énumérés à l'annexe I du règlement [MACF], par rapport au nombre total de quotas gratuits demandés pour toutes les installations, calculé pour la période correspondante telle que visée à l'article 11, paragraphe 1. Le facteur MACF est appliqué.

Les quotas qui résultent de la réduction de l'allocation à titre gratuit sont rendus disponibles pour soutenir l'innovation conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8.»;

(c) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) au troisième alinéa, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) Pour la période 2026-2030, les valeurs des référentiels sont déterminées de la même manière qu'aux points a) et d) sur la base des informations fournies en application de l'article 11 pour les années 2021 et 2022, et sur la base de l'application du taux de réduction annuel pour chaque année entre 2008 et 2028.»;

iii) au troisième alinéa, le point d) suivant est ajouté:

«d) Lorsque le taux de réduction annuel est supérieur à 2,5 % ou inférieur à 0,2 %, les valeurs des référentiels pour la période 2026-2030 sont les valeurs des référentiels applicables pendant la période 2013-2020, réduites pour chaque année entre 2008 et 2028 du taux pertinent parmi les deux pourcentages.»;

iv) le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Par dérogation à ce qui précède, les valeurs des référentiels pour les aromatiques et les gaz de synthèse sont adaptées par application du même pourcentage que pour les référentiels des raffineries, afin de préserver des conditions de concurrence équitables pour les producteurs de ces produits.»;

(d) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés;

(e) au paragraphe 6, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les États membres devraient adopter des mesures financières, conformément aux deuxième et quatrième alinéas, en faveur des secteurs ou sous-secteurs qui sont exposés à un risque réel de fuite de carbone en raison des coûts indirects significatifs qu'ils supportent effectivement du fait de la répercussion des coûts

des émissions de gaz à effet de serre sur les prix de l'électricité, pour autant que ces mesures financières soient conformes aux règles relatives aux aides d'État et, en particulier, ne causent pas de distorsions de concurrence injustifiées sur le marché intérieur. Les mesures financières adoptées ne devraient pas compenser les coûts indirects couverts par l'allocation de quotas à titre gratuit conformément aux référentiels établis en vertu du paragraphe 1. Lorsqu'un État membre consacre un montant supérieur à l'équivalent de 25 % de ses recettes tirées de la mise aux enchères de quotas l'année où les coûts indirects ont été supportés, il expose les raisons du dépassement de ce montant.»;

(f) au paragraphe 7, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«À partir de 2021, les quotas qui, en application des paragraphes 19, 20 et 22, n'ont pas été alloués aux installations sont ajoutés à la quantité de quotas mis en réserve en application de la première phrase du premier alinéa du présent paragraphe.»;

(g) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Sont rendus disponibles 365 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être allouée à titre gratuit conformément au présent article, et 85 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être mise aux enchères conformément à l'article 10, ainsi que les quotas résultant de la réduction de l'allocation à titre gratuit visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 1 *bis*, pour alimenter un fonds destiné à soutenir l'innovation dans le domaine des technologies et des procédés à faibles émissions de carbone, et à contribuer à la réalisation des objectifs "zéro pollution" (ci-après dénommé "Fonds pour l'innovation"). Les quotas qui ne sont pas délivrés à des exploitants d'aéronefs en raison de la cessation d'activités d'exploitants d'aéronefs et qui ne sont pas nécessaires pour compenser d'éventuels défauts de restitution de la part de ces exploitants sont également utilisés pour soutenir l'innovation aux termes du premier alinéa.

En outre, 50 millions de quotas non alloués provenant de la réserve de stabilité du marché complètent les recettes restantes provenant des 300 millions de quotas disponibles au cours de la période 2013-2020 au titre de la décision 2010/670/UE de la Commission (*) et sont utilisés en temps utile pour soutenir l'innovation aux termes du premier alinéa. De plus, les recettes affectées externes visées à l'article 21, paragraphe 2, du règlement (UE) [FuelEU Maritime] sont allouées au Fonds pour l'innovation et mises en œuvre conformément au présent paragraphe.

Le Fonds pour l'innovation couvre les secteurs énumérés aux annexes I et III, y compris le captage et l'utilisation du carbone (CCU) sans danger pour l'environnement qui contribue à une atténuation substantielle du changement climatique, ainsi que les produits remplaçant les produits à forte intensité de carbone fabriqués dans les secteurs énumérés à l'annexe I, et encourage la construction et l'exploitation de projets visant un captage et un stockage géologique du CO₂ (CSC) sans danger pour l'environnement, ainsi que les technologies innovantes en matière d'énergies renouvelables et de stockage de l'énergie, ce d'une manière géographiquement équilibrée. Le Fonds pour l'innovation peut également soutenir les technologies et infrastructures qui relèvent de l'innovation de rupture destinées à décarboner le secteur maritime

et à produire des carburants à émissions de carbone faibles ou nulles dans l'aviation, le transport ferroviaire et le transport routier. Une attention particulière est accordée aux projets qui relèvent des secteurs couverts par le [règlement MACF] afin de soutenir l'innovation dans les technologies à faible émission de CO₂, le CCU, le CSC, les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique.

Les projets implantés sur le territoire de tous les États membres, y compris les projets à petite échelle, sont éligibles. Les technologies qui bénéficient d'un soutien sont innovantes et ne sont pas encore commercialement viables à une échelle comparable sans soutien, mais représentent des innovations de rupture ou sont suffisamment matures pour être appliquées à une échelle précommerciale.

La Commission veille à ce que les quotas destinés au Fonds pour l'innovation soient mis aux enchères conformément aux principes et modalités prévus à l'article 10, paragraphe 4. Les recettes tirées de cette mise aux enchères constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier. Les engagements budgétaires contractés pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés sur plusieurs exercices en tranches annuelles.

Les projets sont sélectionnés sur la base de critères objectifs et transparents, en tenant compte, le cas échéant, de la mesure dans laquelle ils contribuent à une réduction des émissions nettement en dessous des référentiels visés au paragraphe 2. Les projets sont susceptibles d'avoir un large champ d'application ou de réduire considérablement les coûts de la transition vers une économie sobre en carbone dans les secteurs concernés. Les projets faisant intervenir le CCU génèrent une réduction nette des émissions et assurent que des émissions sont évitées ou que le CO₂ est stocké de manière permanente. Lorsque des subventions sont accordées à l'issue d'appels à propositions, le soutien peut couvrir jusqu'à 60 % des coûts des projets, dont 40 % non subordonnés à la vérification des émissions de gaz à effet de serre effectivement évitées, pour autant que des étapes prédéterminées, compte tenu de la technologie déployée, soient franchies. Lorsqu'une aide est fournie au moyen de procédures de mise en concurrence ou dans le cadre de l'assistance technique, le soutien peut couvrir jusqu'à 100 % des coûts des projets.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne les modalités de fonctionnement du Fonds pour l'innovation, y compris la procédure et les critères de sélection, ainsi que les secteurs éligibles et les exigences technologiques se rapportant à chaque type de soutien.

Aucun projet ne bénéficie, en vertu du mécanisme prévu au présent paragraphe, d'une aide supérieure à 15 % du nombre total de quotas disponibles à cette fin. Ces quotas sont pris en compte dans le cadre du paragraphe 7.

(*) Décision 2010/670/UE de la Commission du 3 novembre 2010 établissant les critères et les mesures pour le financement de projets commerciaux de démonstration axés sur le captage et le stockage géologique du CO₂ sans

danger pour l'environnement, ainsi que de projets de démonstration de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables, dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 290 du 6.11.2010, p. 39).»;

(h) au paragraphe 19, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«19. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité.»;

(i) le paragraphe 22 suivant est ajouté:

«22. Lorsque des corrections des quotas alloués à titre gratuit conformément à l'article 11, paragraphe 2, sont nécessaires, celles-ci sont effectuées en prélevant ou en ajoutant des quotas parmi les quotas mis en réserve conformément au paragraphe 7 du présent article.».

(13) À l'article 10 *quater*, le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«Les États membres exigent des installations de production d'électricité et des opérateurs de réseau bénéficiaires qu'ils fassent rapport, le 28 février de chaque année au plus tard, sur la mise en œuvre des investissements retenus et déclarent, notamment, le solde des quotas alloués à titre gratuit et des dépenses d'investissement engagées, ainsi que les types d'investissements soutenus. Les États membres adressent à ce sujet un rapport à la Commission, que celle-ci rend public.».

(14) L'article 10 *quinquies* est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 1, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

«1. Un fonds destiné à soutenir les investissements proposés par les États membres bénéficiaires, notamment aux fins du financement de projets d'investissement à petite échelle, en vue de la modernisation des systèmes d'énergie et de l'amélioration de l'efficacité énergétique (le Fonds pour la modernisation) est mis en place pour la période 2021-2030. Le Fonds pour la modernisation est financé par la mise aux enchères de quotas prévue à l'article 10, pour les États membres bénéficiaires mentionnés à cet article.

Les investissements qui bénéficient d'un soutien sont compatibles avec les objectifs de la présente directive, ainsi qu'avec les objectifs de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 relative au pacte vert pour l'Europe (*), les objectifs du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil (**) et les objectifs à long terme énoncés dans l'accord de Paris. Aucun soutien au titre du Fonds pour la modernisation n'est accordé aux installations de production d'énergie qui utilisent des combustibles fossiles.

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).»;

(b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Au moins 80 % des ressources financières provenant du Fonds pour la modernisation sont utilisées pour soutenir les investissements dans les domaines suivants:

- a) la production et l'utilisation d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables;
- b) le chauffage et le refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables;
- c) l'amélioration de l'efficacité énergétique du côté de la demande, notamment dans les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets;
- d) le stockage de l'énergie et la modernisation des réseaux énergétiques, notamment les réseaux de chauffage urbain, les réseaux de distribution d'électricité et le renforcement des interconnexions entre les États membres;
- e) le soutien aux ménages à faibles revenus, notamment dans les zones rurales et isolées, afin de lutter contre la précarité énergétique et de moderniser leurs systèmes de chauffage; et
- f) une transition juste dans les régions dépendantes du carbone des États membres bénéficiaires, de manière à soutenir le redéploiement, la requalification et le perfectionnement des travailleurs, l'éducation, les initiatives de recherche d'emploi et les start-up, dans le cadre d'un dialogue avec les partenaires sociaux.»

(15) L'article 12 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres veillent à ce que les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre soient reconnus aux fins du respect des obligations incombant aux exploitants, aux exploitants d'aéronefs ou aux compagnies maritimes en application du paragraphe 3.»;

(b) le paragraphe 2 *bis* est supprimé;

(c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les États membres, les États membres responsables et les autorités responsables de compagnies maritimes veillent à ce que, le 30 avril de chaque année au plus tard:

a) tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15;

b) tout exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas correspondant à ses émissions totales au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15;

c) toute compagnie maritime restitue un nombre de quotas correspondant à ses émissions totales au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 3 *octies quater*.

Les États membres, les États membres responsables et les autorités responsables de compagnies maritimes veillent à ce que les quotas restitués conformément au premier alinéa soient ensuite annulés.»;

(d) au paragraphe 3 *-bis*, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«3 *-bis*. Si nécessaire et aussi longtemps que cela est nécessaire pour préserver l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE, il est interdit aux exploitants, aux exploitants d'aéronefs et aux compagnies maritimes inclus dans le SEQE de l'UE d'utiliser les quotas délivrés par un État membre à l'égard duquel les obligations pour les exploitants d'aéronefs, les compagnies maritimes et les autres exploitants sont devenues caduques.»;

(e) le paragraphe 3 *ter* suivant est inséré:

«3 *ter*. Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre qui sont réputés avoir été captés et utilisés en vue de les lier chimiquement, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation.

La Commission adopte des actes d'exécution afin de fixer les conditions à satisfaire pour qu'un gaz à effet de serre soit réputé avoir été lié chimiquement, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'il ne peut pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.».

(16) À l'article 14, paragraphe 1, premier alinéa, la phrase suivante est ajoutée:

«Ces actes d'exécution appliquent les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis pour l'utilisation de la biomasse par la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil (*), ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, qui doivent être satisfaits pour que le facteur d'émission de cette biomasse soit égal à zéro. Ils précisent comment comptabiliser le stockage des émissions issues d'un mélange de sources ayant un facteur d'émission égal à zéro et de sources dont le facteur d'émission n'est pas égal à zéro. Ils précisent également comment comptabiliser les émissions issues de carburants renouvelables d'origine non biologique et de carburants à base de carbone recyclé, de manière à garantir la prise en compte de ces émissions et à éviter tout double comptage.

(*) Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).».

(17) Le titre du chapitre IV est remplacé par le texte suivant:

**«DISPOSITIONS APPLICABLES À L'AVIATION, AU TRANSPORT MARITIME
ET AUX INSTALLATIONS FIXES».**

(18) L'article 16 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les États membres veillent à publier le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de la présente directive.»;

(b) le paragraphe 3 *bis* suivant est inséré:

«3 *bis*. Les sanctions prévues au paragraphe 3 s'appliquent également aux compagnies maritimes.»;

(c) le paragraphe 11 *bis* suivant est inséré:

«11 *bis*. Lorsqu'une compagnie maritime omet de se conformer à ses obligations en matière de restitution pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives, et que d'autres mesures visant à en assurer le respect échouent, l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée peut, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. À la suite d'une telle décision d'expulsion, tous les États membres, à l'exception de l'État membre du pavillon, refusent l'accès de leurs ports aux navires placés sous la responsabilité de la compagnie maritime concernée, jusqu'à ce que celle-ci se conforme à ses obligations en matière de restitution en vertu de l'article 12. Lorsque le navire bat le pavillon d'un État membre, celui-ci, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, ordonne l'immobilisation du navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations. Le présent paragraphe est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse.».

(19) L'article 18 *ter* est remplacé par le texte suivant:

«Article 18 *ter*

Assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime et d'autres organisations compétentes

Pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 3 *quater*, paragraphe 4, et des articles 3 *septies*, 3 *octies ter*, 3 *octies quater*, 3 *octies quinquies*, 3 *octies sexies* et 18 *bis*, la Commission et les autorités responsables peuvent demander l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime ou d'une autre organisation compétente et conclure à cet effet tout accord approprié avec ces organisations.».

(20) À l'article 30, paragraphe 2, la phrase suivante est ajoutée:

«Les mesures applicables aux secteurs du MACF sont réexaminées à la lumière de l'application du règlement xxx [référence au MACF].».

(21) Le chapitre IV *bis* suivant est inséré après l'article 30:

«CHAPITRE IV *bis*

SYSTÈME D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION POUR LES BÂTIMENTS ET LE TRANSPORT ROUTIER

Article 30 bis

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux émissions, aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, à la délivrance et à la restitution de quotas, ainsi qu'à la surveillance, à la déclaration et à la vérification en rapport avec l'activité visée à l'annexe III. Le présent chapitre ne s'applique pas aux émissions relevant des chapitres II, II *bis* et III.

Article 30 ter

Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

1. Les États membres veillent à ce que, à partir du 1^{er} janvier 2005, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par une autorité compétente conformément aux paragraphes 2 et 3.
2. Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1 à l'autorité compétente par l'entité réglementée au titre du présent chapitre comprend, au minimum, une description:
 - (a) de l'entité réglementée;
 - (b) du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment ou du transport routier tels que définis à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation;
 - (c) de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III;
 - (d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions, conformément aux actes visés aux articles 14 et 30 *septies*;
 - (e) un résumé non technique des informations visées aux points a) à d).
3. L'autorité compétente délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1 aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'elle a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.
4. L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient, au minimum, les éléments suivants:
 - (f) le nom et l'adresse de l'entité réglementée;
 - (g) une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par le présent chapitre;
 - (h) une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par le présent chapitre;
 - (i) un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes visés à l'article 14;
 - (j) les exigences en matière de déclaration prévues par les actes visés à l'article 14;

- (k) l'obligation de restituer, dans les quatre mois suivant la fin de chaque année civile, les quotas délivrés au titre du présent chapitre correspondant aux émissions totales de cette année, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15.
5. Les États membres peuvent autoriser les entités réglementées à mettre à jour leurs plans de surveillance sans modification de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'autorité compétente afin d'obtenir son approbation.
6. L'entité réglementée informe l'autorité compétente de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, l'autorité compétente met à jour l'autorisation conformément aux actes visés à l'article 14. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par le présent chapitre, l'autorité compétente met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Article 30 quater

Quantité totale de quotas

1. La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union au titre du présent chapitre à compter de 2026 diminue de manière linéaire à partir de 2024. La valeur pour 2024 est définie comme la limite des émissions de 2024, calculée sur la base des émissions de référence visées à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil (*) pour les secteurs régis par le présent chapitre et en appliquant la trajectoire de réduction linéaire pour toutes les émissions relevant du champ d'application dudit règlement. La quantité de quotas diminue chaque année après 2024 suivant un facteur de réduction linéaire de 5,15 %. Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, la Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union pour l'année 2026.
2. La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union au titre du présent chapitre à compter de 2028 diminue de manière linéaire à partir de 2025 sur la base des émissions moyennes déclarées au titre du présent chapitre pour les années 2024 à 2026. La quantité de quotas diminue suivant un facteur de réduction linéaire de 5,43 %, sauf si les conditions énoncées à l'annexe III *bis*, paragraphe 1, s'appliquent, auquel cas la quantité diminue suivant un facteur de réduction linéaire ajusté conformément aux règles énoncées à l'annexe III *bis*, paragraphe 2. Au plus tard le 30 juin 2027, la Commission publie la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union pour l'année 2028 et, s'il y a lieu, le facteur de réduction linéaire ajusté.

(*) Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

Mise aux enchères de quotas aux fins de l'activité visée à l'annexe III

1. À partir de 2026, les quotas qui relèvent du présent chapitre sont mis aux enchères, à moins qu'ils ne soient placés dans la réserve de stabilité du marché établie par la décision (UE) 2015/1814. Les quotas qui relèvent du présent chapitre sont mis aux enchères séparément des quotas relevant des chapitres II, II *bis* et III.
2. La mise aux enchères des quotas qui relèvent du présent chapitre commence en 2026, avec un volume correspondant à 130 % du volume des enchères pour 2026, établi sur la base de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union se rapportant à cette année et des parts et volumes d'enchères correspondants conformément aux paragraphes 3, 5 et 6. Les volumes supplémentaires à mettre aux enchères ne sont utilisés qu'aux fins de la restitution de quotas conformément à l'article 30 *sexies*, paragraphe 2, et sont déduits des volumes des enchères pour la période 2028-2030. Les conditions de ces enchères anticipées sont fixées conformément au paragraphe 7 et à l'article 10, paragraphe 4.

En 2026, 600 millions de quotas relevant du présent chapitre sont versés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1^{er} *bis*, paragraphe 3, de la décision (UE) 2015/1814.

3. 150 millions de quotas délivrés au titre du présent chapitre sont mis aux enchères, et l'intégralité des recettes tirées de ces enchères est mise à disposition du Fonds pour l'innovation créé en vertu de l'article 10 *bis*, paragraphe 8. L'article 10 *bis*, paragraphe 8, s'applique aux quotas visés au présent paragraphe.
4. La quantité totale de quotas relevant du présent chapitre, après déduction de la quantité fixée au paragraphe 3, est mise aux enchères par les États membres et répartie entre eux en parts identiques à la part des émissions de référence visée à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 concernant les secteurs régis par le présent chapitre pour la moyenne de la période 2016-2018 de l'État membre concerné.
5. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 4, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE et inscrites au budget de l'Union. Les États membres utilisent leurs recettes pour une ou plusieurs des activités visées à l'article 10, paragraphe 3, ou pour une ou plusieurs des mesures suivantes:
 - (a) les mesures destinées à contribuer à la décarbonation des systèmes de chauffage et de refroidissement des bâtiments ou à la réduction des besoins énergétiques de ceux-ci, y compris l'intégration des énergies renouvelables et autres mesures connexes conformément à l'article 7, paragraphe 11, et aux articles 12 et 20, de la directive 2012/27/UE [références à actualiser avec la directive révisée], ainsi que les mesures visant à fournir une aide financière aux ménages à faible revenu dans les bâtiments les moins performants;
 - (b) les mesures destinées à accélérer l'adoption de véhicules à émissions nulles ou à soutenir financièrement le déploiement d'infrastructures de recharge et de

ravitaillement pleinement interoperables pour les véhicules à émissions nulles, ou les mesures visant à encourager le recours aux transports publics et à améliorer la multimodalité, ou à fournir une aide financière destinée à traiter les aspects sociaux en ce qui concerne les usagers des transports à revenus faibles et moyens.

Les États membres utilisent une partie des recettes de la mise aux enchères générées conformément au présent article pour traiter les aspects sociaux de l'échange de quotas d'émission au titre du présent chapitre, en accordant une attention particulière aux ménages vulnérables, aux microentreprises vulnérables et aux usagers vulnérables des transports au sens du règlement (UE) 20.../nn [règlement relatif au Fonds social pour le climat] (*). Lorsqu'un État membre soumet à la Commission un [plan social pour le climat] conformément à ce règlement, il utilise ces recettes, entre autres, pour financer ledit plan.

Les États membres sont réputés avoir respecté les dispositions du présent paragraphe s'ils ont établi et mettent en œuvre des politiques de soutien budgétaire ou financier ou des politiques réglementaires faisant appel au soutien financier, mises en place aux fins énoncées au premier alinéa et ayant une valeur équivalente à celle des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre.

Les États membres informent la Commission de l'utilisation des recettes et des mesures prises en application du présent paragraphe, en incluant ces informations dans leurs rapports soumis au titre du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil (**).

6. Les dispositions de l'article 10, paragraphes 4 et 5, s'appliquent aux quotas délivrés en vertu du présent chapitre.

(*) Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

(**) [insérer la référence]

Article 30 sexies

Transfert, restitution et annulation de quotas

1. L'article 12 s'applique aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre, à l'exception des paragraphes 2 *bis*, 3 et 3 *bis*, des troisième et quatrième phrases du paragraphe 4 et du paragraphe 5 de l'article 12. À cette fin:
 - (a) toute référence aux émissions doit être lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;

- (b) toute référence aux exploitants d'installations doit être lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
 - (c) toute référence aux quotas doit être lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre.
2. À partir du 1^{er} janvier 2027, les États membres veillent à ce que, le 30 avril de chaque année au plus tard, l'entité réglementée restitue un nombre de quotas relevant du présent chapitre égal aux émissions totales, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément aux articles 15 et 30 *septies*, et à ce que ces quotas soient ensuite annulés.

Article 30 septies

Surveillance, déclaration, vérification des émissions et accréditation

1. Les articles 14 et 15 s'appliquent aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre. À cette fin:
 - (a) toute référence aux émissions doit être lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;
 - (b) toute référence à une activité énumérée à l'annexe I doit être lue comme une référence à l'activité visée à l'annexe III;
 - (c) toute référence aux exploitants doit être lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
 - (d) toute référence aux quotas doit être lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre.
2. Les États membres veillent à ce que chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions correspondantes aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III. Ils veillent également à ce que chaque entité réglementée déclare ces émissions à l'autorité compétente au cours de l'année suivante, à partir de 2026, en application des actes visés à l'article 14, paragraphe 1.
3. Les États membres veillent à ce que chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 30 *ter* au 1^{er} janvier 2025 déclare ses émissions historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 mars 2025.
4. Les États membres veillent à ce que les entités réglementées soient en mesure de déterminer et de documenter de manière fiable et précise, par type de carburant, les volumes précis de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier tels que définis à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées. Les États membres prennent des mesures appropriées pour éviter tout risque de double comptabilisation des émissions relevant du présent chapitre et des émissions relevant des chapitres II, II *bis* et III. Des règles détaillées visant à éviter tout double comptage sont adoptées conformément à l'article 14, paragraphe 1.
5. Les principes relatifs à la surveillance et à la déclaration des émissions relevant du présent chapitre sont énoncés à l'annexe IV, partie C.

6. Les critères de vérification des émissions relevant du présent chapitre sont énoncés à l'annexe V, partie C.

Article 30 octies

Administration

Les articles 13 et 15 *bis*, l'article 16, paragraphes 1, 2, 3, 4 et 12, ainsi que les articles 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22 *bis*, 23 et 29 s'appliquent aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre. À cette fin:

- (a) toute référence aux émissions doit être lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;
- (b) toute référence aux exploitants doit être lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
- (c) toute référence aux quotas doit être lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre.

Article 30 nonies

Mesures en cas d'augmentation excessive des prix

1. Lorsque, pendant plus de trois mois consécutifs, le prix moyen des quotas mis aux enchères conformément à l'acte adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 4, est supérieur au double du prix moyen des quotas au cours des six mois consécutifs précédents lors des enchères de quotas relevant du présent chapitre, la Commission adopte d'urgence une décision visant à prélever 50 millions de quotas relevant du présent chapitre dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1^{er} *bis*, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.
2. Lorsque, pendant plus de trois mois consécutifs, le prix moyen des quotas mis aux enchères conformément à l'acte adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 4, est supérieur à trois fois le prix moyen des quotas au cours des six mois consécutifs précédents lors des enchères de quotas relevant du présent chapitre, la Commission adopte d'urgence une décision visant à prélever 150 millions de quotas relevant du présent chapitre dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1^{er} *bis*, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.

Article 30 decies

Réexamen du présent chapitre

Avant le 1^{er} janvier 2028 au plus tard, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre du point de vue de leur efficacité, de leur administration et de leur application pratique, portant notamment sur l'application des règles prévues par la décision (UE) 2015/1814 et sur l'utilisation des quotas relevant du présent chapitre

pour satisfaire aux obligations des entités régies par les chapitres II, II *bis* et III. S'il y a lieu, la Commission accompagne son rapport d'une proposition législative au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier le présent chapitre. Il convient que la Commission évalue, au plus tard le 31 octobre 2031, la faisabilité de l'intégration des secteurs relevant de l'annexe III dans le système d'échange de quotas d'émission couvrant les secteurs énumérés à l'annexe I de la présente directive.».

- (22) Les annexes I, II *ter*, IV et V de la directive 2003/87/CE sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive, et les annexes III, III *bis* et III *ter* sont insérées dans la directive 2003/87/CE conformément à l'annexe I de la présente directive.

Article 2

Modifications de la décision (UE) 2015/1814

La décision (UE) 2015/1814 est modifiée comme suit:

- (1) L'article 1^{er} est modifié comme suit:
- (a) au paragraphe 4, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:
- «Le nombre total de quotas en circulation au cours d'une année donnée correspond au nombre cumulé de quotas délivrés et non mis en réserve au cours de la période écoulée depuis le 1^{er} janvier 2008, y compris le nombre de quotas qui ont été délivrés au cours de cette période en vertu de l'article 13, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, dans sa version en vigueur jusqu'au 18 mars 2018, et les autorisations à utiliser des crédits internationaux employées par les installations relevant du SEQE de l'UE pour les émissions produites jusqu'au 31 décembre de l'année donnée, moins les tonnes cumulées d'émissions vérifiées des installations relevant du SEQE de l'UE entre le 1^{er} janvier 2008 et le 31 décembre de cette même année donnée et les éventuels quotas annulés conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.»;
- (b) le paragraphe 4 *bis* suivant est inséré:
- «4 *bis*. À partir de [l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive], le calcul du nombre total de quotas en circulation inclut le nombre de quotas délivrés pour l'aviation et le transport maritime depuis le début de cette année, ainsi que le nombre de quotas restitués par les exploitants d'aéronefs et les exploitants de navires au regard des émissions pour lesquelles les quotas constituent les unités qui peuvent être utilisées pour se conformer aux obligations découlant du SEQE de l'UE.
- Aux fins du calcul du nombre total de quotas en circulation, les quotas annulés en vertu de l'article 3 *octies bis* de la directive 2003/87/CE sont considérés comme ayant été délivrés.»;
- (c) les paragraphes 5 et 5 *bis* sont remplacés par le texte suivant:
- «5. Pour une année donnée, si le nombre total de quotas en circulation se situe entre 833 et 1 096 millions, un nombre de quotas égal à la différence entre le nombre total de quotas en circulation, tel qu'établi dans la publication la plus

récente visée au paragraphe 4 du présent article, et 833 millions est déduit du volume de quotas qui doit être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE et est placé dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question. Si le nombre total de quotas en circulation est supérieur à 1 096 millions, le nombre de quotas à déduire du volume de quotas qui doit être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE et à placer dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question est égal à 12 % du nombre total de quotas en circulation. Par dérogation à la dernière phrase, jusqu'au 31 décembre 2030, ce pourcentage est multiplié par deux.

Sans préjudice du nombre total de quotas à déduire conformément au présent paragraphe, jusqu'au 31 décembre 2030, les quotas visés à l'article 10, paragraphe 2, premier alinéa, point b), de la directive 2003/87/CE ne sont pas pris en compte lors de l'établissement des parts des États membres contribuant à ce nombre total.

5 bis. À moins qu'il n'en soit décidé autrement lors du premier réexamen mené conformément à l'article 3, à partir de 2023, les quotas détenus dans la réserve au-delà de 400 millions ne sont plus valides.».

(2) L'article 1^{er} *bis* suivant est inséré:

«*Article premier bis*

Fonctionnement de la réserve de stabilité du marché pour les secteurs du bâtiment et du transport routier

1. Les quotas qui relèvent du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE sont placés et prélevés dans une section distincte de la réserve créée en vertu de l'article 1^{er} de la présente décision, conformément aux règles énoncées au présent article.
2. La mise en réserve au titre du présent article intervient à partir du 1^{er} septembre 2027. Les quotas qui relèvent du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE sont placés, détenus et prélevés dans la réserve séparément des quotas visés à l'article 1^{er} de la présente décision.
3. En 2026, la section visée au paragraphe 1 est créée conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la directive 2003/87/CE. Les quotas visés au présent paragraphe qui ne sont pas prélevés avant le 1^{er} janvier 2031 au plus tard dans la réserve ne sont plus valides.
4. La Commission publie, au plus tard le 15 mai de chaque année, le nombre total de quotas en circulation relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE au cours de l'année écoulée, séparément du nombre de quotas en circulation visé à l'article 1^{er}, paragraphe 4. Le nombre total de quotas en circulation défini au présent article pour une année donnée correspond au nombre cumulé de quotas relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE délivrés à partir du 1^{er} janvier 2026, moins les tonnes cumulées d'émissions vérifiées relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre de l'année en question et les éventuels quotas relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE annulés

conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. La première publication a lieu au plus tard le 15 mai 2027.

5. Pour une année donnée, si le nombre total de quotas en circulation, tel qu'établi dans la publication la plus récente visée au paragraphe 4 du présent article, est supérieur à 440 millions, une quantité de 100 millions de quotas est déduite du volume de quotas relevant du chapitre IV *bis* qui doit être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de la directive 2003/87/CE et est placée dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question.
6. Si, pour une année donnée, le nombre total de quotas en circulation est inférieur à 210 millions, une quantité de 100 millions de quotas relevant du chapitre IV *bis* est prélevée dans la réserve et ajoutée au volume de quotas relevant du chapitre IV *bis* qui doit être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de la directive 2003/87/CE. Lorsque moins de 100 millions de quotas se trouvent dans la réserve, la totalité des quotas de la réserve est prélevée au titre du présent paragraphe.
7. Les volumes à prélever dans la réserve conformément à l'article 30 *nonies* de la directive 2003/87/CE sont ajoutés au volume de quotas relevant du chapitre IV *bis* qui doivent être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de la directive 2003/87/CE dans un délai de trois mois à compter de l'entrée en application de la mesure adoptée conformément à l'article 30 *nonies* de la directive 2003/87/CE.
8. L'article 1^{er}, paragraphe 8, et l'article 3 s'appliquent aux quotas relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE.».

Article 3

Modifications du règlement (UE) 2015/757

Le règlement (UE) 2015/757 est modifié comme suit:

- (1) À l'article 3, les points q) et r) suivants sont ajoutés:
 - «q) “autorité responsable”: l'autorité responsable d'une compagnie maritime visée à l'article 3 *octies quinquies* de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil *;
 - r) “données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie”: la somme des émissions de CO₂ qu'une compagnie est tenue de déclarer en vertu de la directive 2003/87/CE pour tous les navires placés sous sa responsabilité durant la période de déclaration.
- * Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).».
- (2) À l'article 4, le paragraphe 8 suivant est ajouté:
 - «8. Les compagnies déclarent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui se rapportent aux navires placés sous leur responsabilité au cours d'une période de déclaration conformément à l'article 11 *bis*.».
- (3) À l'article 5, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 pour modifier les méthodes définies à l'annexe I et les règles énoncées à l'annexe II, afin de tenir compte des révisions de la directive 2003/87/CE, des règles internationales, ainsi que des normes internationales et européennes pertinentes. La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 pour modifier les annexes I et II afin d'améliorer les aspects des méthodes de surveillance qui y sont définies, à la lumière des progrès technologiques et scientifiques, et de garantir le bon fonctionnement du SEQE de l'UE établi en vertu de la directive 2003/87/CE.».

(4) L'article 6 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les compagnies utilisent des plans de surveillance normalisés basés sur des modèles; ces plans de surveillance sont soumis au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données. Ces modèles, y compris les règles techniques en vue de leur application harmonisée et de leur transmission automatique, sont établis par la Commission par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.»;

(b) les paragraphes 6, 7 et 8 suivants sont ajoutés:

«6. Dans un délai de trois mois à compter du [date d'entrée en vigueur de la directive SEQE révisée], les compagnies présentent à l'autorité responsable, après en avoir fait évaluer la conformité au présent règlement par le vérificateur, un plan de surveillance pour chacun de leurs navires relevant du champ d'application du présent règlement.

7. Nonobstant le paragraphe 6, pour les navires auxquels le présent règlement s'applique pour la première fois après le [date d'entrée en vigueur de la directive SEQE révisée], les compagnies présentent à l'autorité responsable un plan de surveillance conformément aux exigences du présent règlement sans tarder indûment et au plus tard trois mois après la première escale de chaque navire concerné dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

8. Dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la [directive SEQE révisée], les autorités responsables approuvent les plans de surveillance présentés par les compagnies conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du deuxième alinéa. En ce qui concerne les navires auxquels la [directive SEQE révisée] s'applique pour la première fois après son entrée en vigueur, l'autorité responsable approuve le plan de surveillance dans un délai de quatre mois à compter de la première escale des navires concernés dans un port relevant de la juridiction d'un État membre, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du deuxième alinéa.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement en ce qui concerne les règles relatives à l'approbation des plans de surveillance par les autorités responsables.».

(5) L'article 7 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 4, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«À l'issue de l'évaluation, le vérificateur indique à la compagnie si ces modifications sont conformes. La compagnie présente son plan de surveillance modifié à l'autorité responsable une fois qu'elle a reçu une notification du vérificateur lui indiquant que le plan de surveillance est conforme.»;

(b) le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«5. L'autorité responsable approuve les modifications apportées au plan de surveillance visées au paragraphe 2, points a), b), c) et d), conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du deuxième alinéa du présent paragraphe.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement en ce qui concerne les règles relatives à l'approbation, par les autorités responsables, des modifications apportées aux plans de surveillance.».

(6) À l'article 10, premier alinéa, le point k) suivant est ajouté:

«k) les émissions de CO₂ totales agrégées qui doivent être déclarées en vertu de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime.».

(7) L'article 11 *bis* suivant est inséré:

«Article 11 bis

Déclaration et soumission des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie

1. Les compagnies déterminent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie au cours d'une période de déclaration sur la base des données de la déclaration d'émissions et de la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, pour chaque navire placé sous leur responsabilité pendant la période de déclaration, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 4.
2. À partir de 2024, la compagnie soumet à l'autorité responsable, au plus tard le 31 mars de chaque année, les données agrégées au niveau de la compagnie qui se rapportent aux émissions de la période de déclaration devant être déclarées en vertu de la directive 2003/87/CE pour les activités de transport maritime, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 4, et qui sont vérifiées conformément au chapitre III du présent règlement (ci-après les «données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui ont été vérifiées»).
3. L'autorité responsable peut exiger des compagnies qu'elles présentent, à une date antérieure au 31 mars, mais pas avant le 28 février, les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui ont été vérifiées.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement par des règles relatives à la surveillance et à la déclaration des données agrégées au niveau de la compagnie et à la communication de ces données à l'autorité responsable.».

(8) L'article 12 est modifié comme suit:

(a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Format de la déclaration d'émissions et de la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie»;

(b) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La déclaration d'émissions et la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie sont présentées au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données, y compris des modèles électroniques.».

(9) L'article 13 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le vérificateur évalue la conformité de la déclaration d'émissions et de la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, aux exigences énoncées dans les articles 8 à 12 et aux annexes I et II.»;

(b) les paragraphes 5 et 6 suivants sont ajoutés:

«5. Le vérificateur évalue la conformité des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie aux exigences énoncées dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 6.

Si le vérificateur conclut, avec une assurance raisonnable, à l'absence d'inexactitudes importantes dans les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, il délivre un rapport de vérification indiquant que les données en question ont été vérifiées et jugées satisfaisantes, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 6.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement par des règles relatives à la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la délivrance d'un rapport de vérification.».

(10) L'article 14 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 2, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) les calculs permettant de déterminer les émissions globales de CO₂ et les émissions de CO₂ totales agrégées qui doivent être déclarées en vertu de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime;»;

(b) le paragraphe 4 suivant est ajouté:

«4. Pour la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, le vérificateur évalue l'exhaustivité des données déclarées et leur cohérence avec les informations fournies par la compagnie, notamment ses déclarations d'émissions vérifiées ainsi que la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2.».

(11) À l'article 15, le paragraphe 6 suivant est ajouté:

«6. En ce qui concerne la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, le vérificateur et la compagnie se conforment aux règles en matière de vérification établies dans les actes délégués adoptés en vertu du deuxième alinéa. Le vérificateur ne vérifie pas la déclaration d'émissions ni la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, pour chaque navire placé sous la responsabilité de la compagnie.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement par des règles fixant les modalités

de vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, notamment les méthodes et la procédure de vérification.».

(12) À l'article 16, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les vérificateurs qui évaluent les plans de surveillance, les déclarations d'émissions et les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, et qui délivrent les rapports de vérification et les documents de conformité visés par le présent règlement sont accrédités pour les activités relevant du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008.».

(13) À l'article 20, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Lorsque des navires omettent de se conformer aux exigences en matière de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives, et que d'autres mesures visant à en assurer le respect échouent, l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée peut, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'AESM, aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. À la suite d'une telle décision d'expulsion, tous les États membres, à l'exception de l'État membre du pavillon, refusent l'accès de leurs ports au navire concerné jusqu'à ce que la compagnie se conforme à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration en vertu des articles 11 et 18. Lorsque le navire bat le pavillon d'un État membre, celui-ci, après avoir donné à la compagnie en cause la possibilité de présenter ses observations, ordonne l'immobilisation du navire jusqu'à ce que la compagnie remplisse ses obligations. Le respect de ces obligations est confirmé par la notification d'un document de conformité en cours de validité à l'autorité nationale compétente qui a prononcé la décision d'expulsion. Le présent paragraphe est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse.».

(14) L'article 23 est modifié comme suit:

(a) au paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

«Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 2, en ce qui concerne le fonctionnement du SEQE de l'UE, ainsi qu'à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphe 5, à l'article 11 *bis*, paragraphe 4, à l'article 13, paragraphe 6, et à l'article 15, paragraphe 6, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter de l'entrée en vigueur du [règlement MRV révisé].»;

(b) **aux paragraphes 3 et 5, les termes** «à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3» **sont remplacés par les termes** «à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphe 5, à l'article 11 *bis*, paragraphe 4, à l'article 13, paragraphe 6, à l'article 15, paragraphes 5 et 6, et à l'article 16, paragraphe 3».

Article 4

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux articles 1^{er}

et 2 de la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 5

Dispositions transitoires

1. Lorsqu'ils se conforment à l'obligation énoncée à l'article 4, paragraphe 1, de la présente directive, les États membres veillent à ce que leur législation nationale transposant l'article 3, point u), l'article 10 *bis*, paragraphes 3 et 4, l'article 10 *quater*, paragraphe 7, et l'annexe I, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE, dans sa version applicable au [jour précédant la date d'entrée en vigueur de la présente directive], continue de s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2025.

Article 6

Date d'application de l'article 3

L'article 3 est applicable à partir du [date d'entrée en vigueur de la directive SEQE révisée].

Article 7

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 8

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive. L'article 3, toutefois, est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Table des matières

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE
 - 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
 - 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)
 - 1.3. La proposition/l'initiative est relative à:
 - 1.4. Objectif(s)
 - 1.4.1 Objectif général/objectifs généraux
 - 1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)
 - 1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)
 - 1.4.4. Indicateurs de performance
 - 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
 - 1.5.1 Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative
 - 1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple des gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.
 - 1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires
 - 1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés
 - 1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement
 - 1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative
 - 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)
2. MESURES DE GESTION
 - 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
 - 2.2. Système(s) de gestion et de contrôle
 - 2.2.1 Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée
 - 2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer
 - 2.2.3. Estimation et justification du rapport coût-efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds concernés gérés»), et évaluation des niveaux attendus de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)
 - 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1 Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

3.2.5. Participation de tiers au financement

3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE et la décision (UE) 2015/1814 afin de renforcer le système d'échange de quotas d'émission de l'Union et de l'étendre conformément aux ambitions climatiques accrues de l'Union pour 2030.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Action pour le climat
Rubrique 3 Ressources naturelles et environnement
Titre 9 – Environnement et action pour le climat

1.3. La proposition/l'initiative est relative à :

- une action nouvelle**
- une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire⁶⁷**
- la prolongation d'une action existante**
- une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général/objectifs généraux

Réviser la directive SEQE d'une manière compatible avec l'ambition climatique à l'horizon 2030, à savoir parvenir à une réduction nette d'au moins 55 % des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et selon une trajectoire progressive et équilibrée vers la neutralité climatique à l'horizon 2050, d'une manière cohérente et efficace au regard des coûts, tout en tenant compte de la nécessité d'une transition juste et de l'obligation pour tous les secteurs de contribuer aux efforts de l'Union en matière de climat.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectif spécifique n° 1

Renforcer le système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE de l'UE) dans son champ d'application actuel afin de contribuer de manière appropriée à un objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990.

Objectif spécifique n° 2

Assurer une protection efficace et permanente pour les secteurs exposés à un risque important de fuite de carbone, tout en encourageant l'adoption de technologies à faible intensité de carbone.

Objectif spécifique n° 3

⁶⁷ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b) du règlement financier.

Remédier aux effets distributifs et sociaux de cette transition, en réexaminant l'utilisation des recettes de la mise aux enchères ainsi que la taille et le fonctionnement des mécanismes de financement en faveur d'une économie à faible intensité de carbone.

Objectif spécifique n° 4

Veiller à ce que les secteurs autres que ceux actuellement inclus dans le SEQE de l'UE contribuent de manière économiquement rentable aux réductions d'émissions nécessaires conformément aux objectifs de l'Union et aux engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, notamment en intégrant dans le cadre réglementaire du SEQE de l'UE les émissions du transport maritime et en modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de l'adapter au système d'échange de quotas d'émission.

Objectif spécifique n° 5

Veiller à ce que les secteurs autres que ceux actuellement inclus dans le SEQE de l'UE contribuent de manière économiquement rentable aux réductions d'émissions nécessaires conformément aux objectifs de l'Union et aux engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, en intégrant également l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, tout en assurant des synergies avec d'autres politiques complémentaires ciblant ces secteurs.

Objectif spécifique n° 6

Réexaminer le fonctionnement de la réserve de stabilité du marché (RSM) conformément à l'obligation juridique correspondante et envisager d'éventuelles modifications à sa conception, de manière à atteindre les objectifs juridiques énoncés dans la décision RSM et à remédier à tout problème susceptible d'apparaître dans le cadre du renforcement des ambitions.

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La législation actuelle relative au SEQE a été révisée en 2018 afin de garantir une réduction des émissions de SEQE de l'UE de 43 % d'ici à 2030 par rapport à 2005, conformément à un objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'économie de l'Union d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Si la législation reste inchangée, les secteurs économiques actuellement couverts par le SEQE n'apporteraient pas une contribution suffisante à l'objectif global révisé de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union d'au moins 55 % en 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

La présente initiative établit le cadre nécessaire permettant de réaliser les réductions d'émissions escomptées en:

- adaptant le SEQE de l'UE à l'ambition climatique accrue, à savoir une réduction nette des émissions d'au moins 55 %, comme inscrit dans la loi européenne sur le climat⁶⁸;

⁶⁸ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

- renforçant le Fonds pour l'innovation. Cette intensification de l'effort visera le développement rapide des technologies à faible intensité carbonique sur le marché, de façon à permettre à l'Union d'atteindre son objectif de réduction des émissions;
- renforçant le Fonds pour la modernisation afin d'accélérer la modernisation des systèmes énergétiques dans les États membres à faible revenu;
- veillant à ce que le secteur du transport maritime contribue de manière économiquement rentable aux réductions d'émissions nécessaires, conformément aux objectifs de l'Union et aux engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris, en couvrant notamment au minimum les émissions du transport maritime intra-EEE;
- veillant à ce que les secteurs du transport routier et du bâtiment contribuent de manière appropriée à la réalisation du nouvel objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le cadre est révisé de manière à préserver l'intégrité du SEQE actuel et à tenir compte de la nécessité de répondre à la précarité énergétique et aux préoccupations liées à la répartition.

1.4.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Indicateur n° 1: niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union en 2030 (objectif de réduction de 55 % par rapport aux niveaux de 1990, inscrit dans la loi européenne sur le climat).

Indicateur n° 2: niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs relevant de l'actuel système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'Union en 2030 (objectif de réduction de 61 % par rapport aux niveaux de 2005).

Indicateur n° 3: niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport routier et du bâtiment relevant du nouveau SEQE en 2030 (objectif de réduction de 43 % par rapport aux niveaux de 2005).

Les niveaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union sont déclarés au titre du règlement (UE) 2018/1999 et d'autres actes de droit dérivé relatifs à la surveillance et à la déclaration dans le cadre du SEQE.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

Les États membres sont tenus de mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive et la Commission doit élaborer les mesures d'exécution pertinentes.

D'autres mesures à élaborer, à partir de l'adoption de la directive, comprendront la révision et l'adoption d'un certain nombre d'actes de droit dérivé. Il s'agira en particulier d'actes de droit dérivé qui établissent des règles détaillées concernant la mise aux enchères; le registre de l'Union; la surveillance et la déclaration des émissions, ainsi que la vérification des déclarations d'émissions et de l'accréditation des vérificateurs; et l'allocation de quotas à titre gratuit. La mise en œuvre nécessitera également des développements informatiques au sein du registre de l'Union afin de traiter les nouveaux types de quotas et les nouveaux exploitants, ainsi que le lancement d'une nouvelle procédure de passation de marché pour la

plateforme d'enchères commune. Les choix en matière de développement informatique et de passation de marchés seront effectués conformément à la communication du 10 septembre 2020 concernant les lignes directrices sur le financement de la technologie de l'information et de la cybersécurité⁶⁹.

- 1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple des gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Le changement climatique est un problème transfrontière et l'action de l'Union peut efficacement compléter et renforcer l'action menée aux niveaux régional, national et local. Le relèvement de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union à l'horizon 2030 aura une incidence sur de nombreux secteurs dans l'ensemble de l'économie de l'Union de sorte qu'une action coordonnée au niveau de l'Union est indispensable et a beaucoup plus de chances de mener à la transformation requise, dans la mesure où elle constitue un puissant moteur de changement économiquement rentable et de convergence à la hausse. En outre, bon nombre des éléments de la présente proposition revêtent une dimension importante pour le marché intérieur, en particulier les options liées à la protection contre les fuites de carbone et aux mécanismes de financement en faveur d'une économie à faible intensité de carbone.

En tant que marché du carbone, le SEQE de l'UE recommande que les réductions d'émissions soient réalisées tout d'abord à l'aide des solutions les plus rentables dans les secteurs d'activités qu'il couvre, afin d'obtenir une plus grande efficacité compte tenu de sa dimension. La mise en œuvre d'une mesure comparable au niveau national entraînerait des marchés du carbone plus petits et morcelés, risquant de fausser la concurrence et susceptibles d'entraîner une augmentation des coûts de réduction globaux. La même logique s'applique à l'extension de la tarification du carbone à de nouveaux secteurs.

La dimension transfrontière du secteur du transport maritime nécessite une action coordonnée au niveau européen. L'action de l'Union peut également inspirer et ouvrir la voie à la conception d'une action mondiale, par exemple en ce qui concerne le transport maritime au sein de l'Organisation maritime internationale.

- 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

La directive SEQE est un instrument politique existant de l'Union adopté en 2003. La Commission a acquis une expérience précieuse au cours des quinze années et plus de mise en œuvre du SEQE de l'UE.

La présente proposition s'appuie sur l'expérience acquise lors des précédentes révisions du SEQE de l'UE et des initiatives menées dans ce cadre, y compris la dernière révision achevée en 2018, la communication intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030», la vision stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat, ainsi que d'autres initiatives pertinentes dans le cadre du pacte vert pour l'Europe.

⁶⁹ C(2020) 6126.

L'initiative s'appuie également sur le processus fondé sur des plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat ainsi que sur le cadre prévu par le règlement sur la gouvernance.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

Les dépenses opérationnelles connexes peuvent être couvertes par des crédits au titre du programme LIFE⁷⁰, comme convenu dans le CFP actuel.

La présente proposition fait partie du paquet «ajustement à l'objectif 55» (Fit for 55) relatif au climat et à l'énergie. L'objectif général de ce train de mesures est d'aligner la législation de l'Union sur l'ambition climatique renforcée de l'Union. Toutes les initiatives relevant de ce paquet de mesures sont étroitement liées entre elles et chacune dépend de la conception des autres. La présente proposition législative complète les propositions présentées dans ce paquet de mesures et garantit une cohérence avec ces dernières.

La cohérence avec d'autres politiques de l'Union est également assurée par la cohérence des analyses d'impact du SEQE de l'UE avec celles du reste du cadre d'action en matière de climat, d'énergie et de transport à l'horizon 2030⁷¹, par exemple en ce qui concerne la complémentarité de l'extension des échanges de quotas d'émission avec la directive relative à l'efficacité énergétique⁷², et avec d'autres mesures présentées dans le cadre du train de mesures visant à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre dues au transport maritime. Un scénario de référence commun ainsi que des scénarios stratégiques communs de base avec d'autres initiatives de ce train de mesures sont utilisés. Ces scénarios tiennent compte de toutes les actions et politiques pertinentes de l'Union.

Les coûts administratifs supplémentaires pourraient être limités en recourant, dans la mesure du possible, aux structures existantes utilisées dans le cadre de la directive établissant le régime général d'accise et de la directive sur la taxation de l'énergie. Par ailleurs, le nouveau SEQE permettrait de générer des économies d'énergie supplémentaires, compte tenu de son lien potentiel avec les économies d'énergie visées à l'article 7 de la directive relative à l'efficacité énergétique.

⁷⁰ Règlement (UE) 2021/783 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 établissant un programme pour l'environnement et l'action pour le climat (LIFE), et abrogeant le règlement (UE) n° 1293/2013 (JO L 172 du 17.5.2021, p. 53–78).

⁷¹ Notamment le règlement sur la répartition de l'effort (RRE); le règlement UTCATF (utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie); les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes; la directive sur les énergies renouvelables (RED II); la directive relative à l'efficacité énergétique; et, plus tard, la directive sur la performance énergétique des bâtiments. Parmi les autres initiatives pertinentes figurent la révision de la directive sur la taxation de l'énergie; le plan d'action «zéro pollution» et la révision de la directive relative aux émissions industrielles; des initiatives en matière de mobilité, telles que celles concernant les carburants destinés aux transports (initiatives FuelEU Maritime et ReFuelEU Aviation), ainsi qu'une proposition relative à un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM).

⁷² Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1-56).

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

- Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

durée limitée

en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA

Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

✓ **durée illimitée**

- Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2023 à 2024,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.6. **Mode(s) de gestion prévu(s)**⁷³

✓ **Gestion directe** par la Commission

✓ dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

✓ par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

✓ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;

à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

✓ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;

à des organismes de droit public;

à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;

à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;

à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.

Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».

Remarques

La gestion des quotas du SEQE de l'UE s'effectue par l'intermédiaire de dispositions législatives et les services de la Commission en sont responsables.

⁷³ Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Le Fonds pour l'innovation est en grande partie mis en œuvre par l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA).

Le fonctionnement du Fonds pour la modernisation est placé sous la responsabilité des États membres bénéficiaires, qui travaillent en étroite coopération avec la Banque européenne d'investissement (BEI), le comité d'investissement créé pour le Fonds, et la Commission européenne.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

La Commission continuera de suivre et d'évaluer le fonctionnement du SEQE dans son rapport annuel sur le fonctionnement du marché du carbone, ainsi que le prévoit l'article 10, paragraphe 5, de la directive SEQE. Cela couvre également les incidences de la révision actuelle du SEQE. Le rapport annuel de la Commission sur le fonctionnement du marché du carbone ainsi que le rapport annuel des États membres couvrent également les secteurs auxquels l'échange de quotas d'émission est étendu. Les données de suivi, de déclaration et de vérification (MRV) obtenues par la réglementation des nouveaux secteurs constitueront une source d'information essentielle permettant à la Commission d'évaluer les progrès accomplis dans les secteurs concernés.

En outre, l'évaluation des progrès accomplis dans l'application de la directive SEQE est réglementée à l'article 21 actuel, lequel impose aux États membres de soumettre à la Commission un rapport annuel accordant une attention particulière à des questions telles que l'allocation des quotas, l'exploitation des registres, l'application des mesures relatives à la surveillance et à la déclaration, à la vérification et à l'accréditation, ainsi qu'à des questions liées au respect des dispositions applicables.

Enfin, la Commission réalise régulièrement des études sur divers aspects pertinents de la politique climatique de l'Union.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

Sans objet — La proposition n'a pas pour objet de mettre en œuvre un nouveau programme de financement, mais d'élaborer une politique à long terme. Le mode de gestion, les mécanismes de mise en œuvre du financement, les modalités de paiement et la stratégie de contrôle en matière de taux d'erreur ne sont pas applicables. La mise en œuvre de la présente proposition nécessitera un redéploiement des ressources humaines au sein de la Commission. Des procédures appropriées ont été mises en place.

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Le SEQE de l'UE est le principal moyen d'action de l'Union pour réduire les émissions d'environ la moitié des secteurs de son économie. Depuis 2013, la Commission est chargée de fournir un registre de l'Union, base de données en ligne qui comptabilise avec précision toutes les transactions de quotas, et une plate-forme d'enchères commune pour la mise aux enchères des quotas des États membres ainsi que les infrastructures d'appui nécessaire à ces deux outils. Le registre de l'Union, dans lequel les quotas sont conservés au titre du SEQE de l'UE, est exposé à un risque de cyberattaques pouvant résulter en un vol ou un détournement de quotas avec, pour conséquence, des pertes financières considérables (jusqu'à plusieurs milliards d'euros), des contentieux juridiques et de lourdes conséquences pour la réputation et la crédibilité de la Commission. Ce risque est d'une nature transversale et, outre la DG CLIMA, concerne

les DG DIGIT, HR-DS, BUDG et SJ. Des mesures d'atténuation de ce risque ont été mises en place. Le risque financier augmente parallèlement à l'augmentation de la valeur du carbone sur le marché. L'allocation de quotas à titre gratuit pour un montant total très élevé exige également des dispositions strictes régissant la manière dont ces quotas peuvent être alloués, ainsi que la garantie du respect des règles en vigueur. Cela suppose un système de gestion et de contrôle au niveau des États membres et au niveau de la Commission. Enfin, l'intégration des nouveaux secteurs dans le SEQE permettra d'accroître la couverture globale du système et, en conséquence, la valeur du marché et les risques connexes.

Un comité de pilotage à haut niveau, auquel participent la DG chef de file et les DG associées, est en place depuis 2011. Une évaluation des risques en bonne et due forme a été réalisée en 2014 et a recensé de nouvelles mesures de sécurité informatique applicables à partir de 2015. À la suite des recommandations formulées par l'IAS dans son rapport d'audit sur le registre du SEQE de l'UE (sécurité informatique), des mesures visant à renforcer la sécurité du système ainsi que des mesures relatives à la gouvernance, l'assurance de la qualité et les essais ont été mises en œuvre. Des mesures d'atténuation supplémentaires sont mises en œuvre depuis 2014.

En 2019, une nouvelle évaluation des risques a été réalisée concernant le registre de l'Union. La DG CLIMA a élaboré un nouveau plan de sécurité contenant douze mesures de sécurité à mettre en œuvre dans un délai de deux ans en étroite collaboration avec la DIGIT.

Cette mise en œuvre fait l'objet d'un suivi à haut niveau, avec des comités de pilotage réguliers entre la DG CLIMA et la DIGIT.

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût-efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds concernés gérés»), et évaluation des niveaux attendus de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

La présente initiative n'entraîne pas de nouveaux contrôles/risques significatifs qui ne seraient pas couverts par un cadre de contrôle interne existant. Aucune mesure spécifique au-delà de l'application du règlement financier n'a été envisagée.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

En réponse aux risques de fraude propres au SEQE de l'UE, la DG CLIMA a renforcé les lignes directrices à l'échelle de la Commission en matière d'éthique professionnelle et d'intégrité grâce à un «code de déontologie et de conduite en matière de délits d'initiés, de fraude et de divulgation d'informations sensibles», à des formations spécifiques et à des initiatives de sensibilisation. Elle a également élaboré une politique de classification des informations sensibles relatives au SEQE de l'UE, ainsi que les consignes de traitement correspondantes, qui comportent 3 niveaux de sensibilité. Les trois marquages de sécurité correspondants sont approuvés par la DG HR-DS (voir consigne de sécurité n° 1, version révisée 10). En 2019, la DG HR-DS a publié la note de sécurité C(2019) 1904 mettant à jour la politique concernant les informations sensibles non classifiées (SNC). Conformément à cette nouvelle politique, la DG CLIMA a publié de nouvelles instructions pour le traitement de ses informations SNC. Des sessions de formation adaptées aux nouveaux arrivés sont organisées régulièrement.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

(2) Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND [1]	de pays AELE [2]	de pays candidats [3]	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
3	09 01 01 01	CND	OUI	NON	NON	NON
3	09 02 03	CD	OUI	NON	NON	NON
7	20 01 02 01	CND	NON	NON	NON	NON
7	20 02 06 01	CND	NON	NON	NON	NON
7	20 02 06 02	CND	NON	NON	NON	NON
7	20 02 06 03	CND	NON	NON	NON	NON

(3) Nouvelles lignes budgétaires dont la création est demandée: Sans objet.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel			3	«Ressources naturelles et environnement»				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Crédits opérationnels								
09 02 03	Engagements	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Paiements	2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL des crédits pour la DG CLIMA	Engagements	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Paiements	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Paiements	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 3 du cadre financier pluriannuel	Engagements	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Paiements	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

	Engagements	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
TOTAL des crédits opérationnels	Paiements	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Paiements	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

Rubrique du cadre financier pluriannuel	7	«Dépenses administratives»
--	---	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d'abord dans l'annexe de la fiche financière législative (annexe V des règles internes), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: CLIMA						
Ressources humaines	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Autres dépenses administratives	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
TOTAL pour la DG CLIMA	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
--	---------------------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Paiements	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations	Ligne budgétaire	RÉALISATIONS (outputs)		2023		2024		2025		2026		2027		total	
		Type[1]	Coût moyen	Non	Coût	Non	Coût								
Objectif spécifique 4 – transport maritime															
- mise à jour de la plateforme THETIS-MRV	09 02 03	Accord de coopération AESM			0,250										0,250
- modifications apportées au registre de l'Union	09 02 03	Marchés de services			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		0,949
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, équipements			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		2,314
- extension du service d'aide	09 02 03	Marchés de services			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		0,280
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, équipements			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		0,306
- mise à jour du système de déclaration MRV du SEQE	09 02 03	Marchés de services			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		0,579
Sous-total objectif spécifique n° 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		4,677
Objectif spécifique 5 – bâtiments et transport															
- modifications apportées au registre de l'Union	09 02 03	Marchés de services			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		0,633
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, équipements			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		1,476
- extension du service d'aide	09 02 03	Marchés de services			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		1,007
	09 01 01 01	QTM, Extramuros, équipements			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		2,178
- mise à jour du système de déclaration MRV du SEQE	09 02 03	Marchés de services			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		4,429
Sous-total objectif spécifique n° 5					1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
TOTAUX					2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel						
Ressources humaines	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Autres dépenses administratives	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
Hors RUBRIQUE 7[1] du cadre financier pluriannuel						
Ressources humaines						
Autres dépenses de nature administrative	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL	4,583	5,684	5,300	4,892	4,660	25,119

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	2023	2024	2025	2026	2027
Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)					
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (en délégation)					
01 01 01 01 (recherche indirecte)					
01 01 01 11 (recherche directe)					
Autres lignes budgétaires (à préciser)					
Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP) [1]					
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)					
XX 01 xx yy zz	- au siège				
	- en délégation				
01 01 01 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)					
01 01 01 12 (AC, END, INT sur recherche directe)					
Autres lignes budgétaires (à préciser)					
TOTAL	22	24	24	24	24

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	<p>Des ressources humaines supplémentaires sont nécessaires pour:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la rédaction juridique et l'approbation des modifications des actes de droit dérivé fixant les modalités d'application concernant la mise aux enchères; le registre de l'Union; la surveillance et la déclaration; la vérification des déclarations d'émission et de l'accréditation des vérificateurs l'allocation à titre gratuit. - les tâches de mise en œuvre liées à l'extension du SEQE au transport maritime (y compris les modifications nécessaires apportées au système MRV existant) et au nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment et du transport routier; - l'acquisition de la ou des nouvelles plateformes d'enchères en vue de la mise aux enchères des quotas généraux et d'un nouveau type de quotas pour les secteurs du bâtiment et du transport routier; - le suivi de l'exécution des obligations en matière de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV); - la poursuite de la mise en œuvre et de la surveillance des fonds en faveur d'une économie à faible intensité de carbone; - les adaptations informatiques au sein du registre de l'Union.
--------------------------------------	--

Personnel externe	

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

Les dépenses seront couvertes par l'enveloppe LIFE.

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

-

- nécessite une révision du CFP.

-

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Préciser l'organisme de cofinancement						
TOTAL crédits cofinancés						

Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - sur les ressources propres
 - sur les autres recettes

veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁷⁴				
		2023	2024	2025	2026	2027
Article						

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

-

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

Non quantifiable

⁷⁴ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.