Dossier consolidé

Date de création : 06-08-2024

Projet de loi 8320

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Date de dépôt : 05-10-2023
Date de l'avis du Conseil d'État : 22-12-2023
Auteur(s) : Madame Joëlle Welfring, Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
05-10-2023	Déposé	8320/00	3
06-12-2023	Avis du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises (4.12.2023)	8320/01	234
11-12-2023	Avis de la Chambre des Salariés (8.12.2023)	8320/02	237
22-12-2023	Avis du Conseil d'État (22.12.2023)	8320/03	250
10-01-2024	Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité Procès verbal (04) de la reunion du 10 janvier 2024	04	259
02-02-2024	Avis de la Chambre de Commerce (24.1.2024)	8320/04	330
07-02-2024	Rapport de commission(s) : Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité Rapporteur(s) : Monsieur Christophe Hansen	8320/05	339
07-02-2024	Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité Procès verbal (05) de la reunion du 7 février 2024	05	388
14-03-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°15 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - prtojet de loi N°8320	392
14-03-2024	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°15 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote n°2 - PL 8320	417
29-03-2024	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (29-03-2024) Evacué par dispense du second vote (29-03-2024)	8320/06	420
04-04-2024	Résumé du dossier	Résumé	423
04-06-2024	Publié au Mémorial A n°221 en page 1	Mémorial A N° 221 de 2024	425

8320/00

Nº 8320

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

* * *

Document de dépôt

Dépôt: le 5.10.2023

*

Le Premier Ministre,

Vu les articles 76 et 95, alinéa 1er, de la Constitution ;

Vu l'article 10 du Règlement interne du Gouvernement ;

Vu l'article 58, paragraphe 1er, du Règlement de la Chambre des Députés ;

Vu l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État ;

Considérant la décision du Gouvernement en conseil du 29 septembre 2023 approuvant sur proposition de la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable le projet de loi ci-après ;

Arrête :

Art. 1er. La Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable est autorisée à déposer au nom du Gouvernement à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et à demander l'avis y relatif au Conseil d'État.

Art. 2. Le Ministre aux Relations avec le Parlement est chargé, pour le compte du Premier Ministre et de la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, de l'exécution du présent arrêté.

Luxembourg, le 5 octobre 2023

Le Premier Ministre,
Ministre d'État,
Xavier BETTEL

La Ministre de l'Environnement, du Climat
et du Développement durable,
Joëlle WELFRING

*

Art. 1er. À l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 3° est remplacé par la disposition suivante : « 3° « émissions SEQE » : 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 » ;

2° Au point 6°, la référence aux articles « 24 et 25 » est remplacée par celle aux articles « 24, 25 et 41*ter* » ;

3° Le point 22° est abrogé ;

4° Au point 23°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

5° À la suite du point 23° sont insérés les points 24° à 30° libellés comme suit :

« 24° « effets hors CO_2 de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

25° « 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 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, tel que modifié ;

26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du 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 gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;

27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage ; les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;

28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;

29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*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 :

a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1er, point 9°, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière, dénommée ci-après le « règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 », l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1er, point 8°, du règlement ministériel modifié du 18 mars 2010, qui

est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 ;

b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004, dénommée ci-après le « règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 », pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;

c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des Douanes et Accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 du règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 ;

d) si les lettres a), b) et c) 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 l'administration ;

30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement. »

Art. 2. À l'article 3 de la même loi, à la suite du point 2°, il est inséré un point 2*bis*° libellé comme suit :

« 2*bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » ».

Art. 3. À l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, de la même loi, les termes « et continue » sont supprimés.

Art. 4. L'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Au plus tard le 1er septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1er à la Plateforme climat et à l'Observatoire, et il est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations. Au plus tard le 1er décembre de la même année, les avis de la Plateforme climat et de l'Observatoire parviennent aux ministres visés à l'alinéa 1er. »

Art. 5. À la suite du chapitre 3 de la même loi, il est inséré un chapitre 3*bis* libellé comme suit :

« Chapitre 3*bis*. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Art. 15*bis*. Autorité compétente et autorité douanière

(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.

(2) L'Administration des Douanes et Accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières. »

Art. 6. À l'article 16 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, les termes « émissions SEQE résultant des » sont supprimés et la référence « à l'annexe I » est remplacée par celle « aux annexes I et III » ;

2° Il est inséré un paragraphe 2 libellé comme suit :

« (2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante. »

Art. 7. Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 2 est modifié comme suit : « Section 2. – Secteur de l'aviation ».

Art. 8. L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, un maximum de 20 millions sur la quantité totale de quotas visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE précitée est réservé aux exploitants d'aéronefs commerciaux, sur une base transparente, équitable et non discriminatoire, pour l'utilisation de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 1er, de la directive 2003/87/CE précité pour les vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :

1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;

4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont

satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question. »

Art. 9. Les articles 18, 19 et 20 de la même loi sont abrogés.

Art. 10. À l'article 21, première phrase, de la même loi, les termes « et des données relatives aux tonnes kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 19 » sont supprimés.

Art. 11. Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 2, il est inséré une section 2*bis* libellée comme suit :

« Section 2*bis*. – Secteur maritime

Art. 22*bis*. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Art. 22*ter*. Introduction progressive des exigences applicables

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

1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.

Art. 22*quater*. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité

(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins de l'alinéa 1er, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.

(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22*ter* et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22*quinquies*. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une

période de déclaration et soumettent à l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*sexies*. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE

L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22*quinquies*, conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*septies*. Autorité responsable d'une compagnie maritime

(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :

1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;

2° 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 quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22*bis* ;

3° 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 22*bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.

(2) Une autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour. »

Art. 12. À l'article 25, paragraphe 2, point 5°, de la même loi, les termes « dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile » sont remplacés par ceux de « dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4 ».

Art. 13. À l'article 26, paragraphe 2, de la même loi, la date du « 15 février » est remplacée par celle du « 7 mars ».

Art. 14. L'article 27 de la même loi est abrogé.

Art. 15. À l'article 29, paragraphe 2, de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° À l'alinéa 1er, le terme « titre » est remplacé par celui de « chapitre » ;

2° À l'alinéa 2, la référence « au paragraphe 2, lettres b) et c), » est remplacée par celle « à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 16. À l'article 30 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. 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 ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1er, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1er mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz

à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :

1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;

2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;

3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1*ter*) 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) 2023/956 précité.

(1*quater*) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation à l'alinéa 1er, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement 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 marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique. » ;

2° Les paragraphes 2 et 3 sont abrogés ;

3° Au paragraphe 9, les termes «, sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable » sont supprimés.

Art. 17. À l'article 31, paragraphe 1er, de la même loi, la date du « 28 février » est remplacée par celle du « 30 juin ».

Art. 18. Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 4 est modifié comme suit : « Section 4.– Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime ».

Art. 19. À l'article 34 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations » sont remplacés par ceux de « aux exploitants d'aéronefs, aux exploitants d'installations ou aux compagnies maritimes » ;

2° Le paragraphe 3 est abrogé ;

3° Le paragraphe 4 est remplacé par la disposition suivante :

« (4) Le 30 septembre de chaque année au plus tard :

1° tout exploitant d'une installation restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

2° tout exploitant d'aéronef restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

3° toute compagnie maritime restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22*sexies*.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément au premier alinéa. » ;

4° À la suite du paragraphe 4 sont insérés les paragraphes 4*bis*, 4*ter*, 4*quater* et 4*quinquies* libellés comme suit :

« (4*bis*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

(4*ter*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quinquies*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.

(4*quater*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 –*quater*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.

(4*quinquies*) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages. » ;

5° À la suite du paragraphe 5 sont insérés les paragraphes 5*bis* et 5*ter* libellés comme suit :

« (5*bis*) 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 de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5*ter*) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations

unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question. » ;

6° À la suite du paragraphe 7 sont insérés les paragraphes 7*bis* et 7*ter* libellés comme suit :

« (7*bis*) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;

2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021.

Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO_2 des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

1° vols d'État ;

2° vols humanitaires ;

3° vols médicaux ;

4° vols militaires ;

5° vols de lutte contre le feu ;

6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

(7*ter*) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026. »

Art. 20. À la suite de l'article 34 de la même loi, il est inséré un article 34*bis* libellé comme suit :

« Art. 34*bis*. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :

1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée.

Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1er sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(4) Par dérogation à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1er, points 1° et 2°, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO_2, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

(5) Le paragraphe 1er s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement. »

Art. 21. À l'article 36 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont insérés les paragraphes 2 et 3 libellés comme suit :

« (2) À partir du 1er janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO_2 de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1er, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts

commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande. »

Art. 22. À l'article 40 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 3, les termes « comptes de vérificateur » figurant à la première phrase sont remplacés par ceux de « enregistrements des vérificateurs » et la seconde phrase est supprimée ;

2° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'exploitants et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs. L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet de lancer et d'approuver des processus au sein du registre et n'est pas limité à la consultation seule du registre.

(1*ter*) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.

(1*quater*) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'EEE ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois. »

Art. 23. Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 4, il est inséré une section 4*bis* libellée comme suit :

« Section 4*bis*. – Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs

Art. 41*bis*. Champ d'application

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, 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. La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2*bis* et 3.

Art. 41*ter*. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

(1) À partir du 1er janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux paragraphes 2 et 3.

(2) Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1er au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description:

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(3) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1er aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE 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 les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;

2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;

4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 37, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(5) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

(6) L'entité réglementée informe l'administration 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, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41*quater*. Déclaration des émissions SEQE pour l'année 2024

Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025. »

Art. 24. À l'article 42 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité, » sont insérés entre ceux de « le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, » et ceux de « du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité » ;

2° Le paragraphe 4, alinéa 1er, est remplacé par la disposition suivante :

« Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime qui, au plus tard le 30 septembre de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. » ;

3° Au paragraphe 4, alinéa 2, la date du « 30 avril » est remplacée par celle du « 30 septembre » ;

4° À la suite du paragraphe 4, il est inséré un paragraphe 4*bis* libellé comme suit :

« (4*bis*) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement. » ;

5° Au paragraphe 5, alinéa 2, première phrase, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » ;

6° Au paragraphe 5, alinéa 2, la deuxième phrase devient un nouvel alinéa 3 ;

7° Au paragraphe 5, nouvel alinéa 4, le terme « Titre » est remplacé par celui de « chapitre » ;

8° À la suite du paragraphe 5, il est inséré un paragraphe 6 libellé comme suit :

« Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

Art. 25. À l'article 43 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, la référence aux articles « 19, 21, 23, 24 paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30 paragraphe 12, 34, 36, 37 et 40 paragraphe 3 » est remplacé par celle aux articles « 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37 et 40, paragraphe 3 » ;

2° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, point 1°, les termes « à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef » sont remplacés par ceux de « à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef ou à la compagnie maritime » ;

3° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes ».

Art. 26. L'article 44, paragraphe 1er, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des Douanes et Accises et les agents de l'administration sont chargés de constater les infractions à la présente loi, ses règlements d'exécution et au règlement (UE) 2023/956 précité. »

Art. 27. À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au point 8°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

2° À la suite du point 8° sont insérés les points 9° et 10° libellés comme suit :

« 9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;

10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1er à 3, l'article 11*bis*, paragraphes 1er à 3, ou l'article 12, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre. »

Art. 28. À l'article 49 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, la référence à « l'article 11 » est remplacée par celle à « l'article 10 » ;

2° Au paragraphe 2, la référence à « l'article 12 » est remplacée par celle à « l'article 11 » ;

3° Au paragraphe 3, la référence à « l'article 13 » est remplacée par celle à « l'article 12 » ;

4° Le paragraphe 5 est abrogé ;

5° À la suite du paragraphe 6, il est ajouté un paragraphe 7 libellé comme suit :

« L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du […] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025. »

Art. 29. À l'annexe I de la présente loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 1. est remplacé par la disposition suivante : « 1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi. » ;

2° Le point 3. est remplacé par la disposition suivante : « 3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède

par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul. » ;

3° Le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Activités	*Gaz à effet de serre*
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) À partir du 1er janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone

Activités	*Gaz à effet de serre*
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H_2) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na_2CO_3) et de bicarbonate de sodium ($NaHCO_3$)	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde carbone	Dioxyde de carbone
Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Aviation Vols entre aérodromes situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aérodromes qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes : 1° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ; 2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021 ; aux fins du présent point, les émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte : a) vol d'État ; b) vols humanitaires ; c) vols médicaux ;	Dioxyde de carbone

Activités	*Gaz à effet de serre*
d) vols militaires ; e) vols de lutte contre le feu ; f) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité. Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. Sont exclus de cette définition : 1° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ; 2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ; 3° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ; 4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ; 5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ; 6° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ; 7° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ; 8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ; 9° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ; 10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant : a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ; b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an. Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ; 11° du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ;	

Activités	*Gaz à effet de serre*
12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ; 13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.	
Transport maritime	Dioxyde de carbone
Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1er *bis*, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1er *ter*, dudit règlement	À partir du 1er janvier 2026, méthane et oxyde nitreux

».

Art. 30. Il est ajouté une nouvelle annexe III qui prend la teneur suivante : «

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis*

Activité	*Gaz à effet de serre*
Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité : 1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée ; 2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ; 3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant. Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent : 1° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ; 2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ; 3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ; 4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b). Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre : 1° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point 1°, de la présente annexe ; 2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).	Dioxyde de carbone

».

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi vise à modifier la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat suite aux changements intervenus au niveau européen concernant le système d'échange de quotas d'émission (ci-après le « SEQE »). Plus précisément, il a comme objet de transposer en droit luxembourgeois les deux directives suivantes :

– la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial (ci-après la « directive (UE) 2023/958 ») ;
– la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (ci-après la « directive (UE) 2023/959 »).

En outre, il vise à mettre en œuvre les deux règlements suivants :

– le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (ci-après le « règlement (UE) 2023/956 ») ;
– le règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires (ci-après le « règlement (UE) 2023/957 »).

Il prévoit également l'adaptation de certaines autres dispositions de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, lesquelles seront précisées ci-après.

a. Contexte

La loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat prévoit en son chapitre 4 les dispositions relatives au SEQE.

Le SEQE est la pierre angulaire de la politique climatique de l'Union européenne (ci-après l'« UE ») et de ses États membres. Il a été mis en place en 2005, dans le cadre des engagements de l'UE et de ses États membres au regard du Protocole de Kyoto, afin d'encourager la réduction des émissions de gaz à effet de serre (ci-après les « GES ») d'une manière économiquement efficace et avantageuse. Il s'agit d'un marché du carbone fondé sur un système de plafonnement et d'échange de quotas d'émission pour les industries à forte intensité énergétique, le secteur de la production d'électricité et le secteur de l'aviation.

Le SEQE a évolué au fil des différentes modifications apportées au texte initial de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (ci-après la « directive 2003/87/CE »).

Considérant que le SEQE actuel ne permet pas à l'UE et à ses États membres d'atteindre leurs objectifs climatiques, à savoir la réduction des émissions nettes de GES d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et la neutralité climatique en 2050, la Commission européenne a proposé en 2021 le paquet « Ajustement à l'objectif 55 ». Celui-ci consiste en une série de propositions visant à réviser et à actualiser la législation de l'UE, ainsi qu'à introduire de nouvelles initiatives. La réforme du SEQE ainsi que la mise en place du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (ci-après le « MACF ») en font partie.

Les nouvelles règles du SEQE augmentent l'ambition globale de réduction des émissions dans les secteurs couverts de 43 % à 62 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005.

b. Directive (UE) 2023/958

La directive (UE) 2023/958 concerne le secteur de l'aviation commerciale. Ce secteur représente 2 % à 3 % des émissions mondiales de CO_2 et l'on estime que l'impact global de l'aviation sur le

climat est au moins deux fois plus important que l'impact dû au seul CO_2. L'aviation est ainsi la deuxième plus grande source d'effets climatiques des transports après le transport routier.

Le présent projet de loi se limite à la transposition fidèle des dispositions de la directive (UE) 2023/958, dont la transposition est nécessaire pour se conformer aux obligations européennes.

Tout comme auparavant, le SEQE s'applique aux vols au sein de l'Espace économique européen (y compris aux vols à destination du Royaume-Uni et de la Suisse). Le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (ci-après le « CORSIA »), instauré par l'Organisation de l'aviation civile internationale, s'applique aux vols extra-européens à destination et en provenance des pays tiers participant à ce CORSIA et il sera mis en œuvre par le présent projet de loi.

En application du principe de pollueur-payeur et en vue de réaliser les objectifs climatiques de l'UE et de ses États membres, il est prévu que les quotas d'émission gratuits pour le secteur de l'aviation seront progressivement supprimés en 2024 et 2025 et qu'ils feront l'objet d'une mise aux enchères intégrale à partir de 2026. Ainsi, le secteur de l'aviation devra davantage assumer le coût de son empreinte carbone et les incitations économiques à réduire les émissions seront plus nombreuses, en raison d'un signal fort lié aux prix des quotas.

En vue d'encourager l'abandon de l'utilisation de combustibles fossiles et à terme la décarbonation du transport aérien commercial, le projet de loi prévoit que 20 millions de quotas au niveau de l'UE seront réservés jusqu'au 31 décembre 2030 afin d'encourager les exploitants d'aéronefs à renoncer à l'utilisation de combustibles fossiles. Ces quotas ont comme objet de compenser une partie de l'écart de prix entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables.

Le projet de loi prévoit également la création d'un nouveau système pour permettre aux compagnies aériennes de surveiller, de déclarer et de vérifier les émissions autres que celles du CO_2, lesquelles représentent une partie non-négligeable de l'impact global de l'aviation sur le climat. D'ici le 1er janvier 2028, en s'appuyant sur les résultats obtenus dans ce cadre, la Commission européenne proposera, le cas échéant, des mesures d'atténuation pour les effets hors CO_2 de l'aviation.

Enfin, il est prévu que davantage de données liées aux émissions de l'aviation internationale seront publiées dans un format convivial, tout en protégeant les données commercialement sensibles. Le projet de loi prévoit une exception à cette transparence pour les compagnies aériennes qui opèrent sur un nombre très limité de paires d'aéroports ou sur un nombre très limité de paires d'États.

c. Directive (UE) 2023/959

Le périmètre des installations industrielles tombant sous le SEQE reste principalement identique. Les changements majeurs apportés par la directive (UE) 2023/959 concernent, en premier lieu, l'inclusion des émissions du secteur du transport maritime et, en second lieu, la mise en place d'un nouveau SEQE autonome applicable aux secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires.

Emissions du secteur du transport maritime

Le présent projet de loi se limite à la transposition fidèle des dispositions de la directive (UE) 2023/959, dont la transposition est nécessaire pour se conformer aux obligations européennes.

La directive (UE) 2023/959 inclut pour la première fois les émissions du secteur du transport maritime dans le champ d'application du SEQE. Cette directive concerne également le Luxembourg étant donné qu'il est prévu que l'autorité responsable d'une compagnie maritime soit l'autorité de l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée, ce qui pourrait être le Luxembourg.

La décision du législateur de l'UE d'intégrer les émissions du secteur du transport maritime dans le SEQE remonte au constat que tous les secteurs de l'économie doivent contribuer à la réalisation des réductions d'émissions et que l'activité de transport maritime international est à ce jour le seul moyen de transport qui ne figure pas dans les engagements antérieurs de l'UE en matière de réduction des émissions de GES. En outre, selon le législateur de l'UE, la non-soumission du secteur du transport maritime au SEQE est susceptible de compromettre considérablement les réductions réalisées par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique et pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE et de ses États membres. Les émissions de CO_2 du transport maritime représentent environ 3 à 4 % des émissions de l'UE.

Il est prévu que le SEQE couvre la moitié des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'UE et un port relevant de la juridiction d'un pays tiers. Cette règle est due à l'absence de mécanisme de marché mondial plafonnant ou fixant un prix pour les émissions du transport maritime. Le pays tiers a la capacité de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne l'autre moitié des émissions. En revanche, le SEQE couvre l'ensemble 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 relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que l'ensemble des émissions dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Afin d'assurer une intégration harmonieuse du secteur du transport maritime dans le SEQE, les obligations imposées aux compagnies maritimes seront introduites progressivement : 40 % pour les émissions vérifiées à partir de 2024, 70 % à partir de 2025 et 100 % à partir de 2026.

L'intégration du transport maritime entraînera des changements dans le coût dudit transport et impactera différemment les États membres en fonction de leur dépendance vis-à-vis du transport maritime. Des exceptions à l'obligation de restitution de quotas sont ainsi possibles, sous certaines conditions et sur demande des États membres concernés et avec l'accord de la Commission européenne, pour certaines liaisons avec des petites îles avec une population inférieure à 200 000 résidents permanents ou pour certaines liaisons s'opérant dans le cadre d'un contrat de service public transnational. L'Administration de l'environnement, si elle est l'administration compétente de la compagnie maritime concernée, est tenue d'appliquer ces exceptions.

Pour ce qui concerne les règles de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour une extension du SEQE aux activités de transport maritime, il y a lieu de se référer au règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, lequel a été modifié par le règlement (UE) 2023/957 (ci-après le « règlement (UE) 2015/757 »).

Les émissions autres que celles de CO_2 (méthane et N_2O) seront incluses dans le SEQE à partir de 2026.

Secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires

La directive (UE) 2023/959 met en place un nouveau système autonome d'échange de quotas d'émission applicable aux secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires visés à l'annexe III, également appelé « SEQE 2 ». Son objectif est de garantir des réductions d'émissions avec un bon rapport coût-efficacité dans ces secteurs qui ont été difficiles à décarboner jusqu'à présent. Le SEQE 2 s'appliquera aux distributeurs qui fournissent des carburants et combustibles aux secteurs concernés.

Pendant une période transitoire, il sera exigé des entités réglementées qu'elles soient titulaires d'une autorisation d'émettre des GES et qu'elles déclarent leurs émissions pour les années 2024 à 2026. La délivrance de quotas s'appliquera à partir de 2027, avec un « frein de secours » décalant le début en 2028 dans le cas où les coûts d'énergie seraient exceptionnellement élevés.

À l'exception d'une seule disposition portant sur la déclaration des émissions pour l'année 2024, à savoir l'article 30 *septies*, paragraphe 4, de la directive (UE) 2003/87/CE modifiée, le délai de transposition pour le SEQE 2 a été fixé au 30 juin 2024. Le présent projet de loi se limite à la transposition de cet article et de deux articles connexes concernant le champ d'application du SEQE 2 et l'autorisation d'émettre des GES. Les autres articles de la directive (UE) 2023/959 seront transposés par un projet de loi ultérieur.

d. Règlement (UE) 2023/956

Le règlement (UE) 2023/956 a comme objet l'établissement du MACF. Son objectif est d'éviter – dans le plein respect des règles du commerce international – que les efforts de réduction des émissions de GES consentis par l'UE ne soient neutralisés par une augmentation des émissions en dehors de ses frontières qui résulterait d'une délocalisation de la production vers des pays tiers (dont les politiques de lutte contre le changement climatique sont moins ambitieuses que celles de l'UE) ou d'une augmentation des importations de produits à plus haute intensité de carbone.

Le MACF vise les secteurs du ciment, de l'électricité, des engrais, du fer et de l'acier, de l'aluminium ainsi que de l'hydrogène. Le MACF est conçu pour fonctionner parallèlement au SEQE, dont il est le pendant et le complément en ce qui concerne les marchandises importées. Il remplacera progressivement les mécanismes existants de l'UE destinés à faire face au risque de fuite de carbone, en particulier l'allocation de quotas à titre gratuit dans le cadre du SEQE.

Pendant une période transitoire allant du 1er octobre 2023 au 31 décembre 2025, le MACF s'appliquera uniquement comme une obligation de déclaration. Puis, l'obligation de restitution de certificats MACF sera introduite progressivement, parallèlement à la suppression progressive des quotas gratuits, une fois que celle-ci débutera dans le cadre du SEQE révisé pour les secteurs concernés. La suppression aura lieu sur une période de neuf ans, entre 2026 et 2034.

Le règlement (UE) 2023/956 étant d'applicabilité directe dans l'ordre juridique national, le présent projet de loi se limite à prévoir l'autorité compétente en vertu de l'article 11 dudit règlement, à savoir l'Administration de l'environnement, et la mise en œuvre des sanctions prévues pendant la période transitoire en vertu de l'article 35, paragraphe 5, dudit règlement.

Les adaptations nécessaires au fonctionnement du MACF après la période transitoire seront introduites par un projet de loi ultérieur.

e. Règlement (UE) 2023/957

Le règlement (UE) 2023/957 vise à modifier le règlement (UE) 2015/757. Le présent projet de loi met en œuvre les sanctions prévues à l'article 20 du règlement (UE) 2015/757.

f. Autres adaptations

Le présent projet de loi prévoit également certaines modifications non liées à la mise en œuvre du droit de l'Union européenne.

Il y a lieu de mentionner la modification visant à renforcer le rôle de l'Observatoire de la politique climatique, lequel se verra confier la mission d'émettre un avis sur l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat (ci-après le « PNEC »). Le délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC est prolongé d'un mois pour passer à deux mois, afin de permettre une participation plus large et effective du public.

Il est également prévu de modifier les conditions d'ouverture de comptes au sein du registre SEQE luxembourgeois afin de faire face au nombre croissant de demandes et de réduire le risque de fraude.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad. article 1er :

Cet article vise à transposer en droit national les modifications apportées aux définitions de la directive 2003/87/CE[1] par la directive (UE) 2023/958[2] et la directive (UE) 2023/959[3].

Au point 3° de l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, la modification de la définition des « émissions SEQE » est nécessaire au vu de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet serre de l'Union européenne (ci-après le « SEQE ») au transport maritime et aux secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. À cet égard, il est utile de rappeler que la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, contrairement à la directive

1 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 la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil.

2 Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial.

3 Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union.

2003/87/CE précitée, contient une définition des « émissions » et une définition des « émissions SEQE ». Cela est dû au fait que ladite loi ne se limite pas aux émissions tombant sous le champ d'application du SEQE, mais elle a une vocation plus générale en ce qui concerne la politique du changement climatique.

Au point 6° du même article, l'insertion d'une référence à l'article 41*ter* fait suite à l'obligation des entités réglementées exerçant une activité visée à l'annexe III de la loi de détenir une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à partir du 1er janvier 2025.

Au point 22° du même article, la définition du « producteur d'électricité » est supprimée avec effet au 1er janvier 2026, conformément à la modification apportée à la disposition transitoire figurant à l'article 49. Cette définition a été utilisée pour déterminer la quantité maximale de quotas alloués à titre gratuit à l'industrie au cours de la période 2013 à 2020. Étant donné qu'elle a conduit à une différence de traitement entre les centrales de cogénération et les installations industrielles et afin d'encourager le recours à la cogénération à haut rendement et d'uniformiser les conditions de concurrence pour toutes les installations bénéficiant de quotas à titre gratuit pour la production de chaleur et le chauffage urbain, le législateur européen a décidé de supprimer toutes les références aux producteurs d'électricité dans la directive 2003/87/CE précitée, de sorte que la suppression de la définition au point 22° s'impose.

Au point 24°, l'insertion d'une définition des « effets hors CO_2 de l'aviation » est nécessaire au vu de l'obligation des exploitants d'aéronefs, conformément au nouvel article 36, paragraphe 2, de la loi, de déclarer à partir du 1er janvier 2025 une fois par an à l'Administration de l'environnement les effets hors CO_2 de l'aviation.

Les définitions rajoutées aux points 25° à 28° ont trait à l'extension du SEQE au transport maritime.

Au point 25°, la définition de la « compagnie maritime » désigne 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. Cette définition est fondée sur la définition de « compagnie » figurant à l'article 3, lettre d), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification de gaz à effet du serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (ci-après le « règlement (UE) 2015/757 ») et elle est conforme au système mondial de collecte de données établi en 2016 par l'Organisation Maritime Internationale.

Au point 26°, la définition de « voyage » se réfère à l'article 3, lettre c), du règlement (UE) 2015/757, lequel définit un « voyage » comme « tout déplacement d'un navire commençant ou se terminant dans un port d'escale et ayant pour objet le transport de passagers ou de marchandises à des fins commerciales ».

Eu égard au point 27°, il convient de souligner que la définition de « port d'escale » exclut certains ports situés dans des pays tiers recensés par un acte d'exécution de la Commission européenne. Il s'agit de ports situés à proximité de l'Union européenne où il existe un risque de fraude en l'absence d'un mécanisme de marché mondial pour les émissions du transport maritime. En effet, les escales à des fins de contournement dans des ports situés en dehors de l'Union européenne et la délocalisation des activités de transbordement vers des ports situés en dehors de l'Union européenne pourraient sinon non seulement réduire les avantages environnementaux de l'internalisation du coût des émissions provenant des activités maritimes, mais elles pourraient également entraîner des émissions supplémentaires en raison de la distance supplémentaire parcourue pour échapper aux exigences du SEQE.

Au point 28°, la définition de « navire de croisière » est nécessaire pour la bonne application du nouvel article 34, paragraphe 4*ter*, lequel impose à l'Administration de l'environnement de reconnaître une dérogation temporaire octroyée par la Commission européenne aux obligations de restitution de quotas, à la demande d'un État membre, pour certaines liaisons maritimes avec des îles dont la population est inférieure à 200 000 résidents permanents, pour autant qu'il ne s'agisse pas de voyages effectués par des navires de croisière.

Au point 29°, l'insertion de la définition d' « entité réglementée » fait suite à l'extension du SEQE aux secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Le législateur de l'Union européenne a pris la décision de définir ces entités réglementées conformément au régime des droits d'accise établi

par la directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 fixant le régime général des droits d'accise, 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 d'accise. Il convient de noter qu'en raison des spécificités liées à l'Union économique belgo-luxembourgeoise et de l'obligation d'avoir des dispositions légales et réglementaires communes au Luxembourg et à la Belgique en matière d'accises, cette directive (UE) 2020/262, au même titre que la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, a été transposée par un règlement ministériel portant publication et modification de la législation belge en la matière.

Au point 30°, il est prévu, pour des raisons d'intelligibilité de la loi, de définir le terme « administration » comme se référant à l'Administration de l'environnement.

Ad. article 2 :

Cet article ajoute l'annexe III dénommé « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » à l'énumération des annexes figurant à l'article 3 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, lesquelles font partie intégrante de cette loi. Le chapitre 4, section 4*bis*, concerne le SEQE pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs.

Ad. article 3 :

La suppression des termes « et continue » vise à aligner l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, avec la modification de l'article 4 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 par le règlement (UE) 2023/857, tel que modifié.

Ad. article 4 :

Cet article vise, en premier lieu, à renforcer le rôle de l'Observatoire de la politique climatique, qui se voit confier la mission d'émettre un avis sur l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat (ci-après le « PNEC »). En second lieu, le délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC est prolongé d'un mois pour passer à deux mois, afin de permettre une participation large et effective du public.

Ad. article 5 :

Cet article introduit un chapitre dédié au mécanisme d'ajustement carbone aux frontières instauré par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (ci-après le « règlement (UE) 2023/956 »).

Le nouvel article 15*bis* dispose que l'Administration de l'environnement constitue l'autorité compétente au vu de l'exécution des fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956, conformément à son article 11. Il est également précisé qu'au Luxembourg, les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 confère aux autorités douanières sont exercées par l'Administration des Douanes et Accises. Cette dernière est notamment visée par les articles 13, 14, 19, 25, 27 et 33 de ce règlement.

Si, à l'issue de la période transitoire qui prendra fin le 31 décembre 2025, d'autres dispositions de mise en œuvre s'avèrent nécessaires, celles-ci seront introduites dans ce nouveau chapitre 3*bis*.

Ad. article 6 :

Cet article vise à étendre le champ d'application du chapitre 4 relatif au SEQE pour y inclure les activités de transport maritime mentionnées à l'annexe I ainsi que les activités dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs mentionnées à l'annexe III.

Les termes « émissions SEQE résultant des » sont supprimés étant donné que la description de certaines catégories d'activités figurant à l'annexe I est modifiée afin de garantir que les installations qui pratiquent une activité énumérée dans cette annexe et qui atteignent le seuil de capacité lié à la même activité sans émettre aucun gaz à effet de serre soient incluses dans le champ d'application du SEQE et de garantir ainsi l'égalité de traitement des installations dans les secteurs concernés. Le but est d'encourager la production à partir d'installations en mesure de réduire partiellement ou d'éliminer totalement les émissions de gaz à effet de serre.

Afin d'encourager l'adoption de technologies à émissions de carbone faibles ou nulles, le nouveau paragraphe 2 de l'article 16 confère aux exploitants d'installations la possibilité de continuer à relever du champ d'application du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans en cours ou également de la période de cinq ans suivante si l'installation a modifié son processus de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus le seuil de puissance calorifique totale de combustion fixé à 20 mégawatts. En conformité avec le libellé, lorsqu'un exploitant souhaite relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans en cours ainsi que pendant la période subséquente, il a deux possibilités : il peut soit introduire une demande conjointe pour la période actuelle et la période subséquente, soit deux demandes distinctes. Il ressort de l'article 31, paragraphe 2, de la loi relative au climat que la période de cinq ans en cours a débuté en date du 1er janvier 2021.

Ad. article 7 :

Cet article adapte l'intitulé de la section 2 du chapitre 4 afin de l'harmoniser avec l'intitulé de la nouvelle section 2*bis* du même chapitre (« Secteur maritime ») et le nouvel intitulé de la section 4 du même chapitre (« Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime »).

Ad. article 8 :

Cet article modifie l'article 17 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat qui a trait à la quantité totale de quotas à attribuer au secteur de l'aviation.

Il est utile de mentionner que la Commission européenne détermine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs conformément à l'article 3 *quater*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE précitée.

Le nouveau paragraphe 1er contribue à l'objectif d'encourager la décarbonation du transport aérien commercial et vise ainsi à soutenir les exploitants d'aéronefs qui sont des pionniers en matière de carburants d'aviation durables. C'est ainsi qu'il est prévu de réserver un maximum de 20 millions de quotas afin de les allouer pour couvrir une partie de l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables. Ces quotas devraient provenir d'un ensemble constitué du total des quotas disponibles pour l'aviation, et être alloués, de manière non discriminatoire, uniquement pour les vols concernés par l'obligation de restitution prévue par l'article 34, paragraphe 4, point 2°. En raison des dommages environnementaux disproportionnellement élevés qu'ils occasionnent, les éventuels vols supersoniques futurs sont exclus du soutien prévu pour les combustibles non fossiles.

Afin de se conformer au souhait du législateur européen d'accorder une attention particulière à la promotion de l'accessibilité pour les régions ultrapériphériques de l'Union européenne, le paragraphe 2 prévoit une dérogation temporaire au SEQE jusqu'au 31 décembre 2030 pour les émissions de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre en dehors de cette région ultrapériphérique, afin de répondre aux besoins les plus importants des habitants concernant l'emploi, l'éducation et d'autres possibilités. Cette dérogation couvre, pour les mêmes raisons, les vols reliant des aérodromes qui sont situés tous les deux dans la même région ultrapériphérique ou dans des régions ultrapériphériques différentes d'un même État membre.

Le paragraphe 3 a trait à l'allocation gratuite des quotas pour l'aviation. Dans ce contexte, il est utile de rappeler que la directive 2003/87/CE précitée prévoit une suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit en 2024 et 2025 ainsi qu'une mise aux enchères intégrale à partir de 2026, à l'exception des quantités de quotas destinés à couvrir une partie de l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables, conformément au paragraphe 1er et des quotas « aviation » pour 2026 mis à disposition pour le soutien à l'innovation, conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, alinéa 4, de la directive 2003/87/CE précitée.

Ad. article 9 :

Suite à la suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit, la suppression des articles 18, 19 et 20 s'impose.

Ad. article 10 :

La modification de cet article s'impose suite à la suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit pour l'aviation à partir de 2024.

Ad. article 11 :

Cet article insère dans la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat une section relative au SEQE applicable au secteur du transport maritime.

Le nouvel article 22*bis* détermine à quelles émissions l'extension du SEQE au transport maritime s'applique. Étant donné qu'il n'y a pas encore de mécanisme de marché mondial qui plafonne ou qui fixe un prix pour les émissions du transport maritime, le législateur européen a décidé que le SEQE doit couvrir 50 pour cent des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'Union européenne 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. La couverture d'une partie des émissions provenant des voyages entrants et sortants entre l'Union européenne et les pays tiers garantit l'efficacité du SEQE, notamment en augmentant l'incidence environnementale de la mesure par rapport à un secteur géographique circonscrit aux voyages à l'intérieur de l'Union européenne, tout en limitant le risque d'escales à des fins de contournement et le risque de délocalisation des activités de transbordement en dehors de l'Union européenne.

Le SEQE couvre d'ailleurs l'ensemble 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 relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que l'ensemble des émissions dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Le nouvel article 22*ter* prévoit que les compagnies maritimes doivent pour les années 2024 et 2025 progressivement restituer leurs émissions vérifiées déclarées. Cette obligation de restitution progressive poursuit comme but une intégration harmonieuse du secteur maritime dans le SEQE. À partir de 2026, les compagnies maritimes doivent restituer le nombre de quotas correspondant à l'ensemble de leurs émissions vérifiées déclarées.

Le nouvel article 22*quater* prévoit, conformément au principe du « pollueur-payeur », que la compagnie maritime a le droit de demander le remboursement des coûts résultant de la restitution des quotas à l'entité qui est directement responsable des décisions ayant une incidence sur les missions de gaz à effet de serre du navire, comme la décision relative à l'achat du carburant, la détermination de la cargaison transposée ou l'itinéraire et la vitesse du navire. Ce droit au remboursement dans le chef des compagnies maritimes vise à encourager l'adoption de mesures d'efficacité et l'utilisation de carburants plus propres.

En vertu du nouvel article 22*quinquies*, les compagnies maritimes doivent surveiller et déclarer les données relatives aux émissions des activités de transport maritime, agrégées au niveau de la compagnie, conformément aux règles établies dans le règlement (UE) 2015/757 précité.

Le nouvel article 22*sexies* dispose que les déclarations relatives aux données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie doivent être vérifiées conformément aux règles énoncées dans ce règlement (UE) 2015/757 précité.

Le nouvel article 22*septies* détermine au premier paragraphe les autorités responsables des compagnies maritimes. Il y a lieu de préciser que la Commission européenne, en vertu de l'article 3 *octies septies* de la directive 2003/87/CE précitée, publiera une liste initiale des compagnies maritimes qui exercent une activité de transport maritime relevant du SEQE, mentionnant également l'autorité responsable d'une compagnie maritime. Cette liste sera mise à jour régulièrement et au moins tous les deux ans afin de réattribuer les compagnies maritimes à une autre autorité responsable, le cas échéant.

Le paragraphe 2 prévoit qu'une autorité une fois déclarée responsable d'une compagnie maritime en vertu de la liste établie par la Commission européenne sous forme de règlement d'exécution, le demeure jusqu'à ce que cette liste soit mise à jour.

Ad. article 12 :

L'adaptation insérée par cet article fait suite à la modification du délai de restitution de quotas conformément à l'article 34, paragraphe 4.

Ad. article 13 :

Cet article vise à harmoniser le délai de la soumission de la déclaration du niveau d'activité visé par l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission du 31 octobre 2019 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne des modalités supplémentaires pour les adaptations de l'allocation de quotas d'émission à

titre gratuit liées aux variations du niveau d'activité avec le délai de la déclaration des émissions SEQE visé à l'article 36, paragraphe 1er, afin de soumettre toutes les déclarations nécessaires à la même échéance.

Ad. article 14 :

Cet article vise à abroger l'article 27, lequel a transposé l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée. Cet article 9 de la directive ne comporte d'obligations que dans le chef de la Commission européenne et ne doit donc pas se retrouver dans le dispositif national de transposition.

Ad. article 15 :

Cet article vise à adapter des références suite aux modifications apportées au fil du temps à la directive 2003/87/CE précitée et à la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Ad. article 16 :

Cet article prévoit que l'attribution gratuite de quotas d'émission pour des installations peut être subordonnée à l'application des recommandations du rapport d'audit ou du système de mangement de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie ou à l'établissement d'un plan de neutralité climatique.

Il est également prévu que les secteurs ou les sous-secteurs couverts par le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, établi en vertu du règlement (UE) 2023/956 précité pour éviter la fuite de carbone, ne doivent pas bénéficier de l'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. La réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit sera mise en œuvre en appliquant un facteur à l'allocation à titre gratuit pour les secteurs relevant du MACF. Le facteur MACF sera égal à 100 % pour la période transitoire entre l'entrée en vigueur dudit règlement et la fin 2025, à 90 % en 2026, et sous réserve de l'application des dispositions visées à l'article 36, paragraphe 2, point b), dudit règlement, il devrait être égal à 97,5 % en 2026, 95 % en 2027, 90 % en 2028, 77,5 % en 2029, 51,5 % en 2030, 39 % en 2031, 26,5 % en 2032 et 14 % en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne devra s'appliquer.

Ad. article 17 :

Cet article vise à modifier la date de délivrance des quotas par le ministre. Cette modification est due au constat du législateur de l'Union européenne que les adaptations de l'allocation de quotas à titre gratuit introduites dans la directive (UE) 2018/410 et mises à exécution dans le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité augmenté la charge administrative et a rendu inopérante la date historique de délivrance de l'allocation de quotas à titre gratuit, fixée au 28 février. Afin de mieux tenir compte des adaptations de l'allocation de quotas à titre gratuit, il convient de procéder à des ajustements du cycle de mise en conformité, et de reporter le délai d'allocation des quotas à titre gratuit par le ministre du 28 février au 30 juin.

Ad. article 18 :

Cet article vise à modifier l'intitulé de la section 4 du chapitre 4 en vue de l'extension du SEQE au secteur maritime.

Ad. article 19 :

Cet article vise à modifier l'article 34 qui traite du transfert, de la restitution, de la suspension, de l'annulation et de la réclamation de quotas.

Le paragraphe 2, lequel concerne la reconnaissance de quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre, est modifié en vue de l'extension du SEQE au secteur maritime.

Les paragraphes 3 et 4 actuels sont supprimés suite au report de la date de restitution des quotas du 30 avril au 30 septembre, tel que prévu par la directive 2003/87/CE précitée.

Le nouveau paragraphe 4 fixe le 30 septembre comme date de restitution des quotas applicable aux exploitants d'installations, exploitants d'aéronefs et compagnies maritimes. Il prévoit également que les quotas restitués seront ensuite annulés.

Le nouveau paragraphe 4*bis* permet une réduction, jusqu'au 31 décembre 2030, des quotas à restituer par les compagnies maritimes pour les navires relevant de la classe glace IA ou IA Super, respectivement d'une classe glace équivalente. En effet, le renouvellement des flottes de navires de classe glace et le développement de technologies novatrices permettant de réduire les émissions de ces navires prendront du temps et nécessiteront un soutien financier. Actuellement, la conception des navires de classe glace, qui leur permet de naviguer dans des conditions de glace, a comme conséquence que ces navires consomment plus de carburant et émettent davantage que les navires de taille similaire conçus pour naviguer uniquement en eau libre.

Le nouveau paragraphe 4*ter* prévoit la reconnaissance d'une dérogation temporaire octroyée par la Commission européenne aux obligations de restitution, à la demande d'un État membre, pour certaines activités de transport maritime avec des îles dont la population est inférieure à 200 000 résidents permanents. Cette disposition a comme but d'aider les îles moins peuplées à rester connectés avec le continent à la suite de l'inclusion des activités de transport maritime dans le SEQE. En effet, ces îles qui n'ont pas de liaison routière ou ferroviaire avec le continent sont plus tributaires du transport maritime que les autres régions et dépendent des liaisons maritimes pour leur connectivité.

Le nouveau paragraphe 4*quater* prévoit la reconnaissance d'une dérogation temporaire octroyée par la Commission européenne aux obligations de restitution, à la demande de deux États membres, pour certaines activités de transport maritime entre un État membre sans frontière terrestre avec un autre État membre et l'État membre géographiquement le plus proche. Cette dérogation temporaire a comme objectif de contribuer à la nécessité impérieuse de fournir un service d'intérêt général transnational et d'assurer la connectivité ainsi que la cohésion économique, sociale et territoriale.

Le nouveau paragraphe 4*quinquies* prévoit qu'une compagnie maritime ne doit pas, jusqu'au 31 décembre 2030, restituer des quotas pour ce qui concerne les émissions provenant des activités de transport maritime entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les ports situés dans la même région ultrapériphérique et dans une autre région ultrapériphérique du même État membre. En effet, compte tenu des caractéristiques particulières et des contraintes permanentes des régions ultrapériphériques de l'Union européenne, reconnues à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et vu leur forte dépendance à l'égard du transport maritime, le législateur européen a décidé d'accorder une attention particulière à la préservation de l'accessibilité des régions ultrapériphériques et de leur connectivité efficace grâce au transport maritime.

Le nouveau paragraphe 5*bis* dispose que les émissions de gaz à effet de serre ne doivent pas être considérés comme des émissions relevant du SEQE s'ils sont liés chimiquement à un produit de manière permanente de sorte qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans le cadre de toute activité normale se déroulant après la fin de vie du produit.

Le nouveau paragraphe 5*ter*, premier et deuxième alinéas, est relatif aux mesures prises par les États tiers pour réduire l'impact de l'aviation sur le changement climatique. Afin de garantir l'égalité de traitement sur les liaisons, les vols à destination et en provenance d'États qui ne mettent pas en œuvre le régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après le « CORSIA ») aux fins du droit de l'Union européenne, autres que les vols au départ d'un aérodrome situé dans l'Espace économique européen et arrivant dans un aérodrome situé dans l'Espace économique européen, en Suisse ou au Royaume-Uni, doivent être exemptés des obligations de restituer des quotas ou d'annuler des unités. Pour encourager la mise en œuvre intégrale du CORSIA à partir de 2027, l'exemption ne s'appliquera qu'aux émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 pour ce qui est de la restitution de quotas.

Le troisième alinéa du nouveau paragraphe 5*ter* exempte des obligations de restitution des quotas les vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union européenne, autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union européenne.

Les nouveaux paragraphes 7*bis* et 7*ter* sont relatifs à la mise en œuvre du CORSIA aux fins du droit de l'Union européenne.

Ad. article 20 :

Cet article est relatif à la mise en œuvre du CORSIA aux fins du droit de l'Union européenne.

Ad. article 21 :

Le nouveau paragraphe 2 impose aux exploitants d'aéronefs de déclarer à partir du 1er janvier 2025 une fois par an les effets hors CO_2 de l'aviation. En effet, en plus du CO_2, l'aviation a des effets sur le climat par le biais d'émissions autres que de CO_2, telles que des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, en raison des effets de la vapeur d'eau, ainsi qu'au travers de processus atmosphériques causés par ces émissions, par exemple la formation d'ozone et de cirrus induits par les traînées de condensation. Sur la base entre autres de ce système de déclaration, la Commission européenne, au plus tard le 31 décembre 2027, présentera un rapport et, s'il y a lieu et après avoir réalisé au préalable une analyse d'impact, une proposition législative visant à atténuer les effets hors CO_2 de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE aux effets hors CO_2 de l'aviation.

Le nouveau paragraphe 3 vise la situation dans laquelle un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États. Dans une telle situation, l'exploitant peut demander à l'Administration de l'environnement de solliciter auprès de la Commission européenne une modulation de la publication des données annuelles agrégées relatives aux émissions.

Ad. article 22 :

Cet article vise à modifier l'article 40 de la loi du 15 décembre 2020 relative au climat ayant trait au registre SEQE.

Le terme « compte de vérificateur » est remplacé par le terme « enregistrement de vérificateur » afin de se conformer à la terminologie utilisée par le 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 (ci-après le « règlement délégué (UE) 2019/1122 »).

L'insertion des nouveaux paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* fait suite au constat que l'Administration de l'environnement est confrontée à un nombre croissant de demandes d'ouverture de compte de négociation provenant d'entités immatriculées en dehors d'un État membre de l'Espace économique européen ou de la Suisse. Dans ces cas, la vérification de la documentation exigée par le règlement délégué (UE) 2019/1122 est particulièrement difficile, ce qui, combiné au nombre croissant de demandes, favorise la fraude. C'est pourquoi, il est décidé de limiter l'ouverture de comptes de négociations aux entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse, comme le permet l'article 16, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2019/1122.

Dans le même but, il est prévu que, lorsque le représentant autorisé est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la présentation annuelle d'une preuve du lien que cette personne entretient avec l'entité. Il pourrait s'agir d'un contrat de mandat ou d'un autre moyen approprié pour prouver un lien existant. Ne sont pas considérés comme des personnes extérieures à l'entité des salariés au sens du Code du travail ou des dirigeants de l'entité.

Ad. article 23 :

Cet article vise à insérer dans le chapitre 4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat une section 4*bis* relative à l'extension du SEQE aux secteurs des bâtiments, du transport routier et à d'autres secteurs. L'échange de quotas d'émission s'applique aux combustibles destinés à la combustion dans ces secteurs, et démarrera en 2025, de sorte que le délai de transposition de la plupart des dispositions y afférentes est fixé au 30 juin 2024.

Il en va autrement pour l'article 30 *septies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée, qui concerne l'obligation de déclaration des émissions historiques de l'année 2024 pour ces secteurs, et qui doit être transposée pour le 31 décembre 2023. La présente loi transpose cet article 30 *septies*, paragraphe 4 ainsi que deux dispositions connexes. Les autres dispositions concernant ces secteurs seront transposées par une loi ultérieure.

Le nouvel article 41*bis* définit le champ d'application de la nouvelle section 4*bis*.

Le nouvel article 41*ter* traite des autorisations d'émettre de gaz à effet de serre concernant les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, dont les exigences sont similaires à celles applicables aux exploitants d'installations fixes.

En vertu du paragraphe 5 de cet article, les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'Administration de l'environnement afin d'obtenir son approbation. Cette mise à jour du plan de surveillance ne nécessite pas de modification de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Le nouvel article 41*quater* prévoit que chaque entité qui détient une autorisation d'émettre de gaz à effet de serre visée à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 devra déclarer à l'Administration de l'environnement ses émissions historiques pour 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

Ad. article 24 :

Cet article vise à ajouter la non-soumission de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité parmi les comportements passibles d'une amende administrative forfaitaire listés à l'article 42, paragraphe 2.

La date pour le déclenchement d'office de l'amende pour non-restitution des quotas est adaptée suite au report de la date de restitution des quotas du 30 avril au 30 septembre, tel que prévu par la directive 2003/87/CE modifié et transposé par le nouvel article 34, paragraphe 4, de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Le nouveau paragraphe 4*bis* a trait au mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Il exécute l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, qui prévoit que, pendant la période transitoire allant du 1er octobre 2023 au 31 décembre 2025, l'administration compétente inflige des amendes effectives, proportionnées et dissuasives à l'importateur ou, le cas échéant, au représentant en douane indirect en cas de non-soumission ou de non-rectification du « rapport MACF ». La fourchette indicative des amendes à infliger est précisée par la Commission européenne dans un règlement d'exécution pris conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du règlement (UE) 2023/956. Il convient de préciser que ce règlement d'exécution prévoit à son article 16 une fourchette allant de 10 à 50 euros par tonne d'émissions non déclarées. Il énumère également certains facteurs que le ministre doit prendre en compte lorsqu'il fixe le montant précis de l'amende à infliger.

Ad. article 25 :

Cet article vise à modifier l'article 43. Il reflète les modifications apportées à d'autres articles de la loi et l'extension du SEQE au secteur maritime.

Ad. article 26 :

Cette modification fait suite au choix de définir le terme « administration » comme se référant à l'Administration de l'environnement, tel qu'il ressort du nouvel article 2, point 30°.

Il est également précisé que les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des Douanes et Accises et les agents de l'Administration de l'environnement sont chargés de constater les infractions au règlement (UE) 2023/956 précité.

Ad. article 27 :

Cet article vise à modifier l'article 46 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat ayant trait aux sanctions pénales. L'objet de cette modification est de mettre en œuvre l'obligation de mise en place d'un système de sanctions, laquelle incombe aux États membres en vertu de l'article 20, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757, récemment modifié par le règlement (UE) 2023/957 précité. Les paragraphes 3 à 5 de cet article 20 concernent les procédures d'expulsion ou d'immobilisation des navires qui ne respectent pas les dispositions visées aux articles 8 à 12 du règlement. Ces mesures doivent être prononcées par les États dotés de littoraux et de ports.

Ad. article 28 :

Cet article modifie l'article 49, lequel concerne les dispositions transitoires.

Aux paragraphes 1er, 2 et 3 de l'article 49, des références aux articles respectifs sont rectifiées. Le paragraphe 5 est supprimé étant donné que cette disposition transitoire est désormais sans objet. Le nouveau paragraphe 7 reflète les dispositions transitoires prévues par le législateur de l'Union européenne à l'article 4 de la directive (UE) 2023/959.

Ad. article 29 :

Cet article apporte les modifications à l'annexe I de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, telles qu'elles sont prévues par la directive (UE) 2023/959.

La description de certaines catégories d'activités figurant à l'annexe I est modifiée afin de garantir que les installations qui pratiquent une activité énumérée dans cette annexe et atteignent le seuil de capacité lié à la même activité sans émettre aucun gaz à effet de serre soient incluses dans le champ d'application du SEQE de l'UE et de garantir ainsi l'égalité de traitement des installations dans les secteurs concernés. Cela a comme but d'encourager la production à partir d'installations en mesure de réduire partiellement ou d'éliminer totalement les émissions de gaz à effet de serre.

Étant donné que, selon toute attente, le CO_2 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 concernant le transport de gaz à effet de serre à des fins de stockage est 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.

Ad. article 30 :

Cet article transpose en droit national l'annexe III de la directive (UE) 2023/959, laquelle concerne les activités couvertes par le système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi précité n'a pas d'impact financier sur le budget de l'Etat.

*

LOI MODIFIEE DU 15 DECEMBRE 2020
relative au climat

Chapitre 1er Dispositions générales

Art. 1er. Objet

(1) La présente loi contribue à la mise en œuvre :

1° de la Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques, à New York le 9 mai 1992, approuvé par la loi du 4 mars 1994 ;

2° du Protocole de Kyoto à la Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques, et de ses annexes A et B, adopté à Kyoto le 11 décembre 1997, approuvé par la loi du 29 novembre 2001 ;

3° de l'amendement au Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, adopté à Doha le 8 décembre 2012, approuvé par la loi du 27 février 2015 ;

4° de l'Accord de Paris, adopté à Paris le 12 décembre 2015, approuvé par la loi du 28 octobre 2016 ;

5° des directives, règlements et décisions de l'Union européenne adoptés en exécution des obligations de droit international précitées.

(2) Le chapitre 2 vise à mettre en place un cadre institutionnel pour la politique climatique et à établir un régime pour l'adoption :

1° du plan national intégré en matière d'énergie et de climat ;

2° de la stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique ;

3° de la stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

aux fins d'exécution du 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 ;

(3) Le chapitre 3 établit un fonds spécial sous la dénomination de « fonds climat et énergie ».

(4) Le chapitre 4 établit un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre applicable dans l'Union européenne, dénommé ci-après « SEQE », afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement et écologiquement efficaces et performantes.

(5) Le chapitre 5 contient des dispositions diverses nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

1° « quota » : le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente loi, et transférable conformément aux dispositions de la présente loi ;

2° « émissions » : le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre ;

3° « émissions SEQE » : **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** ;

4° « zéro émissions nettes » : l'état dans lequel toute émission anthropique résiduelle de gaz à effet de serre est contrebalancée par des absorptions anthropiques équivalentes ;

5° « gaz à effet de serre » : les gaz énumérés à l'annexe II de la 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, telle que modifiée par acte délégué de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive, et les autres composants gazeux de l'atmosphère, tant naturels qu'anthropiques, qui absorbent et renvoient un rayonnement infrarouge ;

6° « autorisation d'émettre des gaz à effet de serre » : l'autorisation délivrée conformément aux articles 24**,** ~~**et**~~ 25 **et 41*ter*** ;

7° « installation » : une unité technique fixe où se déroulent une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ainsi que toute autre activité s'y rapportant directement qui est liée techniquement aux activités exercées sur le site et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution ;

8° « exploitant » : toute personne qui exploite ou contrôle une installation ou toute personne à qui un pouvoir économique déterminant sur le fonctionnement technique de l'installation a été délégué ;

9° « personne » : toute personne physique ou morale ;

10° « nouvel entrant »: toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités énumérées à l'annexe I, qui a obtenu une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre pour la première fois au cours du délai commençant à courir trois mois avant la date prévue pour la présentation de la liste visée à l'article 31, paragraphe 2, et expirant trois mois avant la date prévue pour la présentation de la liste suivante au titre dudit article ;

11° « public » : une ou plusieurs personnes ainsi que les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes ;

12° « tonne d'équivalent-dioxyde de carbone » : une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO_2) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre visé à l'annexe II ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent ;

13° « activité de projet »: une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l'annexe I de la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, faite à New York, le 9 mai 1992, telle qu'approuvée par une loi du 4 mars 1994, et dénommée ci-après

«CCNUCC», conformément à l'article 6 ou 12 du Protocole à ladite Convention, fait à Kyoto, le 11 décembre 1997, tel qu'approuvé par une loi du 29 novembre 2001 et dénommé ci-après le « Protocole » et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole, pour autant que lesdites parties aient ratifié le Protocole ;

14° « unité de réduction des émissions » ou « URE » : une unité délivrée en application de l'article 6 du Protocole, et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole ;

15° « réduction d'émissions certifiées » ou « REC » : une unité délivrée en application de l'article 12 du Protocole et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole ;

16° « exploitant d'aéronef » : la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même ;

17° « transporteur aérien commercial » : un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier ;

18° « émissions SEQE de l'aviation attribuées » : les émissions SEQE de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers ;

19° « émissions SEQE historiques du secteur de l'aviation » : la moyenne arithmétique des émissions SEQE annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

20° « Commission » : la Commission européenne ;

21° « combustion » : toute oxydation de combustibles quelle que soit l'utilisation faite de la chaleur, de l'énergie électrique ou mécanique produite par ce processus et toutes autres activités s'y rapportant, y compris la destruction des effluents gazeux ;

~~22° « producteur d'électricité » : une installation qui, à la date du 1er janvier 2005 ou ultérieurement, a produit de l'électricité destinée à la vente à des tiers et dans laquelle n'a lieu aucune activité énumérée dans l'annexe I, autre que la « combustion de combustibles » ;~~

23° « Accord de Paris » : Accord universel sur le climat tel qu'approuvé par la loi du 28 octobre 2016 portant approbation de l'Accord de Paris sur le changement climatique, adopté à Paris le 12 décembre 2015~~.~~ **;**

24° « effets hors CO_2 de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

25° « 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 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, tel que modifié ;

26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du 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 gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;

27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage ; les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou

rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;

28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;

29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*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 :

a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1er, point 9°, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière, dénommée ci-après le « règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 », l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1er, point 8°, du règlement ministériel modifié du 18 mars 2010, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 ;

b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004, dénommée ci-après le « règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 », pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;

c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des Douanes et Accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 du règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 ;

d) si les lettres a), b) et c) 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 l'administration ;

30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement.

Art. 3. Annexes

1° annexe I : « Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi »

2° annexe II : « Secteurs visés à l'article 5 »

2*bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* »

3° Les modifications aux annexes II, IV et V de la directive 2003/87/CE précitée telles que modifiées par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité de l'article 22 et de l'article 23 de cette directive s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes afférents de la Commission européenne.

Le ministre publiera un avis au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Chapitre 2. Gouvernance climatique et régime juridico-institutionnel

Art. 4. Principes et objectifs climatiques nationaux

(1) La présente loi établit un cadre pour un climat sûr et sain pour l'humain et la biodiversité, tout en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.

(2) La présente loi contribue à la mise en œuvre des objectifs de l'Accord de Paris. A cette fin, elle vise :

1° l'objectif à long terme de la neutralité climatique, qui consiste à atteindre le « zéro émissions nettes » au Luxembourg, d'ici 2050 au plus tard ;

2° l'objectif intermédiaire qui consiste à réduire de 55 pour cent d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005 les émissions attribuées au Luxembourg au titre 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) 525/2013.

(3) Le recours à l'énergie de source nucléaire est exclu pour atteindre les objectifs visés au présent article et à l'article 5.

Art. 5. Objectifs climatiques sectoriels

(1) Les objectifs de réduction des émissions sont fixés dans les secteurs suivants :

1° industries de l'énergie et manufacturières, construction ;

2° transports ;

3° bâtiments résidentiels et tertiaires ;

4° agriculture et sylviculture ;

5° traitement des déchets et des eaux usées.

L'annexe II délimite les secteurs visés à l'alinéa 1er

(2) Un règlement grand-ducal détermine les allocations d'émissions annuelles des secteurs visés à l'article 5, paragraphe 1er, pour une première période allant jusqu'au 31 décembre 2030. Ces allocations d'émissions annuelles sont fixées pour chaque période subséquente de dix ans par voie de règlement grand-ducal à prendre avant le début de la période donnée.

Les allocations d'émissions annuelles seront déterminées :

1° de façon à ce que les émissions de ces secteurs diminuent de manière régulière ~~et continue~~ selon le mécanisme visé à l'article 4 du règlement (UE) 2018/842 précité ;

2° en tenant compte du potentiel de réduction des différents secteurs ;

3° en fonction de l'impact social, économique et budgétaire.

(3) Le ministre ayant le climat dans ses attributions, dénommé ci-après le « ministre », comptabilise les émissions des secteurs.

(4) Dans la mesure où il résulte du bilan visé au paragraphe 3 que les émissions dans un secteur dépassent ou n'atteignent pas la quantité d'émissions disponible sur une période d'un an, la différence est reportée sur la quantité d'émissions disponible du même secteur pour l'année suivante de la ou des périodes visées au paragraphe 2.

Sous réserve que les objectifs nationaux de réduction des émissions soient atteints et dans la mesure où les émissions comptabilisées d'un secteur n'atteignent pas la quantité d'émission disponible pour ce secteur en vertu du paragraphe 2, la différence peut être portée au crédit d'un autre secteur dont les émissions comptabilisées dépassent les émissions disponibles.

(5) Les établissements visés à l'Annexe I sont exclus du champ d'application du présent article.

Art. 6. Plateforme pour l'action climat et la transition énergétique

(1) En exécution de l'article 11 du règlement (UE) 2018/1999 précité, il est créé une plateforme pour l'action climat et la transition énergétique, dénommée ci-après « Plateforme climat ».

La Plateforme climat a pour mission :

a) d'être un forum de discussion sur le climat ;

b) de proposer des recherches et des études dans tous les domaines ayant trait au climat ;

c) d'établir des liens avec les comités comparables des Etats membres de l'Union européenne ;

d) d'instaurer un dialogue multiniveau entre des représentants des communes, d'organisations de la société civile, du monde des entreprises, des investisseurs et d'autres parties prenantes concernées ainsi que du grand public ;

e) de participer à l'élaboration de l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat ;

f) d'émettre des avis, sur demande du Gouvernement en conseil, relatives à la politique nationale climatique prises ou envisagées, notamment sur l'exécution des engagements internationaux ou d'étudier de sa propre initiative l'opportunité de nouvelles mesures ou de modifications de mesures en place.

(2) Les membres de la Plateforme climat sont nommés par le Gouvernement en conseil pour une durée de cinq ans. Le mandat des membres sortants est renouvelable. En cas de vacance de poste, il sera procédé à la nomination d'un nouveau membre qui termine le mandat de celui qu'il remplace.

(3) La Plateforme climat est présidée par un représentant du ministre. Le ministre met à disposition de la Plateforme un secrétariat permanent. En cas de besoin et sur demande d'un cinquième des membres, le président de la Plateforme peut de sa propre initiative ou d'un autre membre faire appel à un ou plusieurs experts ou mettre en place des groupes de travail.

(4) La Plateforme climat dispose d'une dotation annuelle à la charge du budget de l'Etat.

Art. 7. Observatoire de la politique climatique

(1) Il est créé un Observatoire du climat, ci-après dénommé « l'Observatoire », qui a pour missions :

1° de conseiller en matière de projets, actions ou mesures susceptibles d'avoir un impact sur la politique climatique ;

2° d'évaluer scientifiquement les mesures réalisées ou envisagées en matière de politique climatique et d'en analyser l'efficacité, ainsi que de proposer de nouvelles mesures ;

3° de rédiger à l'attention du Gouvernement un rapport annuel sur la mise en œuvre de la politique climatique ; et

4° de proposer des recherches et études dans tous les domaines ayant trait au climat.

(2) L'Observatoire est composé de sept à neuf membres choisis parmi des personnalités disposant de compétences dans une matière en relation directe avec les missions de l'Observatoire.

(3) Le Gouvernement en conseil, nomme les membres de l'Observatoire pour cinq ans et leur met à disposition un secrétariat permanent. Le mandat des membres sortants est renouvelable.

(4) Les membres de l'Observatoire ont droit à des indemnités sous forme de jetons de présence, pour leur participation aux réunions de l'Observatoire. Ces indemnités revenant à ses membres sont arrêtées par règlement grand-ducal.

(5) L'Observatoire dispose d'une dotation annuelle à la charge du budget de l'Etat.

(6) L'Observatoire peut émettre des avis de sa propre initiative.

Art. 8. Projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) En 2027 et tous les dix ans par la suite, l'avant-projet en matière d'énergie et de climat est élaboré conjointement par le ministre et le ministre ayant l'énergie dans ses attributions.

Au plus tard le 1er septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1er à la Plateforme climat **et à l'Observatoire,** et **il** est publié sur un site internet créé à cet effet pendant ~~**30 jours**~~ **deux mois** aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations. Au plus tard le 1er décembre de la même année,

~~l'avis~~ **les avis** de la Plateforme climat **et de l'Observatoire** ~~**doit parvenir**~~ **parviennent** aux ministres visés à l'alinéa 1er.

(2) Le projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat visé au paragraphe 1er tient compte de l'avis et de l'enquête publique visés au paragraphe 1er, alinéa 2 et est approuvé par le Gouvernement en conseil.

Art. 9. Plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) Le projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement visée par la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le projet et l'évaluation des incidences font l'objet de la consultation du public visée à l'article 7 de la loi précitée du 22 mai 2008.

(2) Après approbation par le Gouvernement en conseil, le plan est publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 10. Mise à jour du plan national intégré en matière d'énergie et de climat

(1) A tout moment, des modifications ou adaptations peuvent être apportées au plan national intégré en matière d'énergie et de climat. La mise à jour s'inscrit en ligne droite du bilan mondial et de son échéancier prévu à l'article 14 de l'Accord de Paris.

(2) Les dispositions des articles 9 et 10 s'appliquent à la mise à jour des plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat.

Art. 11. Stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Au plus tard le 1er janvier 2029, et tous les dix ans par la suite, sur base d'un projet établi par le ministre et le ministre ayant l'Energie dans ses attributions, le Gouvernement en conseil établit une stratégie à long terme à un horizon d'au moins trente ans. La stratégie à long terme est, le cas échéant, actualisée de la même manière tous les cinq ans.

Art. 12. Stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique

(1) Au plus tard le 1er janvier 2029, et tous les dix ans par la suite, sur la base d'un projet établi par le ministre, le Gouvernement en conseil établit une stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique à un horizon d'au moins cinquante ans et la publie au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg. La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique est, le cas échéant, actualisée de la même manière tous les cinq ans.

(2) La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique vise à réduire la vulnérabilité aux conséquences du changement climatique. Elle a pour objet d'identifier les capacités d'adaptation, d'accroître la résilience et de réduire la vulnérabilité au changement climatique.

Chapitre 3 Fonds climat et énergie

Art. 13. Fonds climat et énergie

(1) Il est institué un fonds spécial sous la dénomination de « Fonds climat et énergie », appelé « fonds » par la suite. Le fonds reprend les avoirs dont dispose le Fonds climat et énergie créé par l'article 22 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et reprend ses actifs au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

(2) Le financement des projets se fait sur décision du ministre.

Le financement des projets se fait conformément à la programmation financière pluriannuelle telle que prévue par la loi modifiée du 12 juillet 2014 relative à la coordination et à la gouvernance des finances publiques.

(3) Le fonds a pour objet de contribuer au financement :

1° des mesures nationales qui sont mises en œuvre pour lutter contre le changement climatique, et pour promouvoir les énergies renouvelables ;

2° des mesures de lutte contre le changement climatique dans les pays en développement ; et

3° des mécanismes de flexibilité créés par le protocole de Kyoto et par l'Accord de Paris, ceux prévus par la décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'effort à fournir par les Etats membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de l'Union en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020, ainsi que ceux prévus par le règlement (UE) 2018/842 précité.

Art. 14. Investissements éligibles

(1) Le fonds intervient dans les domaines suivants :

1° projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la réduction des émissions ;

2° mesures d'adaptation aux changements climatiques ;

3° frais d'un programme de réduction des émissions par une subvention variable annuelle, une prime unique, les frais des conseillers climat ainsi que les frais de fonctionnement dans le cadre d'un tel programme, selon les critères, modalités et montants maxima fixés par la loi du 25 juin 2021 portant création d'un pacte climat 2.0 avec les communes ;

4° financement de la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement ;

5° financement de projets d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique dans les pays en développement et au Luxembourg ;

6° échange de droits d'émission et projets communs concernant la réduction des émissions dans le cadre d'un accord avec un ou plusieurs pays respectivement une ou plusieurs entités privées ;

7° activités de projet de mise en œuvre conjointe (MOC) réalisées dans les pays membres de l'OCDE et les pays à économie de transition, y compris l'achat et la vente de droits d'émission ;

8° activités de projet de mécanisme de développement propre (MDP) dans des pays en développement, l'achat et la vente de droits d'émission ;

9° mécanisme de réduction des émissions prévu par l'Accord de Paris ;

10° participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux qui ont pour mission notamment d'appuyer financièrement lesdits activités et projets communs ;

11° mécanisme de compensation tel que prévu par l'article 7 de la loi modifiée du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;

12° mesures de coopération prévues par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE et par la directive 2018/2001/UE 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 ;

13° projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la promotion de la construction et de l'habitat durables ;

14° projets, actions et mesures visant la finance durable ; et

15° la promotion des véhicules routiers à zéro ou à faibles émissions de CO_2 à travers :

a) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 8 000 euros, de l'acquisition d'un :

i) véhicule automoteur électrique pur ;

ii) véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène ;

iii) véhicule automoteur électrique hybride rechargeable dont les émissions de CO_2 sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre.

b) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 1 650 euros, de l'acquisition et de l'installation d'une borne de charge dédiée au chargement de véhicules électriques raccordée au réseau de distribution basse tension ;

c) la prise en charge de maximum 50 pour cent du coût hors taxe sur la valeur ajoutée, plafonnée à 600 euros, de l'acquisition d'un cycle à pédalage assisté électrique ou d'un cycle.

(2) Le fonds intervient :

1° soit par le financement ou le cofinancement des domaines visés sous les points 1 à 5 et 7 à 14, sous la forme :

i) d'investissements;

ii) d'études ou de conseils portant sur les modalités d'investissement ;

iii) d'études ou de conseils portant sur la faisabilité et l'éligibilité d'activités de projet, y compris des projets pilotes ;

iv) d'études portant sur les potentiels de réduction des émissions et d'énergies renouvelables ; ou

v) de participations financières directes.

2° soit par l'achat ou la vente de crédits d'émission de gaz à effet de serre ou par leur transfert statistique entre pays.

(3) La limite de quarante pour cent prévue à l'article 46, dernier alinéa de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, ne s'applique pas aux interventions du fonds.

Art. 15. Alimentation du fonds

(1) Le fonds est alimenté par :

1° des dotations budgétaires annuelles ;

2° des dotations spécifiques à charge du budget de l'Etat ;

3° le produit de la vente de crédits d'émissions SEQE ;

4° des dons ;

5° par une partie du droit d'accise autonome additionnel dénommé Taxe CO2» ;

6° une partie du produit de la taxe sur les véhicules routiers fixée au budget ; et

7° les contributions forfaitaires et les pénalités sous le mécanisme d'obligations en matière d'efficacité énergétique.

8° les recettes de la mise aux enchères des quotas pour l'aviation.

(2) Les recettes prévues aux points 2 à 8 sont portées directement en recettes au fonds.

Chapitre 3*bis*. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Art. 15*bis*. Autorité compétente et autorité douanière

(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.

(2) L'Administration des Douanes et Accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières.

Chapitre 4. Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Section 1re. – Dispositions générales

Art. 16. Champ d'application

(1) Le présent titre s'applique aux ~~**émissions SEQE résultant des**~~ activités indiquées ~~**à l'annexe I**~~ **aux annexes I et III** et aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive.

(2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante.

Section 2.– ~~Quotas~~ Secteur de l'aviation

Art. 17. Quantité totale de quotas pour l'aviation

~~La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de huit ans ayant débuté le 1er janvier 2013, et pour chaque période ultérieure, correspond à 95 pour cent des émissions SEQE historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période concernée.~~

(1) Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, un maximum de 20 millions sur la quantité totale de quotas visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE précitée est réservé aux exploitants d'aéronefs commerciaux, sur une base transparente, équitable et non discriminatoire, pour l'utilisation de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 1er, de la directive 2003/87/CE précité pour les vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :

1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;

4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu

de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question.

Art. 18. ~~Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères~~ (…) abrogé

~~(1) 15 pour cent des quotas sont mis aux enchères.~~

~~(2) Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période visée à l'article 17 est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions SEQE de l'aviation attribuées à tous les États membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 30 et vérifiées conformément à l'article 31. L'année de référence est l'année civile se terminant vingt quatre mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.~~

Art. 19. ~~Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs~~ (…) abrogé

~~(1) Pour chacune des périodes visées à l'article 17, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant vingt quatre mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand ducal. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte.~~

~~(2) Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 17, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :~~

~~1° la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 17,~~

~~2° le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 18,~~

~~3° le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 20, paragraphe 1er,~~

~~4° le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points 2° et 3° de la quantité totale de quotas déterminée en application du point 1°; et~~

~~5° le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.~~

~~Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point 4° par la somme des tonnes kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.~~

(3) Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration de l'environnement, ci après l'« administration » du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :

1° du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronefs dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point 5° ; et

2° des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronefs pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point 1°, par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronefs réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

(4) Au plus tard le 28 février de chaque année, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloués à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 20.

Art. 20. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs (…) abrogé

(1) Pour chaque période visée à l'article 17, 3 pour cent de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :

1° qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 17 ;

ou

2° dont les données relatives aux tonnes kilomètres traduisent une augmentation annuelle moyenne supérieure à 18 pour cent entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 17, et la deuxième année civile de cette période ;

et dont les activités visées au point 1°, ou le surcroît d'activités visées au point 2°, ne s'inscrivent pas, pour une partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

(2) Un exploitant d'aéronefs remplissant les conditions définies au paragraphe 1er peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. À cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 17, à laquelle elle se rapporte.

En application du paragraphe 1er, point 2°, un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus d'un million de quotas.

(3) Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :

1° contient les données relatives aux tonnes kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 17, à laquelle la demande se rapporte ;

2° apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1er sont remplis ;

3° dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1er, point 1°, indique :

i) le taux d'augmentation exprimé en tonnes kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 17, et la deuxième année civile de cette période;

ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 17, et la deuxième année civile de cette période ;

~~iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 19, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 17, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1er, point 2°.~~

~~(4) Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre de l'article 3*septies*, (5) de la directive 2003/87/ce précitée, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :~~

~~1° de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 :~~

~~i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1er, point 1°, par les données relatives aux tonnes kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point 2°, et à l'article 3*septies*, 4) de la directive 2003/87/CE précitée ;~~

~~ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1er, point 2°, par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1er, point 2°, consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point 3°, iii), et à l'article 3*septies*, 4) de la directive 2003/87/CE précitée ; et~~

~~2° de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronefs pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point 1° par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 17 à laquelle l'allocation se rapporte.~~

Art. 21. Programmes de suivi et de notification

Chaque exploitant d'aéronef soumet à l'administration un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions SEQE **~~et des données relatives aux tonnes kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 19~~**. L'administration approuve ces programmes en conformité avec les exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions SEQE 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.

Art. 22. Etat membre responsable

(1) L'État membre d'un exploitant d'aéronef est :

1° dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément aux dispositions du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, l'État membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question et

2° dans tous les autres cas, l'État membre pour lequel l'estimation des émissions SEQE de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.

(2) Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 17, aucune des émissions SEQE de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1er, point 2° n'est attribuée à son État membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre État membre responsable pour la période suivante. Le nouvel État membre responsable est l'État membre pour lequel l'estimation des émissions SEQE de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.

(3) Aux fins du paragraphe 1er, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans l'Union après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006.

Section 2*bis*. – Secteur maritime

Art. 22*bis*. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Art. 22*ter*. Introduction progressive des exigences applicables

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

1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.

Art. 22*quater*. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité

(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins de l'alinéa 1er, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.

(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22*ter* et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22*quinquies*. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration et soumettent à l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*sexies*. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE

L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22*quinquies*, conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*septies*. Autorité responsable d'une compagnie maritime

(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :

1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;

2° 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 quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22*bis* ;

3° 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 22*bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.

(2) Une autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour.

Section 3.– Installations fixes

Art. 23. Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

Aucune installation n'a le droit d'exercer une activité visée à l'annexe I entraînant des émissions SEQE spécifiées en relation avec cette activité, à moins que son exploitant ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux articles 24 et 25.

Pour les installations reprises à l'annexe I de la loi modifiée du 9 mai 2014 relative aux émissions industrielles, les limitations et conditions fixées dans l'autorisation au titre de la loi précitée du 9 mai 2014 servent de référence pour l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Art. 24. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre comprend une description :

1° de l'installation et de ses activités ainsi que des technologies utilisées;

2° des matières premières et auxiliaires dont l'emploi est susceptible d'entraîner des émissions SEQE des gaz énumérés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive ;

3° des sources d'émission des gaz énumérés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive de l'installation ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE conformément au règlement (UE) 2018/2066 précité. La demande comprend également un résumé non technique des informations visées à l'alinéa 1er.

(2) La demande d'autorisation doit être soumise au moins deux mois avant le début de l'exploitation.

Art. 25. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre concernant les émissions SEQE en provenance de tout ou partie d'une installation, s'il considère que l'exploitant est en mesure de surveiller et de déclarer les émissions SEQE.

Une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre peut couvrir une ou plusieurs installations exploitées sur le même site par le même exploitant.

(2) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'exploitant ;

2° une description des activités et des émissions SEQE de l'installation ;

3° un programme de surveillance qui répond aux exigences du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité. Le ministre peut autoriser l'actualisation des programmes de surveillance des exploitants

sans modifier leur autorisation. Les exploitants soumettent tout programme de surveillance actualisé au ministre pour approbation ;

4° les exigences en matière de déclaration ;

5° l'obligation de restituer, **~~dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile~~** **dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4**, des quotas correspondant aux émissions SEQE totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37.

(3) Sur demande motivée du ministre, l'exploitant d'une installation doit délivrer les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

Art. 26. Changements concernant les installations

(1) Au moins deux mois à l'avance, l'exploitant informe le ministre de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement de l'installation, ou toute extension ou réduction importante de sa capacité, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et de la date prévisible à laquelle auront lieu les changements. Le cas échéant, le ministre actualise l'autorisation et tient compte de tout changement réellement effectué. En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant.

(2) L'exploitant informe l'administration de tout changement relatif à l'exploitation d'une installation ayant une incidence sur l'allocation de cette installation. Cette information visée à l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission du 31 octobre 2019 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne des modalités supplémentaires pour les adaptations de l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit liées aux variations du niveau d'activité doivent parvenir à l'administration pour le **~~15 février~~** **7 mars** au plus tard.

(3) En cas de reprise d'une installation par un autre exploitant, les décisions d'allocation existantes concernant les allocations non encore allouées sont reportées sur la nouvelle installation. Le nouvel exploitant est responsable des obligations du cycle de conformité complet qui n'est pas encore clôturé au moment de la reprise. Cet exploitant ne soumet qu'une seule déclaration et vérification des émissions SEQE pour lesquelles il effectue une restitution unique des quotas à partir du compte d'exploitant qu'il a repris. Cet exploitant devient responsable des corrections des émissions SEQE se référant à des cycles de conformité déjà clôturés.

Art. 27. ~~Quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union~~ (…) abrogé

~~(1) La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union à compter de 2013 diminue de manière linéaire à partir du milieu de la période 2008-2012. Cette quantité diminue d'un facteur linéaire de 1,74 pour cent par rapport au total annuel moyen de quotas délivrés par les États membres conformément aux décisions de la Commission relatives à leurs plans nationaux d'allocation de quotas pour la période 2008-2012.~~

~~(2) A partir de 2021, le facteur linéaire est de 2,2 pour cent.~~

Art. 28. Adaptation de la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union

En ce qui concerne les installations qui ont été incluses dans le SEQE de l'UE au cours de la période 2008-2012 au titre de l'article 24, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à délivrer à compter du 1er janvier 2013 est adaptée pour tenir compte de la quantité annuelle moyenne de quotas délivrés pour ces installations au cours de la période de leur inclusion, elle-même adaptée en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 27.

Art. 29. Mise aux enchères des quotas

(1) Est mise aux enchères l'intégralité des quotas qui ne sont pas délivrés à titre gratuit conformément à l'article 30 ou à l'article 10 quater de la Directive2003/87/CE telle que modifiée et qui ne sont pas placés dans la réserve de stabilité du marché créée par la décision (UE) 2015/1814 du Parlement

européen et du Conseil, ci-après dénommée « réserve de stabilité du marché » ou qui ne sont pas annulés conformément à l'article 34, paragraphe 6.

(2) Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds dont question au ~~titre~~ **chapitre** III.

Un pourcentage minimal de 50 pour cent des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visés au paragraphe 2, y compris l'intégralité des recettes des enchères visées ~~**au paragraphe 2, lettres b) et c),**~~ **à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée** ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, sera utilisé pour une ou plusieurs des fins suivantes :

1° réduction des émissions SEQE de gaz à effet de serre, notamment en contribuant au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds d'adaptation rendu opérationnel par la conférence sur le changement climatique de Poznan (COP 14 et COP/MOP 4), adaptation aux conséquences du changement climatique et financement d'activités de recherche et de développement ainsi que de projets de démonstration en vue de la réduction des émissions SEQE et de l'adaptation au changement climatique, y compris la participation à des initiatives s'inscrivant dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques et des plates-formes technologiques européennes ;

2° développement des énergies renouvelables pour respecter l'engagement de l'Union en matière d'énergies renouvelables, ainsi que développement d'autres technologies qui contribuent à la transition vers une économie sobre en carbone sûre et durable, et contribution au respect de l'engagement de l'Union d'augmenter son efficacité énergétique pour l'amener aux niveaux convenus dans des actes législatifs pertinents ;

3° mesures destinées à éviter le déboisement et à accroître le boisement au Luxembourg et le boisement dans les pays en développement ayant ratifié l'accord international ;

4° transfert de technologies et facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays ;

5° piégeage par la sylviculture dans l'UE ;

6° captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour environnement, du CO_2, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers ;

7° incitation à adopter des moyens de transport à faible émission et les transports publics ;

8° financement des activités de recherche et de développement en matière d'efficacité énergétique et de technologies propres dans les secteurs couverts par la présente loi ;

9° 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 ;

11° couverture des frais administratifs liés à la gestion du SEQE de l'UE ;

12° financement des actions climatiques dans les pays tiers vulnérables, notamment pour l'adaptation aux conséquences du changement climatique ;

13° promotion de l'acquisition de compétences et de la réaffectation de la main-d'œuvre afin de contribuer à une transition juste vers une économie sobre en carbone, en particulier dans les régions les plus concernées par la transition professionnelle, en étroite collaboration avec les partenaires sociaux.

Art. 30. Délivrance de quotas à titre gratuit

(1) Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité, à l'exception des cas relevant de l'article 10 *quater* de la directive 2003/87/CE précitée et de l'électricité produite à partir de gaz résiduaires.

(1*bis*) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois

ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. 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 ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1er, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1er mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :

1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;

2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;

3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1*ter*) 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) 2023/956 précité.

(1*quater*) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation à l'alinéa 1er, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement 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 marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique.

(2) (…) abrogé ~~Sous réserve des paragraphes 3 et 9, et sans préjudice de l'article 10*quater* de la Directive 2003/87/CE précitée, aucun quota n'est alloué à titre gratuit aux producteurs d'électricité, aux installations de captage de CO_2, aux pipelines destinées au transport de CO2 ou aux sites de stockage de CO_2.~~

(3) (…) abrogé ~~Des quotas gratuits sont alloués au chauffage urbain ainsi qu'à la cogénération à haut rendement telle que définie par le règlement grand ducal modifié du 26 décembre 2012 relatif à la production d'électricité basée sur la cogénération à haut rendement. Pour chaque année postérieure à 2013, le total des quotas délivrés à ces installations pour la production de ce type de chaleur est adapté en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 27, à l'exception des années pour lesquelles ces quotas sont adaptés de manière uniforme conformément au paragraphe 4 du présent article.~~

(4) Afin de respecter la part de quotas à mettre aux enchères visée à l'article 29, lorsque la somme des quotas alloués à titre gratuit chaque année n'atteint pas la quantité maximale permettant de respecter la part de quotas à mettre aux enchères, le reste des quotas nécessaire pour atteindre cette quantité est utilisé pour éviter ou limiter la réduction des quotas alloués à titre gratuit, de manière à respecter la part de quotas à mettre aux enchères les années suivantes. Toutefois, dans les cas où la quantité maximale est atteinte, les quotas alloués à titre gratuit sont adaptés en conséquence. Cette adaptation est effectuée de manière uniforme.

(5) Par dérogation au paragraphe 4, une quantité supplémentaire s'élevant, au maximum, à 3 % de la quantité totale des quotas est utilisée, dans la mesure nécessaire, pour augmenter la quantité maximale disponible au titre du paragraphe 4.

(6) Lorsque moins de 3 pour cent de la quantité totale des quotas sont nécessaires pour augmenter la quantité maximale disponible au titre du paragraphe 4 :

1° 50 millions de quotas au maximum sont utilisés pour augmenter la quantité de quotas disponibles pour soutenir l'innovation conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° 0,5 pour cent au maximum de la quantité totale de quotas est utilisé pour augmenter la quantité de quotas disponibles afin de moderniser les systèmes énergétiques de certains États membres conformément à l'article 10*quinquies* de la directive 2003/87/CE précitée.

(7) Les quotas compris dans le montant maximal visé au paragraphe 4 du présent article qui n'ont pas été alloués à titre gratuit au plus tard en 2020 sont mis en réserve pour les nouveaux entrants, ainsi que 200 millions de quotas placés dans la réserve de stabilité du marché en application de l'article 1er, paragraphe 3, de la décision (UE) n° 2015/1814. Sur les quotas mis en réserve, jusqu'à 200 millions sont à nouveau placés dans la réserve de stabilité du marché à la fin de la période 2021-2030 s'ils n'ont pas été alloués au cours de cette période. À partir de 2021, les quotas qui, en application des paragraphes 10 et 11, n'ont pas été alloués aux installations, sont ajoutés à la quantité de quotas mis en réserve en application de la première phrase du présent paragraphe.

(8) L'allocation de quotas à titre gratuit diminue ensuite chaque année en quantités égales, pour atteindre 30 pour cent à compter de 2020.

(9) Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité~~**, sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable**~~. Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités.

(10) Le niveau des quotas alloués à titre gratuit aux installations dont les activités ont augmenté ou diminué, selon une évaluation réalisée sur la base d'une moyenne mobile de deux années, de plus de 15 pour cent par rapport au niveau initialement retenu pour déterminer l'allocation de quotas à titre gratuit pour la période concernée visée à l'article 11, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, est adaptée, le cas échéant. Ces adaptations s'effectuent avec les quotas provenant de la quantité de quotas mis en réserve conformément au paragraphe 8 ou en ajoutant des quotas à cette quantité.

(11) La demande d'allocation de quotas d'émission à titre gratuit doit être introduite par l'exploitant avant le 30 mai 2019 pour la première période d'allocation, et tous les cinq ans par la suite. Sur demande dûment motivée, l'administration peut fixer une autre date limite qui ne peut cependant dépasser de plus d'un mois la date limite ci-dessus.

Art. 31. Mesures nationales d'exécution

(1) Au plus tard le ~~**28 février**~~ **30 juin** de chaque année, le ministre délivre la quantité de quotas allouée pour l'année concernée, calculée conformément aux articles 29 et 30, et de l'article 3, paragraphe 3, alinéa 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité.

(2) Le ministre ne peut octroyer de quotas à titre gratuit aux installations dont la Commission européenne a refusé l'inscription sur la liste visée à l'article 11, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE

précitée. L'administration établit une première liste nationale des installations couvertes par la présente loi et des quotas gratuits alloués à chaque installation pour la période de cinq ans débutant le 1er janvier 2021 et, tous les cinq ans par la suite, des listes nationales subséquentes des installations et des quotas gratuits en question pour chaque période ultérieure de cinq ans. Les listes, qui sont publiées par l'administration sur un site internet, sont notifiées à la Commission européenne. Chaque liste contient des informations relatives à l'activité de production, aux transferts de chaleur et de gaz, à la production d'électricité et aux émissions au niveau des sous-installations au cours des cinq années civiles précédant sa présentation. Des quotas ne sont alloués à titre gratuit qu'aux installations pour lesquelles ces informations sont fournies.

Section 4.– Dispositions applicables au secteur de l'aviation, ~~et~~ aux installations fixes et au secteur maritime

Art. 32. (…) abrogé

Art. 33. Activités de projets

(1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3, et lorsqu'une activité de projet est mise en œuvre, aucune URE ou REC ne peut être délivrée pour une réduction ou une limitation des émissions SEQE de gaz à effet de serre des installations qui relèvent de la présente loi.

Les activités de projet ne sont autorisées que lorsque tous les participants au projet ont leur siège social soit dans un pays qui a signé l'accord international relatif à ces projets, soit dans un pays ou une entité sous-fédérale ou régionale qui est lié(e) au SEQE de l'UE conformément à l'article 25 de la Directive 2003/87/CE précitée.

(2) Lorsqu'il autorise la participation d'entités privées ou publiques à des activités de projet, le Ministre veille à ce qu'elle soit compatible avec les orientations, modalités et procédures pertinentes adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.

(3) Dans le cas d'activités de projet de production d'hydroélectricité avec une capacité de production excédant 20 mégawatt, le Ministre s'assure, lorsqu'il approuve de telles activités de projet, que les critères et lignes directrices internationaux pertinents, y compris ceux contenus dans le rapport final de 2000 de la Commission mondiale des Barrages « Barrages et développement : un nouveau cadre pour la prise de décision », seront respectés pendant la mise en place de telles activités de projet.

Art. 34. Transfert, restitution, suspension, annulation et réclamation de quotas

(1) Les quotas peuvent être transférés entre :

1° personnes dans l'Union européenne ;

2° personnes dans l'Union européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre l'Union européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(2) Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs**, ~~et~~** aux exploitants d'installations **ou aux compagnies maritimes**.

(3) **(…) abrogé** ~~**Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions SEQE de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 37, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Le ministre veille à ce que les quotas restitués soient annulés.**~~

(4) ~~**Pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2020, tout exploitant d'une installation restitue, le 30 avril de chaque année au plus tard, un nombre de quotas, autres que des quotas de l'aviation, correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37. Le ministre veille à ce que les quotas restitués soient ensuite annulés.**~~

~~**Pour la période débutant le 1er janvier 2021, tout exploitant d'une installation restitue, le 30 avril de chaque année au plus tard, un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 32. Le ministre veille à ce que ces quotas soient ensuite annulés.**~~

Le 30 septembre de chaque année au plus tard :

1° tout exploitant d'une installation restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

2° tout exploitant d'aéronef restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

3° toute compagnie maritime restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22*sexies*.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément au premier alinéa.

(4*bis*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

(4*ter*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quinquies*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.

(4*quater*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 –*quater* de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.

(4*quinquies*) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages.

(5) Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire dans le cas d'émissions SEQE vérifiées en tant que faisant l'objet d'un captage et d'un transport en vue d'un stockage permanent vers une installation pour laquelle une autorisation est en vigueur conformément à la loi du 27 août 2012 sur le stockage géologique du dioxyde de carbone.

(5*bis*) 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 de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5*ter*) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

(6) Des quotas peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient. En cas de fermeture de capacités de production d'électricité sur le territoire national en raison de mesures nationales supplémentaires, des quotas provenant de la quantité totale de quotas mis aux enchères peuvent être annulés, à concurrence d'un montant correspondant à la moyenne des émissions SEQE vérifiées de l'installation concernée au cours d'une période de cinq ans précédant la fermeture. La Commission en est informée.

(7) Les paragraphes 1er et 2 s'entendent sans préjudice de l'article 10 quater de la Directive 2003/87/CE précitée.

(7*bis*) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;

2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021.

Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO_2 des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

1° vols d'État ;

2° vols humanitaires ;

3° vols médicaux ;

4° vols militaires ;

5° vols de lutte contre le feu ;

6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

(7*ter*) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026.

(8) Le ministre peut suspendre l'allocation de quotas d'émission pour les installations qui ont interrompu leurs activités tant qu'il n'est pas établi qu'elles vont reprendre ces activités.

(9) Le ministre peut suspendre l'allocation de quotas tant que l'exploitant ne fournit pas les informations correctes et acceptables qui permettent de décider sur son allocation ou allocation modifiée.

(10) Lorsque, du fait de fausses données fournies par l'exploitant d'aéronefs ou d'installations fixes, de données indisponibles au moment de l'allocation ou d'une erreur commise par l'administrateur du registre, une surallocation a été effectuée, l'opérateur en question doit retourner les quotas non dus sur le compte indiqué par l'administrateur du registre.

(11) La restitution de quotas non dus n'ouvre aucun droit à indemnisation dans le chef de l'exploitant.

(12) En cas d'ouverture de la procédure de faillite ou de liquidation d'une société, les obligations du présent article sont assumées par le curateur respectivement le liquidateur. Seuls les quotas excédant les obligations visées dans le présent article font partie de la masse.

Art. 34*bis*. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :

1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée.

Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1er sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(4) Par dérogation à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1er, points 1° et 2°, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO_2, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

(5) Le paragraphe 1er s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée ou a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement.

Art. 35. Validité des quotas

Les quotas délivrés à partir du 1er janvier 2013 sont valables pour une durée indéterminée. Les quotas délivrés à partir du 1er janvier 2021 comportent une mention indiquant au cours de quelle période de dix ans à compter du 1er janvier 2021 ils ont été délivrés, et ils sont valables pour les émissions SEQE produites dès la première année de cette période.

Art. 36. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

(1) Chaque exploitant d'installation ou d'aéronef, après la fin de l'année concernée, surveille et déclare au ministre les émissions SEQE produites par son installation ou par l'aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, conformément à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité. Les déclarations annuelles et les rapports du vérificateur doivent être présentés par les exploitants d'installations ou les exploitants d'aéronefs à l'administration au plus tard le 7 mars.

(2) À partir du 1er janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO_2 de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1er, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande.

Art. 37. Vérification et accréditation

Les déclarations présentées par les exploitants d'installations ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 36 sont vérifiées conformément à l'annexe V de la directive 2003/87/CE précitée

telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive et au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission du 19 décembre 2018 concernant la vérification des données et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE telle que modifiée.

Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions SEQE de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

Au moins une semaine à l'avance, les exploitants et les exploitants d'aéronefs communiquent la date de la visite sur site du vérificateur à l'administration. Cette dernière peut participer à cette visite sur site en tant qu'observatrice.

Art. 38. Diffusion d'informations et secret professionnel

L'ensemble des décisions et des rapports concernant la quantité et la distribution des quotas, ainsi que la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions SEQE, est immédiatement et systématiquement diffusé de manière à garantir un accès non discriminatoire à ces informations.

Il est interdit de communiquer les informations couvertes par le secret professionnel à toute autre personne ou autorité, sous réserve de la loi du 25 novembre 2005 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement.

Art. 39. Accès à l'information

Les décisions relatives à l'allocation de quotas, les informations relatives aux activités de projets et les rapports sur les émissions SEQE requis conformément à l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre qui sont détenus respectivement par le ministre et l'administration sont mis à la disposition du public sur un site électronique crée à cet effet.

Art. 40. Registres

(1) Les quotas délivrés sont détenus dans le registre communautaire pour exécuter les opérations relatives à la tenue des comptes de dépôt ouverts dans l'Etat membre et à l'allocation, à la restitution et à l'annulation des quotas en application du règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission du 2 mai 2013 établissant un registre de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et aux décisions n°280/2004/CE et n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (UE) n° 920/2010 et (UE) n° 1193/2011 de la Commission, tel que modifié et à partir du 1er janvier 2021 en application du 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.

Chaque Etat membre peut exécuter les opérations autorisées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

A l'exception des ~~**comptes de vérificateur**~~ **enregistrements des vérificateurs**, les frais de gestion des comptes sont à payer annuellement par le titulaire du compte. Les frais de gestion sont de 500 euros. ~~**Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les comptes de vérificateur, les comptes de dépôt d'exploitants et les compte de dépôt d'exploitants d'aéronefs.**~~

(1*bis*) Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'exploitants et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs. L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet de lancer et d'approuver des processus au sein du registre et n'est pas limité à la consultation seule du registre.

(1*ter*) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.

(1*quater*) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'EEE ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois.

(2) Toute personne peut détenir des quotas. Le registre est accessible au public et comporte des comptes séparés pour enregistrer les quotas détenus par chaque personne à laquelle et de laquelle des quotas sont délivrés ou transférés.

(3) L'opérateur est tenu d'introduire le chiffre des émissions SEQE dans le registre pour le 31 mars de chaque année et le vérificateur est tenu de l'approuver pour cette même date.

(4) L'administrateur du registre bloque le compte d'exploitant si ce dernier n'a pas présenté la déclaration des émissions SEQE et le rapport du vérificateur à l'administration pour le 31 mars de chaque année.

(5) Afin de vérifier l'authenticité d'une demande d'ouverture de compte ou d'une demande de modification du compte, chaque utilisateur du registre est tenu de fournir une copie certifiée de sa carte d'identité ainsi qu'un certificat de résidence datant de moins de trois mois.

Art. 41. Administration

(1) L'administration est l'administrateur national chargé de gérer une série de comptes d'utilisateur du registre de l'Union. Elle est également l'administration compétente administrative pour l'approbation des plans de surveillance et autres rapports que les exploitants et vérificateurs doivent soumettre, à l'exception des demandes d'allocation ou de modification d'allocation qui sont approuvées par le ministre. Elle peut se faire assister par un expert.

(2) L'administration peut exiger que les exploitants, les exploitants d'aéronefs et les vérificateurs utilisent des modèles électroniques ou des formats de fichiers spécifiques pour soumettre :

1° les demandes en vue d'une allocation à titre gratuit ;

2° la déclaration visée à l'article 26, paragraphes 1 et 2 ;

3° les déclarations relatives aux données de référence, les plans méthodologiques de surveillance et les rapports de vérification visés à l'article 4, paragraphe 2 du 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 ;

4° les déclarations des données de nouveaux entrants, les plans méthodologiques de surveillance et les rapports de vérification visés à l'article 5, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2019/331 précité ;

5° les plans de surveillance et les corrections apportées à ces plans, ainsi que la remise des déclarations annuelles d'émissions SEQE et de données relatives aux tonnes-kilomètres, les rapports de vérification et les rapports relatifs aux améliorations apportées dont question au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, sous réserve de l'article 3, paragraphe 3, alinéa 3 du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité ;

6° Les rapports de vérification visés par le règlement d'exécution (UE) 2018/2067 précité.

Section 4*bis*. –Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs

Art. 41*bis*. Champ d'application

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, 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. La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2*bis* et 3.

Art. 41*ter*. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

(1) À partir du 1er janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux paragraphes 2 et 3.

(2) Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1er au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description:

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(3) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1er aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE 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 les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;

2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;

4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 37, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(5) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

(6) L'entité réglementée informe l'administration 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, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41*quater*. Déclaration des émissions pour l'année 2024

Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

Chapitre 5. Dispositions diverses

Art. 42. Amendes administratives

(1) En cas d'exploitation en l'absence d'autorisation visée à l'article 23, le ministre inflige à l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs une amende forfaitaire de 500 euros par jour d'exploitation sans autorisation.

(2) En cas de non-soumission du plan de surveillance, du rapport d'amélioration ou de la déclaration des émissions visés par le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, **de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité,** du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité, ou du plan méthodologique de surveillance visé par le règlement délégué (UE) 2019/331 précité, le ministre inflige à l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs une amende forfaitaire de 250 euros par jour de retard.

(3) En cas de non-retour de quotas visés à l'article 34, paragraphe 10, le ministre inflige à l'exploitant ou à l'exploitant d'aéronefs une amende forfaitaire de 500 euros par jour de retard.

(4) Tout exploitant**,** ~~**ou**~~ exploitant d'aéronef **ou compagnie maritime** qui, au plus tard le 30 ~~**avril**~~ **septembre** de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant**,** ~~**ou**~~ l'exploitant d'aéronef **ou la compagnie maritime** n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas l'exploitant**,** ~~**ou**~~ l'exploitant d'aéronef **ou la compagnie maritime** de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

La non restitution à la date du 30 ~~**avril**~~ **septembre** déclenche d'office l'amende.

L'amende sur les émissions SEQE excédentaires concernant les quotas délivrés à compter du 1er janvier 2013 augmente conformément à l'indice européen des prix à la consommation.

(4*bis*) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement.

(5) Les amendes sont payables dans les trente jours de la notification de la décision écrite, nonobstant l'exercice d'une voie de recours.

Le paiement de l'amende ne libère pas l'exploitant**, ou** l'exploitant d'aéronefs**, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect** des obligations précitées.

Si les obligations ne sont pas respectées malgré l'amende prononcée, l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs s'expose aux mesures administratives prévues à l'article 43.

Les amendes sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA Le recouvrement se fait comme en matière de droits d'enregistrement. Les amendes sont portées directement en recette au fonds dont question au ~~**Titre**~~ **chapitre** III.**(6) Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.**

Art. 43. Mesures administratives

(1) En cas de non-respect des dispositions des articles ~~**19,**~~ 21, 23, 24**,** paragraphe 2, 25**,** paragraphe 3, 26, 30**,** paragraphe ~~**12**~~ **11**, 34, 36, 37 et 40**,** paragraphe 3, le ministre peut, selon le cas :

1° impartir à l'exploitant**,** ~~**ou**~~ à l'exploitant d'un aéronef **ou à la compagnie maritime** un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,

2° faire suspendre, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées.

(2) Le ministre peut retirer à l'exploitant l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre si celle-ci a été délivrée sur base de renseignements sciemment inexacts ou s'il ne respecte pas les dispositions réglementaires ou les conditions particulières déterminées dans l'autorisation.

(3) Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1er premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1er deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :

1° des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;

2° des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;

3° une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire ; et

4° une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.

(4) Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants**,** ~~**et**~~ des exploitants d'aéronefs **et des compagnies maritimes** qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas ou de retourner les quotas est publié.

(5) Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.

Art. 44. Recherche et constatation des infractions

(1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des ~~**douanes et accises**~~ **Douanes et Accises** et les agents de ~~**l'Administration de l'environnement**~~ **l'administration** sont chargés de constater les infractions à la présente loi**,** ~~**et à**~~ ses règlements d'exécution **et au règlement (UE) 2023/956 précité**.

(2) Dans l'exercice de leurs fonctions, ces agents ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

(3) A l'exception des membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisés par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité ».

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 45. Prérogatives et pouvoirs de contrôle

(1) Les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et les agents visés à l'article 44 ont accès aux locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et à ses règlements d'exécution. Ils peuvent pénétrer de jour et de nuit, lorsqu'il existe des indices suffisants ou des motifs légitimes de considérer qu'un contrôle du respect des dispositions de la présente loi ou des règlements d'exécution, dans les locaux, installations, sites et moyens de transport visés ci-dessus s'impose.

(2) Les dispositions du paragraphe 1er ne sont pas applicables aux locaux qui servent à l'habitation.

Toutefois, et sans préjudice de l'article 33, paragraphe 1er, du Code de procédure pénale, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à

l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par un des agents ayant la qualité d'officier de police judiciaire visés à l'article 44, ou par un officier de police judiciaire de la Police grand-ducale, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.

(3) Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes 1 et 2, les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et les agents visés à l'article 44 sont autorisés à :

1° constater les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire ;

2° accéder à tous locaux, terrains ou installations à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications ;

3° prélever des échantillons aux fins d'analyser la quantité des émissions SEQE de gaz à effet de serre visés à l'annexe II de la directive 2003/87/CE précitée telle que modifiée par les actes délégués de la Commission européenne pris en conformité des articles 22 et 23 de cette directive. Ces échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant de l'établissement ou au détenteur pour le compte de celui-ci, à moins que l'exploitant ou le détenteur n'y renoncent expressément.

(4) Toute personne faisant l'objet des mesures prévues au présent article est tenue, à la réquisition des membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire et des agents dont question à l'article 44, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.

(5) Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Art. 46. Sanctions pénales

Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 1 000 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

1° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 10 ne restitue pas les quotas y visés ;

2° Toute personne qui par infraction à l'article 12, 1er, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité ne déclare pas les émissions SEQE ;

3° Toute personne qui par infraction à l'article 23, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité n'informe pas immédiatement l'autorité compétente de son impossibilité à mettre en œuvre une surveillance conforme au plan de surveillance approuvé par l'autorité compétente ;

4° Toute personne qui par infraction à l'article 25, paragraphe 3 ne délivre pas les informations y visées ;

5° Toute personne qui par infraction à l'article 26, paragraphe 2 n'informe pas le ministre des changements y visés ;

6° Toute personne qui par infraction à l'article 34, paragraphe 4 ne restitue pas les quotas avant l'écoulement du délai y visé ;

7° Toute personne qui par infraction à l'article 36 ne déclare pas les émissions SEQE conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité ;

8° Toute personne qui entrave ou ne respecte pas les mesures administratives prises en application de l'article 43.

9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;

10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1er à 3, l'article 11*bis*, paragraphes 1er à 3, ou l'article 12, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre.

Art. 47. Disposition modificative

L'article 4, lettre k) de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement est supprimé.

Art. 48. Disposition abrogatoire

La loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre est abrogée.

Art. 49. Dispositions transitoires

(1) Le plan intégré en matière d'énergie et de climat adopté avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article 14 du règlement UE 2018/1999 précité et de l'article **~~11~~ 10**.

(2) La stratégie à long terme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre adoptée avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article 15 du règlement UE 2018/1999 précité et de l'article **~~12~~ 11**.

(3) La stratégie d'adaptation aux effets du changement climatique adoptée avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable. Sa mise à jour relève de l'article **~~13~~ 12**.

(4) Les autorisations émises sous l'empire de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre restent valables jusqu'à leur terme.

(5) **(…) abrogé ~~L'article 11, l'article 11*bis* paragraphes 3 à 6, paragraphe 7, alinéas 1 et 2, paragraphes 9, 10 et 11 et l'article 12*bis*, paragraphe 7, de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre restent en vigueur jusqu'au 31 décembre 2020.~~**(6) Les mesures administratives émises sous l'empire de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre restent valables et leur non-respect est pénalement sanctionné.

(7) L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du […] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025.

Art. 50. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante « loi du 15 décembre relative au climat ».

*

ANNEXE I

Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi

1. **~~Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés, ainsi que les installations utilisant exclusivement de la biomasse, ne sont pas visées par la présente loi.~~ Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi.**
2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en œuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.
3. **~~Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le système communautaire, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment~~**

~~figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW et les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse ne sont pas prises en considération dans ce calcul. Les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse comprennent les unités qui utilisent des combustibles fossiles dans les phases de démarrage ou d'extinction de l'unité.~~ **Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul.**

4. Si une unité met en œuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui détermine l'inclusion dans le système communautaire.
5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses dans le permis d'émission de gaz à effet de serre.
6. Tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité sont couverts.

~~*Activités*~~	~~*Gaz à effet de serre*~~
~~**Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux)**~~ ~~**Raffinage de pétrole**~~ ~~**Production de coke**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~ ~~**Dioxyde de carbone**~~ ~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Production de fonte ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferroalliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Production d'aluminium primaire**~~	
~~**Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées**~~	~~**Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés**~~
~~**Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour**~~	

~~*Activités*~~	~~*Gaz à effet de serre*~~
~~**Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour**~~	
~~**Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Fabrication de matériaux isolants en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Séchage ou calcination du plâtre ou production de planches de plâtre et autres compositions à base de plâtre, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses**~~	
~~**Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Production de noir de carbone, y compris la carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les résidus de craquage et de distillation, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~ ~~**Dioxyde de carbone**~~ ~~**Dioxyde de carbone**~~ ~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Production d'acide nitrique**~~	~~**Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote**~~
~~**Production d'acide adipique**~~	~~**Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote**~~
~~**Production de glyoxal et d'acide glyoxylique**~~	~~**Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote**~~
~~**Production d'ammoniac**~~	
~~**Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour**~~	~~**Dioxyde de carbone**~~ ~~**Dioxyde de carbone**~~
~~**Production d'hydrogène (H2) et de gaz de synthèse par reformage ou oxydation partielle avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour**~~	~~**Dioxide de carbone**~~
~~**Production de soude (Na2CO3) et de bicarbonate de sodium (NaHCO3)**~~	
~~**Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone**~~	~~**Dioxide de carbone**~~ ~~**Dioxide de carbone**~~
~~**Transport par pipelines des gaz à effet de serre en vue de leur stockage dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone**~~	
~~**Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone**~~	~~**Dioxide de carbone**~~ ~~**Dioxide de carbone**~~
~~**Aviation**~~ ~~**Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.**~~	~~**Dioxide de carbone**~~

~~Activités~~	*~~Gaz à effet de serre~~*
~~Sont exclus de cette définition :~~ **~~a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ;~~** **~~b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ;~~** **~~c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu ; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ;~~** **~~d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago ;~~** **~~e) les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;~~** **~~f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;~~** **~~g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol ;~~** **~~h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg ;~~** **~~i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an ;~~** **~~j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :~~** **~~– soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;~~** **~~– soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10.000 tonnes par an.~~** **~~Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.~~** **~~k) du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions annuelles totales sont inférieures à 1.000 tonnes de CO_2.~~**	

Activités	*Gaz à effet de serre*
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) **À partir du 1er janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.**	**Dioxyde de carbone**

Activités	*Gaz à effet de serre*
Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	**Dioxyde de carbone**
Production de coke	**Dioxyde de carbone**
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	**Dioxyde de carbone**
Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	**Dioxyde de carbone**
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	**Dioxyde de carbone**
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	**Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés**
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	**Dioxyde de carbone**
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	**Dioxyde de carbone**
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	**Dioxyde de carbone**
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Production d'acide nitrique	**Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote**

Activités	*Gaz à effet de serre*
Production d'acide adipique	**Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote**
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	**Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote**
Production d'ammoniac	**Dioxyde de carbone**
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Production d'hydrogène (H_2) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	**Dioxyde de carbone**
Production de soude (Na_2CO_3) et de bicarbonate de sodium ($NaHCO_3$)	**Dioxyde de carbone**
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde carbone	**Dioxyde de carbone**
Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi	**Dioxyde de carbone**
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	**Dioxyde de carbone**
Aviation **Vols entre aérodromes situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aérodromes qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :** **3° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;** **4° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021 ; aux fins du présent point, les émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :** **g) vol d'État ;** **h) vols humanitaires ;** **i) vols médicaux ;** **j) vols militaires ;** **k) vols de lutte contre le feu ;**	**Dioxyde de carbone**

Activités	*Gaz à effet de serre*
l) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.	
Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité.	
Sont exclus de cette définition :	
14° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ;	
15° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ;	
16° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ;	
17° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ;	
18° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;	
19° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;	
20° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ;	
21° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ;	
22° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ;	
23° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :	
c) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;	
d) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an.	
Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ;	

Activités	*Gaz à effet de serre*
24° du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ; **25° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ;** **26° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.**	
Transport maritime	**Dioxyde de carbone**
Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1er *bis*, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1er *ter*, dudit règlement	**À partir du 1er janvier 2026, méthane et oxyde nitreux**

*

ANNEXE II

Secteurs visés à l'article 5

Secteurs	*Délimitation*	*catégorie(s) GIEC (CRF)*
Industries de l'énergie et manufacturières, construction	Production et distribution d'électricité et de chaleur : ne comprend pas l'incinération de déchets avec récupération d'énergie (1A1), combustion (1A2), émissions fugitives (stockage et distribution d'énergie) (1B), procédés industriels (2A à 2C), utilisation non-énergétique de produits (2D), gaz fluorés et émissions de protoxyde d'azote de certains produits (2E à 2G)	1A1 hors incinération 1A2 1B 2
transports	transports aériens domestiques (1A3a), routier (1A3b), par rail (1A3c) et par voie d'eau (domestique) (1A3d), ainsi que les véhicules militaires (1A5b).	
	carburants	1A3 1A5
Bâtiments résidentiels et tertiaires	combustion (chauffage, climatisation/ventilation, eau chaude) pour les bâtiments commerciaux et de services (1A4a) et les logements résidentiels (1A4b).	1A4a et 1A4b
Agriculture et sylviculture	engins agricoles et sylvicoles (1A4c), combustion (chauffage, climatisation/ventilation, eau chaude) des bâtiments agricoles (1A4c), fermentation entérique (3A), gestion des déjections animales (3B), émissions directes et indirectes des sols agricoles (3D), chaulage des terres (3G), épandage d'urée minérale (3H) et autres engrais carbonés (3I).	1A4c 3

Secteurs	*Délimitation*	*catégorie(s) GIEC (CRF)*
Traitement des déchets et des eaux usées	stockage en décharges de déchets non dangereux (5A), compostage et traitement biologique des déchets (digestion anaérobie dans les installations de biogaz) (5B), incinération de déchets avec récupération d'énergie (1A1a) et traitement des eaux usées (5D).	1A1a incinération 5

*

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis*

Activité	***Gaz à effet de serre***
Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité : **4° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée ;** **5° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ;** **6° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant.** **Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent :** **5° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ;** **6° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ;** **7° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ;** **8° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).** **Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre :** **3° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point 1°, de la présente annexe ;** **4° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).**	**Dioxyde de carbone**

*

LOI MODIFIEE DU 15 DECEMBRE 2020
relative au climat

– Tableau de concordance –

Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat	*Directive 2003/87/CE modifiée*	*Directive (UE) 2023/ 958*	*Directive (UE) 2023/ 959*	*Règlement (UE) 2018/1999*
Art. 1er				
Art. 2	Art. 3	Art. 1er, 1)	Art. 1er, 3)	
Art. 3				
Art. 4				
Art. 5				
Art. 6				Art. 11
Art. 7				
Art. 8				Art. 9
Art. 9				Art. 9 Art. 10
Art. 10				Art. 14
Art. 11				Art. 15
Art. 12				
Art. 13				
Art. 14				
Art. 15				

Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat	*Directive 2003/87/CE modifiée*	*Directive (UE) 2023/958*	*Directive (UE) 2023/959*	*Règlement (UE) 2015/757 modifié*	*Règlement (UE) 2023/956*
Art. 15*bis*					Art. 11
Art. 16	Art. 2		Art. 1er, 2)		
Art. 17	Art. 3 *quater* Art. 3 *quinquies*, 1*bis*	Art. 1er, 2), b) Art. 1er, 3), b) Art. 1er, 4)			
Art. 18 *(abrogé)*	Art. 3 *quinquies*, 1	Art. 1er, 3), a)			
Art. 19 *(abrogé)*	Art. 3 *sexies*	Art. 1er, 4)			
Art. 20 *(abrogé)*	Art. 3 *septies*	Art. 1er, 4)			
Art. 21	Art. 3 *octies*		Art. 1er, 6)		
Art. 22	Art. 18 *bis*				
Art. 22*bis*	Art. 3 *octies bis*		Art. 1er, 7)		
Art. 22*ter*	Art. 3 *octies ter*		Art. 1er, 7)		
Art. 22*quater*	Art. 3 *octies quater*		Art. 1er, 7)		
Art. 22*quinquies*	Art. 3 *octies quinquies*		Art. 1er, 7)		
Art. 22*sexies*	Art. 3 *octies sexies*		Art. 1er, 7)		
Art. 22*septies*	Art. 3 *octies septies*		Art. 1er, 7)		

Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat	*Directive 2003/87/CE modifiée*	*Directive (UE) 2023/958*	*Directive (UE) 2023/959*	*Règlement (UE) 2015/757 modifié*	*Règlement (UE) 2023/956*
Art. 23	Art. 4 Art. 8				
Art. 24	Art. 5				
Art. 25	Art. 6		Art. 1er, 9)		
Art. 26	Art. 7				
Art. 27 *(abrogé)*					
Art. 28	Art. 9 *bis*				
Art. 29	Art. 10				
Art. 30	Art. 10 *bis*		Art. 1er, 13)		
Art. 31	Art. 11		Art. 1er, 19)		
Art. 32 *(abrogé)*					
Art. 33	Art.11 *ter*				
Art. 34	Art. 12	Art. 1er, 6), a) Art. 1er, 6), b)	Art. 1er, 21), a) Art. 1er, 21), b) Art. 1er, 21), c) Art. 1er, 21), d)		
Art.34*bis*	Art. 28 *bis*	Art. 1er, 10)			
Art. 35	Art. 13				
Art. 36	Art. 14 Art. 25 *bis*	Art. 1er, 7)			
Art. 37	Art. 15				
Art. 38	Art. 15 *bis*				
Art. 39	Art. 17				
Art. 40	Art. 19				
Art. 41					
Art. 41*bis*	Art. 30 *bis*		Art. 1er, 29)		
Art. 41*ter*	Art. 30 *ter*		Art. 1er, 29)		
Art. 41*quater*	Art. 30 *septies*		Art. 1er, 29)		
Art. 42	Art. 16				Art. 35, 5.
Art. 43	Art. 16				
Art. 44	Art. 16				
Art. 45	Art. 16				
Art. 46	Art. 16			Art. 20	
Art. 47					
Art. 48					
Art. 49					
Art. 50					

*

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT
MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat
Ministère initiateur :	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
Auteur(s) :	André Weidenhaupt / Joe Ducomble / Tom Uri
Téléphone :	247-86848 / 247-86876
Courriel :	joe.ducomble@mev.etat.lu / tom.uri@mev.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le projet vise à transposer la directive (UE) 2023/958 et la directive (UE) 2023/959 ainsi qu'à mettre en oeuvre le règlement (UE) 2023/956 et le règlement (UE) 2023/957.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de l'Économie / Commissariat aux affaires maritimes Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire Ministère des Finances Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Date :	19/09/2023

Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : ☒ Oui ☐ Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Consultation des ministères concernés par le projet (Ministère de l'Économie, Ministère de l'Énergie et de l'Aménagement du Territoire, Ministère des Finances, Ministère de la Mobilité et des Travaux publics) ainsi que du Comité de coordination interministériel pour l'action climat

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : ☒ Oui ☐ Non
- Citoyens : ☒ Oui ☐ Non
- Administrations : ☒ Oui ☐ Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?) ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a. [1]

Remarques / Observations :

[1] N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? ☒ Oui ☐ Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? ☐ Oui ☒ Non

Remarques / Observations :

6 Le projet contient-il une charge administrative [2] pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le coût administratif [3] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

[2] Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

[3] Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7 a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel [4] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

[4] Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8 Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

9 Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

Si oui, laquelle :

10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? ☒ Oui ☐ Non ☐ N.a.

Sinon, pourquoi ?

11 Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une ☒ Oui ☐ Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ? ☒ Oui ☐ Non

Remarques / Observations :

12 Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

13 Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ☐ Oui ☒ Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14 Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :

Egalité des chances

15 Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☒ Oui ☐ Non

Si oui, expliquez pourquoi : Le projet concerne la politique climatique de l'Union européenne et de ses États membres.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? ☐ Oui ☒ Non

Si oui, expliquez de quelle manière :

16 Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? ☐ Oui ☒ Non ☐ N.a.

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17 Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation [5] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

[5] Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18 Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers [6] ? ☐ Oui ☐ Non ☒ N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march___int__rieur/Services/index.html

[6] Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

CHECK DE DURABILITÉ - NOHALTEGKEETSCHECK

La présente page interactive nécessite au minimum la version 8.1.3 d'Adobe Acrobat® Reader®. La dernière version d'Adobe Acrobat Reader pour tous systèmes (Windows®, Mac, etc.) est téléchargeable gratuitement sur le site de Adobe Systems Incorporated.

Ministre responsable :	La Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable
Projet de loi ou amendement :	Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Le check de durabilité est un outil d'évaluation des actes législatifs par rapport à leur impact sur le developpement durable. Son objectif est de donner l'occasion d'introduire des aspects relatifs au développement durable à un stade préparatoire des projets de loi. Tout en faisant avancer ce thème transversal qu'est le developpement durable, il permet aussi d'assurer une plus grande cohérence politique et une meilleure qualité des textes législatifs.

1. Est-ce que le projet de loi sous rubrique a un impact sur le champ d'action (1-10) du 3ième Plan national pour un développement durable (PNDD) ?
   En cas de réponse négative, expliquez-en succinctement les raisons.
   En cas de réponse positive sous 1., quels seront les effets positifs et/ou négatifs éventuels de cet impact ?

2. Quelles catégories de personnes seront touchées par cet impact ?

3. Quelles mesures sont envisagées afin de pouvoir atténuer les effets négatifs et comment pourront être renforcés les aspects positifs de cet impact ?

Afin de faciliter cet exercice, l'instrument du contrôle de la durabilité est accompagné par des points d'orientation – **auxquels il n'est pas besoin de réagir ou répondre mais qui servent uniquement d'orientation**, ainsi que par une documentation sur les dix champs d'actions précités.

1. Assurer une inclusion sociale et une éducation pour tous.

Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi transpose en droit national la réforme du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE) et n'a pas d'impact sur l'inclusion sociale ou l'éducation.

2. Assurer les conditions d'une population en bonne santé.

Points d'orientation Documentation ☒ Oui ☐ Non

La réforme du SEQE vise à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre et à contribuer à l'objectif d'une neutralité climatique d'ici 2050. La réduction des émissions de gaz à effet de serre aura une incidence positive sur la lutte contre le réchauffement climatique et la qualité de l'air. Le SEQE contribuera ainsi à la la protection du bien-être et de la santé de la population contre les risques et les incidents liés à une mauvaise qualité de l'air et le réchauffement climatique.

3. Promouvoir une consommation et une production durables.

Points d'orientation Documentation ☒ Oui ☐ Non

Le SEQE fixe un plafond pour la quantité de gaz à effet de serre que certains secteurs sont autorisés à émettre. Les secteurs concernés (industrie énergivore, production d'électricité, aviation, secteur maritime, bâtiments, transport routier) sont ainsi

poussés à innover et à trouver des solutions pour la décarbonation, ce qui aura également un effet postif sur le caractère durable de la consommation et de la production.

4. Diversifier et assurer une économie inclusive et porteuse d'avenir. Points d'orientation Documentation ☒ Oui ☐ Non

Le plafond d'émissions fixé par le SEQE vise à encourager l'innovation dans les secteurs soncernés, y compris ceux qui ont été difficiles à décarboner jusqu'à présent, comme l'aviation et le transport maritime. L'objectif de réducation des émissions aura un impact sur la qualité de l'air et la protection de l'environnement, contribuant ainsi à assurer une économie porteuse d'avenir.

5. Planifier et coordonner l'utilisation du territoire. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

Le SEQE et le projet de loi n'ont pas d'effet sur l'utilisation du territoire.

6. Assurer une mobilité durable. Points d'orientation Documentation ☒ Oui ☐ Non

Le SEQE couvre les secteurs de l'aviation, du transport maritime et du transport routier. Le plafond d'émissions incite à l'innovation et à la recherche de solutions plus protectrices de l'environnement, comme le développement de carburants durables. Concernant l'aviation, 20 millions de quotas d'émission sont réservés au niveau de l'UE afin d'encourager le secteur aérien à utiliser des carburants durables.

7. Arrêter la dégradation de notre environnement et respecter les capacités des ressources naturelles. Points d'orientation Documentation ☒ Oui ☐ Non

La réduction des émissions de gaz à effet de serre visée par le SEQE contribuera à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union européenne et de ses États membres. La limitation du réchauffement climatique aura un effet positif sur l'état de l'environnement.

8. Protéger le climat, s'adapter au changement climatique et assurer une énergie durable. Points d'orientation Documentation ☒ Oui ☐ Non

Le SEQE est un élément fondamental de la politique climatique de l'UE et de ses États membres. Il vise une réduction des gaz à effets de serre ce qui aura un impact positif sur la protection du climat.

9. Contribuer, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

Le SEQE concerne la politique climatique de l'UE et de ses États membres et n'a pas d'impact, sur le plan global, à l'éradication de la pauvreté et à la cohérence des politiques pour le développement durable.

10. Garantir des finances durables. Points d'orientation Documentation ☐ Oui ☒ Non

Le projet de loi n'a pas d'impact sur les finances durables.

Cette partie du formulaire est facultative - Veuillez cocher la case correspondante

En outre, et dans une optique d'enrichir davantage l'analyse apportée par le contrôle de la durabilité, il est proposé de recourir, de manière facultative, à une évaluation de l'impact des mesures sur base d'indicateurs retenus dans le PNDD. Ces indicateurs sont suivis par le STATEC.

Continuer avec l'évaluation ? ☐ Oui ☒ Non

(1) Dans le tableau, choisissez l'évaluation : **non applicable**, ou de 1 = **pas du tout probable** à 5 = **très possible**

RÈGLEMENT (UE) 2023/956 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 10 mai 2023

établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

(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 européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) Dans sa communication du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe», la Commission a défini une nouvelle stratégie de croissance. Cette stratégie vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions nettes (émissions après déduction des absorptions) de gaz à effet de serre (ci-après dénommées «émissions de gaz à effet de serre») d'ici 2050 au plus tard et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Le pacte vert pour l'Europe vise à protéger, à préserver et à consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens des risques et incidences liés à l'environnement. Dans le même temps, cette transformation doit être juste et inclusive, en ne laissant personne de côté. Par ailleurs, dans sa communication du 12 mai 2021 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"», la Commission a annoncé la promotion d'instruments et d'incitations permettant de mieux mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur énoncé à l'article 191, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et d'éliminer complètement la «pollution gratuite» en vue de maximiser les synergies entre la décarbonation et l'ambition «zéro pollution».

(2) L'accord de Paris ([4]), adopté le 12 décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris 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 de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Au titre du pacte de Glasgow pour le climat, adopté le 13 novembre 2021, la Conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, a également reconnu que le fait de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels permettrait de réduire considérablement les risques et les effets du changement climatique, et s'est engagée à renforcer les objectifs pour 2030 d'ici la fin 2022 afin de combler le déficit d'ambition.

([1]) JO C 152 du 6.4.2022, p. 181.
([2]) JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.
([3]) Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.
([4]) JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

(3) Lutter contre le changement climatique, faire face à d'autres enjeux liés à l'environnement et réaliser les objectifs de l'accord de Paris, telles sont les priorités qui sont au cœur du pacte vert pour l'Europe. La valeur du pacte vert pour l'Europe n'a fait qu'augmenter à la lumière des effets graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé et le bien-être économique des citoyens de l'Union.

(4) 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, comme indiqué dans la communication à la CCNUCC, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, relative à l'actualisation de la contribution déterminée au niveau national de l'Union européenne et de ses États membres.

(5) Le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ([5]) a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique dans tous les secteurs de l'économie d'ici à 2050 au plus tard. Ce règlement fixe également un objectif contraignant au niveau de l'Union en matière de réduction interne 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.

(6) Le rapport spécial de 2018 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et les trajectoires associées d'émissions mondiales de gaz à effet de serre, constitue une base scientifique solide pour lutter contre le changement climatique et démontre qu'il est nécessaire d'intensifier l'action en faveur du climat. Ce rapport confirme que, pour réduire la probabilité de phénomènes météorologiques extrêmes, il est urgent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de limiter le changement climatique à un réchauffement planétaire de 1,5 °C. En outre, à défaut de suivre rapidement des trajectoires d'atténuation compatibles avec l'objectif de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, des mesures d'adaptation bien plus coûteuses et complexes devront être prises pour éviter les incidences qu'entraîneront des niveaux plus élevés de réchauffement climatique. Dans sa contribution au sixième rapport d'évaluation du GIEC intitulé «Changement climatique 2021: les bases scientifiques physiques», le groupe de travail I rappelle que le changement climatique touche déjà toutes les régions de la planète et que, d'après les projections, il s'accentuera dans toutes les régions dans les décennies à venir. Ce rapport souligne que, sauf si des réductions immédiates, rapides et à grande échelle des émissions de gaz à effet de serre ont lieu, une limitation du réchauffement à près de 1,5 °C, voire 2 °C, sera hors de portée.

(7) L'Union a mené une politique ambitieuse dans le domaine de l'action pour le climat et a mis en place un cadre réglementaire en vue d'atteindre son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030. La législation mettant en œuvre cet objectif se compose, entre autres, de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([6]), qui établit un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union (ci-après dénommé «SEQE de l'UE») et prévoit une tarification harmonisée des émissions de gaz à effet de serre au niveau de l'Union pour les secteurs et sous-secteurs à forte intensité énergétique, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil ([7]), qui introduit des objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, et du règlement (UE) 2018/841 du Parlement européen et du Conseil ([8]), qui oblige les États membres à compenser les émissions de gaz à effet résultant de l'utilisation des terres par l'absorption de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

(8) Si l'Union a considérablement réduit les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire, les émissions de gaz à effet de serre intrinsèques des importations dans l'Union n'ont cessé d'augmenter, sapant ainsi les efforts déployés par l'Union pour réduire son empreinte mondiale sur le plan des émissions de gaz à effet de serre. L'Union a la responsabilité de continuer à jouer un rôle de premier plan dans l'action mondiale pour le climat.

([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]) 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).

([7]) 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).

([8]) Règlement (UE) 2018/841 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la prise en compte des émissions et des absorptions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie dans le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 et la décision (UE) n° 529/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 1).

(9) Tant que les approches adoptées par un nombre significatif de partenaires internationaux de l'Union n'atteindront pas le même niveau d'ambition climatique, le risque de fuite de carbone sera présent. Il y a fuite de carbone lorsque, en raison de coûts liés aux politiques climatiques, des entreprises de certains secteurs ou sous-secteurs industriels transfèrent leur production vers d'autres pays ou lorsque les importations en provenance de ces pays remplacent des produits équivalents dont l'intensité des émissions de gaz à effet de serre est moindre. De telles situations pourraient entraîner une augmentation des émissions totales à l'échelle mondiale, compromettant ainsi la réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'il est impératif de concrétiser de toute urgence si l'on souhaite contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Alors que l'Union renforce son ambition climatique, ce risque de fuite de carbone pourrait nuire à l'efficacité des politiques de l'Union en matière de réduction des émissions.

(10) L'initiative relative à un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) fait partie du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)». En apportant une réponse au risque de fuite de carbone résultant de la fixation d'objectifs plus ambitieux pour l'Union en matière de climat, le MACF doit constituer un outil essentiel dans la panoplie d'instruments dont dispose l'Union pour atteindre l'objectif d'une Union neutre pour le climat d'ici à 2050 au plus tard conformément à l'accord de Paris. Le MACF devrait également permettre de favoriser la décarbonation dans les pays tiers.

(11) Les mécanismes qui existent actuellement pour faire face au risque de fuite de carbone dans les secteurs ou sous-secteurs exposés à un tel risque sont l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit dans le cadre du SEQE de l'UE et les mesures financières visant à compenser les coûts des émissions indirectes résultant de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix de l'électricité. Ces mécanismes sont respectivement prévus à l'article 10 *bis*, paragraphe 6, et à l'article 10 *ter* de la directive 2003/87/CE. L'allocation de quotas à titre gratuit dans le cadre du SEQE de l'UE pour les entreprises les plus performantes a été, pour certains secteurs industriels, un instrument stratégique permettant de faire face au risque de fuite de carbone. Toutefois, par rapport à la mise aux enchères intégrale, cette allocation de quotas à titre gratuit affaiblit le signal de prix prévu par ce système et a donc une incidence sur l'incitation à investir dans une réduction supplémentaire des émissions de gaz à effet de serre.

(12) Le MACF vise à remplacer ces mécanismes existants en apportant une réponse différente au risque de fuite de carbone, à savoir en garantissant une tarification du carbone équivalente pour les importations et les produits de l'Union. Pour assurer une transition progressive du système actuel de quotas alloués à titre gratuit au MACF, il convient de mettre en place ce dernier par étapes, en supprimant graduellement les quotas alloués à titre gratuit dans les secteurs couverts par le MACF. L'application simultanée et transitoire des quotas alloués à titre gratuit dans le cadre du SEQE de l'UE, d'une part, et du MACF, d'autre part, ne devrait en aucun cas déboucher sur un traitement plus favorable pour les marchandises de l'Union par rapport aux marchandises importées sur le territoire douanier de l'Union.

(13) Le prix du carbone augmente et les entreprises doivent bénéficier d'une visibilité à long terme, de prévisibilité et de sécurité juridique afin de pouvoir prendre leurs décisions en matière d'investissements dans la décarbonation des processus industriels. Par conséquent, afin de renforcer le cadre juridique de lutte contre les fuites de carbone, il convient d'établir une trajectoire claire pour étendre encore, progressivement, le champ d'application du MACF afin de couvrir les produits, secteurs et sous-secteurs exposés au risque de fuite de carbone.

(14) Bien que l'objectif du MACF soit de prévenir le risque de fuite de carbone, le présent règlement encouragerait également les producteurs de pays tiers à recourir à des technologies plus efficaces en matière de réduction des gaz à effet de serre de façon à réduire les émissions générées. C'est pourquoi le MACF devrait contribuer efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les pays tiers.

(15) En tant qu'instrument destiné à prévenir la fuite de carbone et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, le MACF devrait garantir que les produits importés sont soumis à un système réglementaire qui applique des coûts du carbone équivalents à ceux supportés dans le cadre du SEQE de l'UE, ce qui aboutirait à un prix du carbone équivalent pour les importations et les produits de l'Union. Le MACF est une mesure climatique qui devrait favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre mondiales et prévenir le risque de fuite de carbone, tout en garantissant la compatibilité avec le droit de l'Organisation mondiale du commerce.

(16) Il convient d'appliquer le présent règlement aux marchandises importées sur le territoire douanier de l'Union depuis des pays tiers, sauf lorsque leur production a déjà été soumise au SEQE de l'UE par l'application de celui-ci à des pays ou territoires tiers, ou à un système de tarification du carbone pleinement lié au SEQE de l'UE.

(17) Afin de garantir que la transition vers une économie neutre en carbone se conjugue sans interruption avec la cohésion économique et sociale, il convient de tenir compte, lors d'une future révision du présent règlement, des caractéristiques et contraintes particulières des régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi que des États insulaires qui font partie du territoire douanier de l'Union, sans nuire à l'intégrité et à la cohérence de l'ordre juridique de l'Union, y compris le marché intérieur et les politiques communes.

(18) Afin de prévenir le risque de fuite de carbone dans les installations en mer, il convient d'appliquer le présent règlement aux marchandises, ou aux produits transformés qui en sont issus dans le cadre du régime du perfectionnement actif, qui sont introduits sur une île artificielle, une structure fixe ou flottante ou toute autre structure se trouvant sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive d'un État membre lorsque cette structure ou cette zone économique exclusive est adjacente au territoire douanier de l'Union. Il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne la définition des modalités d'application du MACF aux marchandises en question.

(19) Les émissions de gaz à effet de serre qui devraient être soumises au MACF devraient correspondre aux émissions de gaz à effet de serre couvertes par l'annexe I de la directive 2003/87/CE, à savoir le dioxyde de carbone (CO_2) ainsi que, le cas échéant, le protoxyde d'azote et les hydrocarbures perfluorés. Le MACF devrait initialement s'appliquer aux émissions directes de gaz à effet de serre à partir du moment où les marchandises sont produites jusqu'à leur importation sur le territoire douanier de l'Union, de façon à refléter le champ d'application du SEQE de l'UE pour assurer la cohérence. Le MACF devrait également s'appliquer aux émissions indirectes. Ces émissions indirectes sont les émissions qui découlent de la production de l'électricité utilisée pour produire les marchandises auxquelles le présent règlement s'applique. L'inclusion des émissions indirectes renforcerait encore l'efficacité environnementale du MACF et son ambition de contribuer à la lutte contre le changement climatique. Les émissions indirectes ne devraient toutefois pas être prises en compte dans un premier temps pour les marchandises auxquelles s'appliquent dans l'Union des mesures financières visant à compenser les coûts des émissions indirectes supportés du fait de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix de l'électricité. Ces marchandises sont énumérées à l'annexe II du présent règlement. Les futures révisions du SEQE de l'UE établi dans la directive 2003/87/CE et, en particulier, les révisions des mesures de compensation des coûts indirects devraient être dûment reflétées en ce qui concerne le champ d'application du MACF. Pendant la période transitoire, il convient de recueillir des données dans le but de mieux définir la méthode de calcul des émissions indirectes. Cette méthode devrait tenir compte de la quantité d'électricité utilisée pour la production des marchandises énumérées à l'annexe I du présent règlement, ainsi que du pays d'origine, de la source de production et des facteurs d'émission liés à cette électricité. Il convient de définir plus précisément la méthode spécifique afin de parvenir à la meilleure manière de prévenir la fuite de carbone et de garantir l'intégrité environnementale du MACF.

(20) Le SEQE de l'UE et le MACF partagent un objectif commun de tarification des émissions intrinsèques de gaz à effet de serre des mêmes secteurs et marchandises, au moyen de quotas ou de certificats spécifiques. Ces deux systèmes sont de nature réglementaire et sont justifiés par la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, conformément à l'objectif environnemental contraignant du droit de l'Union, fixé dans le règlement (UE) 2021/1119, qui prévoit de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre de l'Union d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, ainsi que l'objectif consistant à atteindre la neutralité climatique dans tous les secteurs de l'économie d'ici à 2050 au plus tard.

(21) Tandis que le SEQE de l'UE fixe le nombre total de quotas délivrés (ci-après dénommé «plafond») pour les émissions de gaz à effet de serre provenant des activités relevant de son champ d'application et permet d'échanger des quotas (ci-après dénommé «système de plafonnement et d'échange»), le MACF ne devrait pas fixer de limites quantitatives aux importations, de manière à éviter les restrictions des flux commerciaux. En outre, si le SEQE de l'UE s'applique aux installations dans l'Union, le MACF devrait s'appliquer à certaines marchandises importées sur le territoire douanier de l'Union.

(22) Le système du MACF présente certaines caractéristiques particulières par rapport au SEQE de l'UE, notamment en ce qui concerne le calcul du prix des certificats MACF, les possibilités d'échanger des certificats MACF et leur période de validité. Ces spécificités sont dues à la nécessité de préserver l'efficacité du MACF en tant que mesure de prévention de la fuite de carbone dans le temps. Elles permettent également que la gestion du système du MACF ne soit pas

excessivement lourde, tant sur le plan des obligations imposées aux exploitants qu'au niveau des ressources administratives, tout en maintenant un degré de flexibilité équivalent à celui dont disposent les exploitants dans le cadre du SEQE de l'UE. Le maintien de cet équilibre est particulièrement important pour les petites et moyennes entreprises (PME) concernées.

(23) Pour que le MACF reste efficace en tant que mesure de lutte contre la fuite de carbone, il doit refléter étroitement le prix du SEQE de l'UE. Tandis que, sur le marché du SEQE de l'UE, le prix des quotas mis sur le marché est déterminé par une mise aux enchères, le prix des certificats MACF devrait suivre raisonnablement le prix résultant de ces enchères sur la base de moyennes calculées chaque semaine. Ces prix moyens hebdomadaires reflètent étroitement les fluctuations de prix du SEQE de l'UE et laissent aux importateurs une marge raisonnable pour profiter des variations de prix du SEQE de l'UE, tout en garantissant que le système reste gérable pour les autorités administratives.

(24) Dans le cadre du SEQE de l'UE, le plafond détermine l'offre de quotas d'émission et permet de connaître avec certitude les émissions maximales de gaz à effet de serre. Le prix du carbone résulte de l'équilibre entre cette offre et la demande du marché. La rareté est nécessaire pour qu'il y ait une incitation au niveau du prix. Le présent règlement ne vise pas à imposer un plafond pour le nombre de certificats MACF dont disposent les importateurs; si les importateurs étaient en mesure de reporter et d'échanger des certificats MACF, cette possibilité aurait pu entraîner des situations dans lesquelles le prix des certificats MACF ne serait plus aligné sur l'évolution du prix du SEQE de l'UE. Une telle situation affaiblirait l'incitation à la décarbonation, en favorisant la fuite de carbone et en compromettant l'objectif climatique général du MACF. Il pourrait également s'ensuivre des différences de prix pour les exploitants en fonction de leur pays. Les limites imposées aux possibilités d'échanger des certificats MACF et de les reporter sont par conséquent justifiées par la nécessité d'éviter de compromettre l'efficacité et l'objectif climatique du MACF et de garantir un traitement équitable aux exploitants issus de différents pays. Toutefois, afin de préserver la possibilité pour les importateurs d'optimiser leurs coûts, il convient que le présent règlement prévoie un système permettant aux autorités de racheter aux importateurs un certain nombre de certificats excédentaires. Ce nombre devrait être fixé à un niveau qui laisse aux importateurs une marge raisonnable pour amortir leurs coûts durant la période de validité des certificats, tout en préservant l'effet global de transmission des prix, afin que l'objectif environnemental du MACF ne soit pas compromis.

(25) Compte tenu du fait que le MACF s'appliquerait aux importations de marchandises sur le territoire douanier de l'Union plutôt qu'aux installations, il faudrait apporter certaines adaptations et simplifications au MACF. L'une de ces simplifications devrait consister en l'introduction d'un système de déclaration simple et accessible permettant aux importateurs de déclarer les émissions intrinsèques totales vérifiées de gaz à effet de serre des marchandises importées au cours d'une année civile donnée. Il convient par ailleurs d'appliquer un calendrier différent de celui du cycle de mise en conformité au titre du SEQE de l'UE, afin d'éviter tout goulet d'étranglement qui pourrait résulter des obligations incombant aux vérificateurs accrédités au titre du présent règlement et de la directive 2003/87/CE.

(26) Les États membres devraient infliger des sanctions en cas d'infraction au présent règlement et veiller à ce que ces sanctions soient appliquées. Plus précisément, le montant de l'amende pour non-restitution des certificats MACF par un déclarant MACF autorisé devrait être identique au montant prévu à l'article 16, paragraphes 3 et 4, de la directive 2003/87/CE. Toutefois, lorsque les marchandises ont été introduites dans l'Union par une personne autre qu'un déclarant MACF autorisé et sans se conformer aux obligations prévues par le présent règlement, le montant de ces amendes devrait être plus élevé afin que celles-ci soient effectives, proportionnées et dissuasives, en tenant également compte du fait qu'une telle personne n'est pas tenue de restituer de certificats MACF. L'imposition de sanctions au titre du présent règlement est sans préjudice des sanctions qui peuvent être imposées au titre du droit de l'Union ou du droit national en cas d'infraction à d'autres obligations pertinentes, notamment celles relatives à la réglementation douanière.

(27) Tandis que le SEQE de l'UE s'applique à certains procédés de production et à certaines activités, le MACF devrait cibler les importations correspondantes de marchandises. Cela nécessite une désignation claire des marchandises importées au moyen de leur classement dans la nomenclature combinée (NC) définie dans le règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil ([9]) et de les relier aux émissions intrinsèques.

([9]) Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 256 du 7.9.1987, p. 1).

(28) Les marchandises ou produits transformés couverts par le MACF devraient refléter les activités couvertes par le SEQE de l'UE, étant donné que ce système est fondé sur des critères quantitatifs et qualitatifs liés à l'objectif environnemental de la directive 2003/87/CE et constitue le système réglementaire le plus complet de l'Union en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

(29) Définir le champ d'application du MACF d'une manière qui reflète les activités couvertes par le SEQE de l'UE contribuerait également à garantir que les produits importés bénéficient d'un traitement qui n'est pas moins favorable que celui qui est accordé aux produits similaires originaires de l'Union.

(30) Bien que le MACF vise en fin de compte à couvrir une vaste gamme de produits, il serait prudent de commencer par un nombre limité de secteurs dont les marchandises sont relativement homogènes et qui présentent un risque de fuite de carbone. Les secteurs de l'Union considérés comme exposés à un risque de fuite de carbone sont énumérés dans la décision déléguée (UE) 2019/708 de la Commission ([10]).

(31) Il convient de sélectionner les marchandises auxquelles le présent règlement devrait s'appliquer, après une analyse approfondie de leur importance sur le plan des émissions cumulées de gaz à effet de serre et du risque de fuite de carbone dans les secteurs correspondants couverts par le SEQE de l'UE, tout en limitant la complexité et les charges administratives pesant sur les exploitants concernés. En particulier, aux fins de la sélection, il y a lieu de tenir compte des matières de base et produits de base couverts par le SEQE de l'UE afin de faire en sorte que les émissions intrinsèques des produits à forte intensité d'émissions importés dans l'Union soient soumises à un prix du carbone qui soit équivalent à celui appliqué aux produits de l'Union, et d'atténuer le risque de fuite de carbone. Les critères utiles pour restreindre la sélection devraient être les suivants: premièrement, l'importance des secteurs sur le plan des émissions, à savoir si le secteur est l'un des principaux émetteurs agrégés d'émissions de gaz à effet de serre; deuxièmement, l'exposition du secteur à un risque important de fuite de carbone au sens de la directive 2003/87/CE; et troisièmement, la nécessité de trouver un équilibre entre une large gamme de produits en termes de couverture des émissions de gaz à effet de serre et la limitation de la complexité et des charges administratives.

(32) Le recours au premier critère permettrait d'énumérer les secteurs industriels suivants eu égard à leurs émissions cumulées: la sidérurgie, le secteur du raffinage, le secteur cimentier, le secteur de l'aluminium, le secteur des produits chimiques organiques de base, le secteur de l'hydrogène et le secteur des engrais.

(33) Certains secteurs énumérés dans la décision déléguée (UE) 2019/708 ne devraient toutefois pas, à ce stade, être couverts par le présent règlement, en raison de leurs caractéristiques particulières.

(34) En particulier, les produits chimiques organiques ne devraient pas être inclus dans le champ d'application du présent règlement en raison de limitations techniques qui, au moment de l'adoption du présent règlement, ne permettent pas de définir clairement les émissions intrinsèques de ces marchandises importées. Pour ces marchandises, le critère de référence applicable dans le cadre du SEQE de l'UE est un paramètre de base qui ne permet pas d'attribuer sans ambiguïté les émissions intrinsèques aux différentes marchandises importées. Un processus d'attribution plus ciblé pour les produits chimiques organiques nécessite davantage de données et d'analyses.

(35) Des contraintes techniques similaires s'appliquent aux produits issus du raffinage, pour lesquels il n'est pas possible d'attribuer sans ambiguïté les émissions de gaz à effet de serre aux différents extrants. Dans le même temps, le critère de référence pertinent dans le cadre du SEQE de l'UE ne se rapporte pas directement à des produits spécifiques, tels que l'essence, le gazole ou le kérosène, mais à l'ensemble des produits issus du raffinage.

(36) Les produits en aluminium devraient être inclus dans le MACF, étant donné qu'ils sont fortement exposés à la fuite de carbone. En outre, dans plusieurs applications industrielles, ces produits sont en concurrence directe avec les produits sidérurgiques, du fait de leurs caractéristiques très proches de celles de ces derniers.

(37) Au moment de l'adoption du présent règlement, les importations d'hydrogène dans l'Union sont relativement faibles. Toutefois, cette situation devrait changer sensiblement dans les années à venir, puisque le paquet «Ajustement à l'objectif 55 (Fit for 55)» encourage l'utilisation d'hydrogène d'origine renouvelable. Aux fins de la décarbonation de l'industrie dans son ensemble, la demande en hydrogène d'origine renouvelable augmentera et conduira par conséquent à des procédés de production non intégrés pour les produits en aval dont l'hydrogène est un précurseur. L'inclusion de l'hydrogène dans le champ d'application du MACF est une façon adéquate de favoriser davantage la décarbonation de l'hydrogène.

([10]) Décision déléguée (UE) 2019/708 de la Commission du 15 février 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de la liste des secteurs et sous-secteurs considérés comme exposés à un risque de fuite de carbone pour la période 2021-2030 (JO L 120 du 8.5.2019, p. 20).

(38) De même, il convient d'inclure certains produits dans le champ d'application du MACF en dépit du faible niveau d'émissions intrinsèques produites durant leur procédé de fabrication, car leur exclusion augmenterait la probabilité d'un contournement de l'inclusion des produits sidérurgiques dans le MACF en modifiant la configuration des échanges vers les produits en aval.

(39) À l'inverse, le présent règlement ne devrait pas s'appliquer, dans un premier temps, à certains produits dont la production n'entraîne pas d'émissions significatives, tels que les ferrailles, certains ferro-alliages et certains engrais.

(40) Il y a lieu d'inclure les importations d'électricité dans le champ d'application du présent règlement, ce secteur étant responsable de 30 % des émissions totales de gaz à effet de serre dans l'Union. L'ambition climatique accrue de l'Union creuserait l'écart au niveau des coûts du carbone qui existe entre la production d'électricité dans l'Union et la production d'électricité dans des pays tiers. Cet écart, conjugué aux progrès réalisés dans la connexion du réseau électrique de l'Union à celui de ses voisins, exacerberait le risque de fuite de carbone en raison de l'augmentation des importations d'électricité, dont une part importante est produite par des centrales au charbon.

(41) Afin d'éviter une charge administrative excessive pour les administrations nationales compétentes et les importateurs, il convient de préciser les cas limités dans lesquels les obligations prévues par le présent règlement ne devraient pas s'appliquer. Cette disposition de minimis est toutefois sans préjudice de la poursuite de l'application des dispositions du droit de l'Union ou du droit national qui sont nécessaires pour assurer le respect des obligations découlant du présent règlement ainsi que, en particulier, de la réglementation douanière, y compris la prévention de la fraude.

(42) Étant donné que les importateurs de marchandises couvertes par le présent règlement ne devraient pas être tenus de satisfaire aux obligations qui leur incombent au titre du présent règlement au moment de l'importation, il convient d'appliquer des mesures administratives spécifiques pour garantir que lesdites obligations sont remplies à un stade ultérieur. Par conséquent, les importateurs ne devraient être autorisés à importer des marchandises soumises au présent règlement qu'après avoir obtenu une autorisation des autorités compétentes.

(43) Les autorités douanières ne devraient pas autoriser l'importation de marchandises par une personne autre qu'un déclarant MACF autorisé. Conformément aux articles 46 et 48 du règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil ([11]), les autorités douanières sont habilitées à effectuer des contrôles des marchandises, y compris en ce qui concerne l'identification du déclarant MACF autorisé, le code NC à huit chiffres, la quantité et le pays d'origine des marchandises importées, la date de la déclaration et le régime douanier. La Commission devrait inclure les risques liés au MACF dans la définition des critères et normes communs en matière de risque conformément à l'article 50 du règlement (UE) nº 952/2013.

(44) Pendant une période transitoire, les autorités douanières devraient informer les déclarants en douane de l'obligation de communiquer des renseignements, afin de contribuer à la collecte de renseignements ainsi que de sensibiliser à la nécessité de solliciter le statut de déclarants MACF autorisés, le cas échéant. Les autorités douanières devraient communiquer ces informations de manière appropriée afin que les déclarants en douane aient connaissance de cette obligation.

(45) Le MACF devrait reposer sur un système de déclaration permettant à un déclarant MACF autorisé, qui pourrait représenter plus d'un importateur, de soumettre chaque année une déclaration des émissions intrinsèques des marchandises importées sur le territoire douanier de l'Union et de restituer le nombre de certificats MACF correspondant à ces émissions déclarées. La première déclaration MACF, portant sur l'année civile 2026, devrait être soumise an plus tard le 31 mai 2027.

(46) Il y a lieu de permettre à un déclarant MACF autorisé de demander une réduction du nombre de certificats MACF à restituer en fonction du prix du carbone déjà payé effectivement dans le pays d'origine pour les émissions intrinsèques déclarées.

([11]) Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

(47) Les émissions intrinsèques déclarées devraient être vérifiées par une personne accréditée par un organisme national d'accréditation désigné conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ([12]) ou en vertu du règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission ([13]).

(48) Il convient que le MACF permette aux exploitants d'installations de production situées dans des pays tiers de s'enregistrer dans le registre MACF et de mettre à la disposition des déclarants MACF autorisés leurs émissions intrinsèques vérifiées qui résultent de la production des marchandises. Un exploitant devrait pouvoir s'opposer à ce que ses nom, adresse et coordonnées figurant dans le registre MACF soient rendus accessibles au public.

(49) Les certificats MACF différeraient des quotas du SEQE de l'UE, pour lesquels la mise aux enchères quotidienne est une caractéristique essentielle. La nécessité de fixer un prix clair pour les certificats MACF rendrait une publication quotidienne excessivement contraignante et porteuse de confusion pour les exploitants, les prix journaliers risquant de devenir obsolètes dès leur publication. Dès lors, une publication hebdomadaire des prix du MACF refléterait plus précisément l'évolution des prix des quotas du SEQE de l'UE mis sur le marché et poursuivrait le même objectif climatique. Le calcul du prix des certificats MACF devrait donc reposer sur une fréquence plus longue, à savoir hebdomadaire, que la fréquence fixée par le SEQE de l'UE, qui est journalière. La Commission devrait être chargée de calculer et de publier ce prix moyen.

(50) Afin que les déclarants MACF autorisés aient une certaine marge de manœuvre pour satisfaire aux obligations qui leur incombent au titre du présent règlement et puissent bénéficier des fluctuations de prix des quotas du SEQE de l'UE, les certificats MACF devraient être valables pendant une durée limitée à compter de leur date d'achat. Le déclarant MACF autorisé devrait être autorisé à revendre une partie des certificats achetés en excédent. En vue de la restitution des certificats MACF, le déclarant MACF autorisé devrait accumuler durant l'année le nombre de certificats requis qui correspond aux seuils fixés à la fin de chaque trimestre.

(51) Les caractéristiques physiques de l'électricité en tant que produit justifient que celle-ci fasse l'objet, par rapport aux autres marchandises, d'une conception légèrement différente dans le cadre du MACF. Il convient d'utiliser, dans des conditions clairement définies, des valeurs par défaut, tout en permettant aux déclarants MACF autorisés de demander le calcul des obligations qui leur incombent au titre du présent règlement sur la base des émissions réelles. Le commerce de l'électricité diffère du commerce d'autres marchandises, notamment parce que l'électricité est acheminée sur des réseaux électriques interconnectés et est négociée sur des bourses de l'électricité et selon des modalités particulières. Le couplage des marchés est une forme d'échange de l'électricité fortement réglementée qui permet de regrouper les offres d'achat et de vente de toute l'Union.

(52) Afin d'éviter le risque de contournement et d'améliorer la traçabilité des émissions réelles de CO_2 résultant de l'importation d'électricité et de son utilisation dans les marchandises, il convient de n'autoriser le calcul des émissions réelles que dans certaines conditions strictes. En particulier, il y a lieu de démontrer une nomination ferme de la capacité d'interconnexion allouée et l'existence d'une relation contractuelle directe entre l'acheteur et le producteur de l'électricité renouvelable, ou entre l'acheteur et le producteur de l'électricité dont les émissions sont inférieures à la valeur par défaut.

(53) Afin de réduire le risque de fuite de carbone, la Commission devrait prendre des mesures contre les pratiques de contournement. La Commission devrait évaluer le risque d'un tel contournement dans tous les secteurs auxquels s'applique le présent règlement.

(54) Les parties contractantes au traité instituant la Communauté de l'énergie conclu en vertu de la décision 2006/500/CE du Conseil ([14]) et les parties à des accords d'association, y compris ceux prévoyant des zones de libre-échange approfondi et complet, se sont engagées à mener des processus de décarbonation qui devraient déboucher, à terme, sur l'adoption de mécanismes de tarification du carbone semblables ou équivalents au SEQE de l'UE ou sur leur participation au SEQE de l'UE.

([12]) Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

([13]) Règlement d'exécution (UE) 2018/2067 de la Commission du 19 décembre 2018 concernant la vérification des données et l'accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 334 du 31.12.2018, p. 94).

([14]) Décision 2006/500/CE du Conseil du 29 mai 2006 relative à la conclusion par la Communauté européenne du traité instituant la Communauté de l'énergie (JO L 198 du 20.7.2006, p. 15).

(55) L'intégration de pays tiers dans le marché de l'électricité de l'Union est un facteur important pour stimuler et accélérer la transition de ces pays vers des systèmes énergétiques à forte part d'énergies renouvelables. Le couplage des marchés de l'électricité tel qu'il est décrit dans le règlement (UE) 2015/1222 de la Commission ([15]) permet aux pays tiers de mieux intégrer l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables dans le marché de l'électricité, d'échanger cette électricité de manière efficace sur un territoire plus large, d'équilibrer l'offre et la demande avec le marché général de l'Union et de réduire l'intensité des émissions de CO_2 de leur production d'électricité. L'intégration de pays tiers sur le marché de l'électricité de l'Union contribue également à la sécurité de l'approvisionnement en électricité dans ces pays et dans les États membres voisins.

(56) Une fois les marchés de l'électricité des pays tiers étroitement intégrés à celui de l'Union grâce au couplage des marchés, il convient de trouver des solutions techniques pour garantir l'application du MACF à l'électricité exportée de ces pays vers le territoire douanier de l'Union. S'il est impossible de trouver des solutions techniques, les pays tiers dont les marchés sont couplés avec celui de l'Union devraient bénéficier d'une exemption du MACF limitée dans le temps, jusqu'en 2030, en ce qui concerne uniquement l'exportation d'électricité, pour autant que certaines conditions soient remplies. Ces pays tiers devraient toutefois élaborer une feuille de route et s'engager à mettre en œuvre un mécanisme de tarification du carbone prévoyant un prix équivalent à celui du SEQE de l'UE, et devraient s'engager à parvenir à la neutralité carbone d'ici à 2050 au plus tard, ainsi qu'à s'aligner sur la législation de l'Union dans les domaines de l'environnement, du climat, de la concurrence et de l'énergie. Cette exemption devrait être levée à tout moment s'il existe des raisons de croire que le pays en question ne respecte pas ses engagements ou n'a pas adopté, d'ici à 2030, un régime d'échange de droits d'émission équivalent au SEQE de l'UE.

(57) Il y a lieu d'appliquer des dispositions transitoires pour une durée limitée. À cet effet, le MACF devrait être appliqué sans ajustement financier, dans le but de faciliter son déploiement harmonieux et de réduire ainsi le risque d'effets perturbateurs sur les échanges. Les importateurs devraient être tenus de déclarer chaque trimestre les émissions intrinsèques des marchandises importées au cours du trimestre civil précédent, en indiquant les émissions directes et indirectes ainsi que tout prix du carbone effectivement payé à l'étranger. La dernière déclaration MACF, qui est la déclaration à présenter pour le dernier trimestre de 2025, devrait l'être au plus tard le 31 janvier 2026.

(58) Afin de faciliter et de garantir le bon fonctionnement du MACF, la Commission devrait aider les autorités compétentes à exercer les fonctions et missions dont elles sont chargées au titre du présent règlement. La Commission devrait assurer la coordination, publier des lignes directrices et soutenir l'échange de meilleures pratiques.

(59) Afin que l'application du présent règlement soit financièrement rationnelle, la Commission devrait gérer le registre MACF contenant les données sur les déclarants MACF autorisés, les exploitants et les installations dans des pays tiers.

(60) Il convient de mettre en place une plateforme centrale commune pour la vente et le rachat de certificats MACF. En vue de superviser les transactions sur la plateforme centrale commune, la Commission devrait faciliter l'échange d'informations et la coopération entre les autorités compétentes, ainsi qu'entre ces autorités et la Commission. En outre, il convient d'instaurer une circulation rapide de l'information entre la plateforme centrale commune et le registre MACF.

(61) Afin de contribuer à l'application effective du présent règlement, la Commission devrait effectuer des contrôles fondés sur les risques et revoir en conséquence le contenu des déclarations MACF.

(62) Afin de permettre en outre une application uniforme du présent règlement, la Commission devrait, comme première contribution, mettre à la disposition des autorités compétentes ses propres calculs concernant les certificats MACF devant être restitués, sur la base de son examen des déclarations MACF. Cette première contribution devrait être fournie à titre indicatif uniquement et sans préjudice du calcul définitif que l'autorité compétente doit effectuer. En particulier, aucun droit de recours ni aucune autre mesure corrective ne devraient pouvoir être mis en œuvre contre cette première contribution de la Commission.

([15]) Règlement (UE) 2015/1222 de la Commission du 24 juillet 2015 établissant une ligne directrice relative à l'allocation de la capacité et à la gestion de la congestion (JO L 197 du 25.7.2015, p. 24).

(63) Les États membres devraient également être en mesure de procéder à l'examen de déclarations MACF particulières à des fins de contrôle de l'application de la législation. Les conclusions de l'examen des déclarations MACF concernées devraient être communiquées à la Commission. Ces conclusions devraient également être mises à la disposition d'autres autorités compétentes par l'intermédiaire du registre MACF.

(64) Les États membres devraient être chargés d'établir correctement les recettes générées par l'application du présent règlement et de les recouvrer.

(65) La Commission devrait régulièrement évaluer l'application du présent règlement et faire rapport au Parlement européen et au Conseil. Ces rapports devraient en particulier mettre l'accent sur les possibilités de renforcer les actions en faveur du climat en vue de la réalisation de l'objectif d'une Union neutre pour le climat d'ici à 2050 au plus tard. Dans le cadre de l'établissement de ces rapports, la Commission devrait collecter les informations nécessaires en vue d'étendre encore le champ d'application du présent règlement aux émissions intrinsèques indirectes des marchandises énumérées à l'annexe II dans les meilleurs délais, ainsi qu'à d'autres biens et services qui pourraient être exposés à un risque de fuite de carbone, tels que les produits en aval, et de mettre au point des méthodes de calcul des émissions intrinsèques fondées sur les méthodes de l'empreinte environnementale, comme le prévoit la recommandation 2013/179/UE de la Commission ([16]). Ces rapports devraient également comporter une évaluation de l'incidence du MACF sur la fuite de carbone, y compris en ce qui concerne les exportations, et son incidence économique, sociale et territoriale dans l'ensemble de l'Union, en tenant compte également des caractéristiques et contraintes particulières des régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des États insulaires qui font partie du territoire douanier de l'Union.

(66) La Commission devrait surveiller les pratiques de contournement du présent règlement et y remédier, y compris dans les cas où les exploitants pourraient modifier légèrement leurs marchandises sans en altérer les caractéristiques essentielles, ou scinder artificiellement les envois, afin d'échapper aux obligations prévues par le présent règlement. Il convient également d'effectuer un suivi des situations dans lesquelles des marchandises seraient expédiées vers une région ou un pays tiers avant leur importation sur le marché de l'Union, dans le but d'échapper aux obligations prévues par le présent règlement, ou des situations dans lesquelles des exploitants situés dans des pays tiers exporteraient leurs produits à plus faible intensité d'émissions de gaz à effet de serre vers l'Union et réserveraient leurs produits à plus forte intensité d'émissions de gaz à effet de serre pour d'autres marchés, ou encore de la réorganisation, par les exportateurs ou les producteurs, de la configuration de leurs ventes ou de leur production ou de leurs circuits de vente et de production, ou de tout autre type de doubles pratiques de production ou de vente, mises en place dans le but de se soustraire aux obligations au titre du présent règlement.

(67) Dans le plein respect des principes établis par le présent règlement, les travaux portant sur l'extension du champ d'application du présent règlement devraient avoir pour objectif d'y inclure, d'ici à 2030, tous les secteurs couverts par la directive 2003/87/CE. Par conséquent, lors de l'examen et de l'évaluation de l'application du présent règlement, la Commission devrait conserver la référence à ce calendrier et inclure en priorité dans le champ d'application du présent règlement les émissions intrinsèques de gaz à effet de serre des marchandises les plus exposées à la fuite de carbone et dont l'intensité de carbone est la plus élevée, ainsi que celles des produits en aval qui contiennent une part importante d'au moins une des marchandises relevant du champ d'application du présent règlement. Dans le cas où la Commission ne soumettrait pas de proposition législative en vue d'une telle extension, d'ici à 2030, du champ d'application du présent règlement, elle devrait en communiquer les raisons au Parlement européen et au Conseil et prendre les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif consistant à inclure dans les meilleurs délais tous les secteurs couverts par la directive 2003/87/CE.

(68) La Commission devrait également présenter un rapport sur l'application du présent règlement au Parlement européen et au Conseil deux ans après la fin de la période transitoire, puis tous les deux ans. Les calendriers de présentation des rapports devraient suivre les calendriers relatifs au fonctionnement du marché du carbone prévus à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE. Les rapports devraient contenir une évaluation des incidences du MACF.

(69) Afin de permettre une réaction rapide et efficace à des circonstances imprévisibles, exceptionnelles et non provoquées qui ont des conséquences destructrices pour l'infrastructure économique et industrielle d'un ou de plusieurs pays tiers soumis au MACF, la Commission devrait, le cas échéant, présenter au Parlement européen et au Conseil une proposition législative modifiant le présent règlement. Cette proposition législative devrait énoncer les mesures les plus appropriées à la lumière des circonstances auxquelles le ou les pays tiers sont confrontés, tout en préservant les objectifs du présent règlement. Ces mesures devraient être limitées dans le temps.

([16]) Recommandation 2013/179/UE de la Commission du 9 avril 2013 relative à l'utilisation de méthodes communes pour mesurer et indiquer la performance environnementale des produits et des organisations sur l'ensemble du cycle de vie (JO L 124 du 4.5.2013, p. 1).

(70) Il convient de poursuivre le dialogue avec les pays tiers, de coopérer avec ces derniers et de chercher des solutions qui pourraient éclairer les choix spécifiques concernant les détails du MACF au cours de sa mise en œuvre, en particulier pendant la période transitoire.

(71) La Commission devrait s'efforcer d'associer, de manière équitable et dans le respect des obligations internationales de l'Union, les pays tiers dont les échanges avec l'Union sont affectés par le présent règlement afin d'étudier les possibilités de dialogue et de coopération pour la mise en œuvre d'éléments spécifiques du MACF. La Commission devrait également étudier la possibilité de conclure des accords qui tiennent compte des mécanismes de tarification du carbone des pays tiers. À cet effet, l'Union devrait fournir une assistance technique aux pays en développement et aux pays les moins avancés répertoriés par l'Organisation des Nations unies (PMA).

(72) La mise en place du MACF appelle au développement de coopérations bilatérales, multilatérales et internationales avec les pays tiers. À cet effet, un forum de pays disposant d'instruments de tarification du carbone ou d'autres instruments comparables (ci-après dénommé «club climat») devrait voir le jour afin de promouvoir la mise en œuvre de politiques climatiques ambitieuses dans tous les pays et d'ouvrir la voie à un cadre mondial de tarification du carbone. Le club climat devrait être ouvert, volontaire et non exclusif et viser notamment des ambitions climatiques élevées, conformément à l'accord de Paris. Le club climat pourrait fonctionner sous les auspices d'une organisation internationale multilatérale et devrait faciliter la comparaison et, le cas échéant, la coordination des mesures pertinentes ayant une incidence sur la réduction des émissions. Le club climat devrait également encourager la comparabilité des mesures climatiques pertinentes en garantissant la qualité du processus de suivi, d'information et de vérification en matière de climat entre ses membres et en offrant les moyens d'assurer le dialogue et la transparence entre l'Union et ses partenaires commerciaux.

(73) Afin de continuer à soutenir la réalisation des objectifs de l'accord de Paris dans les pays tiers, il est souhaitable que l'Union continue d'apporter, dans le cadre du budget de l'Union, une aide financière à l'atténuation du changement climatique et à son adaptation dans les PMA, notamment dans leurs efforts de décarbonation et de transformation de leurs industries manufacturières. Cette aide de l'Union devrait également contribuer à faciliter l'adaptation des industries concernées aux nouvelles exigences réglementaires découlant du présent règlement.

(74) Le MACF visant à encourager une production plus propre, l'Union est résolue à soutenir les pays tiers à faible revenu et à revenu intermédiaire et à collaborer avec eux en vue de la décarbonation de leurs industries manufacturières dans le cadre de la dimension extérieure du pacte vert pour l'Europe et dans le droit fil de l'accord de Paris. L'Union devrait continuer d'aider ces pays dans le cadre du budget de l'Union, en particulier les PMA, pour contribuer à garantir leur adaptation aux obligations établies au titre du présent règlement. L'Union devrait également continuer de soutenir l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à celui-ci dans ces pays, notamment dans leurs efforts de décarbonation et de transformation de leurs industries manufacturières, dans les limites des plafonds du cadre financier pluriannuel et de l'aide financière de l'Union au financement international de la lutte contre le changement climatique. L'Union travaille à l'introduction d'une nouvelle ressource propre fondée sur les recettes provenant de la vente de certificats MACF.

(75) Le présent règlement est sans préjudice des règlements (UE) 2016/679 ([17]) et (UE) 2018/1725 ([18]) du Parlement européen et du Conseil.

(76) Dans un souci d'efficacité, il convient que le règlement (CE) n° 515/97 du Conseil ([19]) s'applique mutatis mutandis au présent règlement.

([17]) Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

([18]) Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) n° 45/2001 et la décision n° 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

([19]) Règlement (CE) n° 515/97 du Conseil du 13 mars 1997 relatif à l'assistance mutuelle entre les autorités administratives des États membres et à la collaboration entre celles-ci et la Commission en vue d'assurer la bonne application des réglementations douanière et agricole (JO L 82 du 22.3.1997, p. 1).

(77) Afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, 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 vue de:

— compléter le présent règlement en établissant des exigences et des procédures pour les pays ou territoires tiers qui ont été retirés de la liste figurant au point 2 de l'annexe III afin d'assurer l'application du présent règlement à ces pays ou territoires en ce qui concerne l'électricité;

— modifier la liste des pays et territoires tiers figurant au point 1 ou 2 de l'annexe III soit en ajoutant ces pays ou territoires à cette liste afin d'exclure du MACF les pays ou territoires tiers qui sont totalement intégrés ou liés au SEQE de l'UE en cas d'accords futurs, soit en retirant de cette liste et en soumettant dès lors au MACF les pays ou territoires tiers qui ne facturent pas effectivement le prix du SEQE de l'UE pour les marchandises exportées vers l'Union;

— compléter le présent règlement en précisant les conditions applicables à l'octroi de l'accréditation aux vérificateurs, au contrôle et à la supervision des vérificateurs accrédités, au retrait de l'accréditation ainsi qu'à la reconnaissance mutuelle et à l'évaluation par les pairs des organismes d'accréditation;

— compléter le présent règlement en définissant plus précisément le calendrier, la gestion et les autres aspects de la vente et du rachat de certificats MACF; et

— modifier la liste des marchandises figurant à l'annexe I en ajoutant, dans certaines circonstances, des marchandises qui ont été légèrement modifiées afin de renforcer les mesures de lutte contre les pratiques de contournement.

Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([20]). En particulier, pour assurer 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.

(78) Ces consultations devraient être menées de manière transparente et peuvent prévoir la consultation préalable des parties prenantes telles que les organismes compétents, les entreprises (notamment les PME), les partenaires sociaux tels que les syndicats, les organisations de la société civile et les organisations de défense de l'environnement.

(79) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([21]).

(80) Les intérêts financiers de l'Union devraient être protégés tout au long du cycle de la dépense par des mesures proportionnées, y compris par la prévention et la détection des irrégularités ainsi que des enquêtes en la matière, par le recouvrement des fonds perdus, indûment versés ou mal employés et, s'il y a lieu, par des sanctions administratives et financières. Le MACF devrait donc s'appuyer sur des mécanismes appropriés et efficaces pour éviter des pertes de recettes.

(81) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir prévenir le risque de fuite de carbone et réduire de ce fait les émissions mondiales de carbone, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur échelle et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(82) Afin que les actes délégués et les actes d'exécution prévus par le présent règlement puissent être adoptés en temps utile, il convient que celui-ci entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

---

([20]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

([21]) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil 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).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) pour lutter contre les émissions intrinsèques de gaz à effet de serre des marchandises énumérées à l'annexe I lors de leur importation sur le territoire douanier de l'Union afin de prévenir le risque de fuite de carbone, permettant ainsi de réduire les émissions mondiales de carbone et de soutenir les objectifs de l'accord de Paris, également en introduisant des mesures incitant les opérateurs de pays tiers à réduire leurs émissions.

2. Le MACF complète le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union établi dans le cadre de la directive 2003/87/CE (ci-après dénommé «SEQE de l'UE») en appliquant un ensemble équivalent de règles aux importations sur le territoire douanier de l'Union des marchandises visées à l'article 2 du présent règlement.

3. Le MACF est appelé à remplacer les mécanismes établis dans le cadre de la directive 2003/87/CE pour prévenir le risque de fuite de carbone en reflétant la mesure dans laquelle les quotas du SEQE de l'UE sont alloués à titre gratuit conformément à l'article 10 bis de ladite directive.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux marchandises énumérées à l'annexe I qui sont originaires d'un pays tiers, lorsque ces marchandises, ou les produits transformés qui en sont issus dans le cadre du régime du perfectionnement actif visé à l'article 256 du règlement (UE) nº 952/2013, sont importés sur le territoire douanier de l'Union.

2. Le présent règlement s'applique également aux marchandises énumérées à l'annexe I du présent règlement qui sont originaires d'un pays tiers, lorsque ces marchandises, ou les produits transformés qui en sont issus dans le cadre du régime du perfectionnement actif visé à l'article 256 du règlement (UE) nº 952/2013, sont introduits sur une île artificielle, une structure fixe ou flottante ou toute autre structure se trouvant sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive d'un État membre qui est adjacente au territoire douanier de l'Union.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant les conditions détaillées de l'application du MACF à ces marchandises, en particulier en ce qui concerne les notions équivalentes à celles de l'importation sur le territoire douanier de l'Union et de la mise en libre pratique, en ce qui concerne les procédures de soumission de la déclaration MACF relative à ces marchandises et en ce qui concerne les contrôles à effectuer par les autorités douanières. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2, du présent règlement.

3. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux marchandises énumérées à l'annexe I du présent règlement qui sont importées sur le territoire douanier de l'Union, pour autant que la valeur intrinsèque de ces marchandises n'excède pas, par envoi, la valeur définie pour les marchandises d'une valeur négligeable telles qu'elles sont visées à l'article 23 du règlement (CE) nº 1186/2009 du Conseil ([22]);

b) aux marchandises contenues dans les bagages personnels des voyageurs en provenance d'un pays tiers, pour autant que la valeur intrinsèque de ces marchandises n'excède pas la valeur définie pour les marchandises d'une valeur négligeable telles qu'elles sont visées à l'article 23 du règlement (CE) nº 1186/2009;

([22]) Règlement (CE) nº 1186/2009 du Conseil du 16 novembre 2009 relatif à l'établissement du régime communautaire des franchises douanières (JO L 324 du 10.12.2009, p. 23).

c) aux marchandises destinées à circuler ou à être utilisées dans le cadre d'activités militaires en vertu de l'article 1er, point 49), du règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission ([23]).

4. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2, le présent règlement ne s'applique pas aux marchandises originaires des pays et territoires tiers inscrits sur la liste figurant au point 1 de l'annexe III.

5. Les marchandises importées sont considérées comme originaires de pays tiers conformément aux règles relatives à l'origine non préférentielle visées à l'article 59 du règlement (UE) nº 952/2013.

6. Les pays et territoires tiers sont inscrits sur la liste figurant au point 1 de l'annexe III lorsqu'ils respectent l'ensemble des conditions suivantes:

a) le SEQE de l'UE s'applique à ce pays ou territoire tiers ou un accord a été conclu entre ce pays ou territoire tiers et l'Union assurant un couplage total entre le SEQE de l'UE et le système d'échange de quotas d'émission de ce pays ou territoire tiers;

b) le prix du carbone payé dans le pays dont les marchandises sont originaires est effectivement facturé sur les émissions de gaz à effet de serre intrinsèques de ces marchandises sans aucun rabais allant au-delà de ceux qui sont également appliqués conformément au SEQE de l'UE.

7. Si un pays ou territoire tiers dispose d'un marché de l'électricité intégré au marché intérieur de l'électricité de l'Union grâce au couplage des marché et qu'il n'existe pas de solution technique pour appliquer le MACF à l'importation d'électricité dans le territoire douanier de l'Union en provenance de ce pays ou territoire tiers, cette importation d'électricité en provenance de ce pays ou territoire est exemptée de l'application du MACF, pour autant que la Commission ait évalué que l'ensemble des conditions suivantes ont été remplies conformément au paragraphe 8:

a) le pays ou territoire tiers a conclu avec l'Union un accord fixant l'obligation d'appliquer le droit de l'Union dans le domaine de l'électricité, y compris la législation relative au développement de sources d'énergie renouvelables, ainsi que d'autres règles dans les domaines de l'énergie, de l'environnement et de la concurrence;

b) la législation interne de ce pays ou territoire tiers met en œuvre les principales dispositions de la législation de l'Union relative au marché de l'électricité, y compris en ce qui concerne le développement de sources d'énergie renouvelables et le couplage des marchés de l'électricité;

c) le pays ou territoire tiers a présenté à la Commission une feuille de route qui contient un calendrier pour l'adoption de mesures visant à mettre en œuvre les conditions énoncées aux points d) et e);

d) le pays ou territoire tiers s'est engagé en faveur de la neutralité climatique d'ici à 2050 et, le cas échéant, a donc formellement élaboré et communiqué à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) une stratégie de développement à long terme à faible émission de gaz à effet de serre pour le milieu du siècle, alignée sur cet objectif, et a mis en œuvre cet engagement dans sa législation interne;

e) le pays ou territoire tiers a, lors de la mise en œuvre de la feuille de route visée au point c), démontré qu'il avait respecté les délais fixés et que des progrès substantiels ont été accomplis sur la voie de l'alignement de la législation interne sur le droit de l'Union dans le domaine de l'action pour le climat sur la base de cette feuille de route, y compris pour ce qui est de la tarification du carbone à un niveau équivalent à celui de l'Union, notamment en ce qui concerne la production d'électricité; la mise en œuvre d'un système d'échange de quotas d'émission pour l'électricité, avec un prix équivalent à celui prévu dans le SEQE de l'UE, doit être finalisée au plus tard le 1er janvier 2030;

f) le pays ou territoire tiers a mis en place un système efficace pour empêcher les importations indirectes d'électricité dans l'Union en provenance d'autres pays ou territoires tiers qui ne remplissent pas les conditions énoncées aux points a) à e).

([23]) Règlement délégué (UE) 2015/2446 de la Commission du 28 juillet 2015 complétant le règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil au sujet des modalités de certaines dispositions du code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 1).

8. Un pays ou territoire tiers qui remplit l'ensemble des conditions énoncées au paragraphe 7 est inscrit sur la liste figurant au point 2 de l'annexe III et présente deux rapports sur le respect de ces conditions, le premier rapport au plus tard le 1er juillet 2025 et le second rapport au plus tard le 31 décembre 2027. Au plus tard le 31 décembre 2025 et au plus tard le 1er juillet 2028, la Commission évalue, notamment sur la base de la feuille de route visée au paragraphe 7, point c), et des rapports reçus du pays ou territoire tiers, si ce pays ou territoire tiers continue de remplir les conditions énoncées au paragraphe 7.

9. Un pays ou territoire tiers inscrit sur la liste figurant au point 2 de l'annexe III est retiré de cette liste lorsque l'une ou plusieurs des conditions suivantes s'appliquent:

a) la Commission a des raisons de considérer que ce pays ou territoire tiers n'a pas accompli des progrès suffisants pour se conformer à l'une des conditions énoncées au paragraphe 7, ou que ce pays ou territoire tiers a pris des mesures incompatibles avec les objectifs établis dans la législation de l'Union en matière de climat et d'environnement;

b) ce pays ou territoire tiers a pris des mesures contraires à ses objectifs de décarbonation, par exemple en apportant un soutien public à la mise en place de nouvelles capacités de production qui émettent plus de 550 grammes de dioxyde de carbone (CO_2) d'origine fossile par kilowattheure d'électricité;

c) la Commission dispose d'éléments prouvant qu'une augmentation d'au moins 5 %, par rapport au 1er janvier 2026, des émissions par kilowattheure dues à la production d'électricité dans ce pays ou territoire tiers en raison de l'augmentation des exportations d'électricité vers l'Union.

10. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 28 afin de compléter le présent règlement en établissant des exigences et des procédures pour les pays ou territoires tiers qui ont été retirés de la liste figurant au point 2 de l'annexe III en vue d'assurer l'application du présent règlement à ces pays ou territoires en ce qui concerne l'électricité. Si, dans de tels cas, le couplage des marchés demeure incompatible avec l'application du présent règlement, la Commission peut décider d'exclure ces pays ou territoires tiers du couplage des marchés de l'Union et d'exiger une allocation explicite de la capacité à la frontière entre l'Union et ces pays ou territoires tiers, afin que le MACF puisse s'appliquer.

11. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 28 afin de modifier les listes de pays ou territoire tiers figurant au point 1 ou 2 de l'annexe III en ajoutant ou en retirant un pays ou territoire tiers selon que les conditions énoncées au paragraphe 6, 7 ou 9 du présent article sont ou non remplies en ce qui concerne ce pays ou territoire tiers.

12. L'Union peut conclure des accords avec des pays ou territoires tiers en vue de tenir compte des mécanismes de tarification du carbone dans ces pays ou territoires aux fins de l'application de l'article 9.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «marchandises»: les marchandises énumérées à l'annexe I;

2) «gaz à effet de serre»: les gaz à effet de serre indiqués à l'annexe I pour chacune des marchandises énumérées dans ladite annexe;

3) «émissions»: le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre issus de la production de marchandises;

4) «importation»: la mise en libre pratique prévue à l'article 201 du règlement (UE) nº 952/2013;

5) «SEQE de l'UE»: le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union pour les activités énumérées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE autres que les activités aériennes;

6) «territoire douanier de l'Union»: le territoire défini à l'article 4 du règlement (UE) nº 952/2013;

7) «pays tiers»: un pays ou territoire situé en dehors du territoire douanier de l'Union;

8) «plateau continental»: un plateau continental tel qu'il est défini à l'article 76 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer;

9) «zone économique exclusive»: une zone économique exclusive telle qu'elle est définie à l'article 55 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer et qui a été déclarée zone économique exclusive par un État membre en vertu de ladite convention;

10) «valeur intrinsèque»: la valeur intrinsèque des marchandises commerciales au sens de l'article 1er, point 48), du règlement délégué (UE) 2015/2446;

11) «couplage des marchés»: l'allocation de la capacité de transport au moyen d'un système de l'Union qui réalise simultanément l'appariement des ordres et l'allocation de la capacité d'échange entre zones ainsi que le prévoit le règlement (UE) 2015/1222;

12) «allocation explicite de la capacité»: l'allocation de la capacité de transport transfrontalier distincte des échanges d'électricité;

13) «autorité compétente»: l'autorité désignée par chaque État membre conformément à l'article 11;

14) «autorités douanières»: les administrations douanières des États membres définies à l'article 5, point 1), du règlement (UE) nº 952/2013;

15) «importateur»: soit la personne qui dépose une déclaration en douane de mise en libre pratique de marchandises en son nom propre et pour son propre compte, soit, lorsque la déclaration en douane est déposée par un représentant en douane indirect conformément à l'article 18 du règlement (UE) nº 952/2013, la personne pour le compte de laquelle une telle déclaration est déposée;

16) «déclarant en douane»: un déclarant, tel qu'il est défini à l'article 5, point 15), du règlement (UE) nº 952/2013, qui dépose une déclaration en douane de mise en libre pratique de marchandises en son nom propre ou la personne au nom de laquelle une telle déclaration est déposée;

17) «déclarant MACF autorisé»: une personne autorisée par une autorité compétente conformément à l'article 17;

18) «personne»: une personne physique, une personne morale ou une association de personnes reconnue, en vertu du droit de l'Union ou du droit national, comme ayant la capacité d'accomplir des actes juridiques sans avoir le statut de personne morale;

19) «établie dans un État membre»:

    a) dans le cas d'une personne physique, toute personne dont le lieu de résidence se situe dans un État membre;

    b) dans le cas d'une personne morale ou d'une association de personnes, toute personne dont le siège social, l'administration centrale ou un établissement stable se situe dans un État membre;

20) «numéro d'enregistrement et d'identification des opérateurs économiques» (numéro EORI): le numéro attribué par l'autorité douanière lorsque l'enregistrement à des fins douanières a eu lieu conformément à l'article 9 du règlement (UE) nº 952/2013;

21) «émissions directes»: les émissions résultant des processus de production des marchandises, y compris les émissions résultant de la production du chauffage et du refroidissement consommée lors des processus de production, quel que soit le lieu de production du chauffage ou du refroidissement;

22) «émissions intrinsèques»: les émissions directes émises lors de la production de marchandises et les émissions indirectes provenant de la production de l'électricité qui est consommée lors des processus de production, calculées selon les méthodes établies à l'annexe IV et précisées dans les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 7, paragraphe 7;

23) «tonne équivalent CO_2»: une tonne métrique de CO_2, ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre repris à l'annexe I recélant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent;

24) «certificat MACF»: un certificat sous format électronique correspondant à une tonne équivalent CO_2 d'émissions intrinsèques des marchandises;

25) «restitution»: la compensation par les certificats MACF des émissions intrinsèques déclarées des marchandises importées ou des émissions intrinsèques des marchandises importées qui auraient dû être déclarées;

26) «processus de production»: les procédés chimiques et physiques mis en œuvre pour produire des marchandises dans une installation;

27) «valeur par défaut»: une valeur calculée ou établie à partir de données secondaires, qui représente les émissions intrinsèques des marchandises;

28) «émissions réelles»: les émissions calculées à partir des données primaires provenant des processus de production des marchandises et de la production de l'électricité consommée lors de ces processus, déterminées selon les méthodes décrites à l'annexe IV;

29) «prix du carbone»: le montant monétaire payé dans un pays tiers, dans le cadre d'un programme de réduction des émissions de carbone, sous la forme d'un impôt, d'une taxe ou d'une redevance ou sous la forme de quotas d'émission dans le cadre d'un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, calculé sur les gaz à effet de serre couverts par une telle mesure et émis lors de la production de marchandises;

30) «installation»: une unité technique fixe dans laquelle un processus de production est réalisé;

31) «exploitant»: toute personne qui exploite ou contrôle une installation dans un pays tiers;

32) «organisme national d'accréditation»: un organisme national d'accréditation désigné par chaque État membre conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 765/2008;

33) «quota du SEQE de l'UE»: un quota tel qu'il est défini à l'article 3, point a), de la directive 2003/87/CE pour les activités énumérées à l'annexe I de ladite directive autres que les activités aériennes;

34) «émissions indirectes»: les émissions résultant de la production de l'électricité consommée lors des processus de production des marchandises, quel que soit le lieu de production de l'électricité consommée.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS ET DROITS DES DÉCLARANTS MACF AUTORISÉS

Article 4

Importation de marchandises

Les marchandises ne sont importées sur le territoire douanier de l'Union que par un déclarant MACF autorisé.

Article 5

Demande d'autorisation

1. Tout importateur établi dans un État membre, avant l'importation de marchandises sur le territoire douanier de l'Union, demande le statut de déclarant MACF autorisé (ci-après dénommée «demande d'autorisation»). Lorsque cet importateur désigne un représentant en douane indirect conformément à l'article 18 du règlement (UE) nº 952/2013 et que le représentant en douane indirect accepte d'agir en tant que déclarant MACF autorisé, le représentant en douane indirect présente la demande d'autorisation.

2. Lorsqu'un importateur n'est pas établi dans un État membre, le représentant en douane indirect présente la demande d'autorisation.

3. La demande d'autorisation est présentée par l'intermédiaire du registre MACF établi conformément à l'article 14.

4. Par dérogation au paragraphe 1, lorsque la capacité de transport pour l'importation d'électricité est allouée au moyen d'une allocation explicite de la capacité, la personne à laquelle la capacité a été allouée pour l'importation et qui procède à la nomination de cette capacité pour l'importation est considérée, aux fins du présent règlement, comme un déclarant MACF autorisé dans l'État membre dans lequel la personne a déclaré cette importation d'électricité dans la déclaration en douane. Les importations doivent être mesurées par frontière pour des périodes ne dépassant pas une heure et aucune déduction des opérations d'exportation ou de transit effectuées au cours de la même heure n'est possible.

L'autorité compétente de l'État membre dans lequel la déclaration en douane a été déposée enregistre la personne dans le registre MACF.

5. La demande d'autorisation contient notamment les informations suivantes à propos du demandeur:

a) ses nom, adresse et autres coordonnées;

b) son numéro EORI;

c) son activité économique principale exercée dans l'Union;

d) la certification par l'autorité fiscale de l'État membre où le demandeur est établi que le demandeur ne fait pas l'objet d'un ordre de recouvrement non exécuté pour des dettes fiscales nationales;

e) une déclaration sur l'honneur dans laquelle le demandeur atteste qu'il n'a pas été impliqué dans des infractions graves ou répétées à la législation douanière, à la réglementation fiscale ou aux règles relatives aux abus de marché au cours des cinq années précédant l'année de la demande, y compris le fait qu'il n'a pas commis d'infractions pénales graves liées à son activité économique;

f) les informations nécessaires pour démontrer la capacité financière et opérationnelle du demandeur à remplir les obligations lui incombant au titre du présent règlement et, si l'autorité compétente le décide sur la base d'une analyse du risque, les pièces justificatives confirmant ces informations, telles que le compte de gestion et le bilan des trois derniers exercices clos au maximum;

g) la valeur monétaire et le volume estimés des importations de marchandises sur le territoire douanier de l'Union, par type de marchandises, pour l'année civile au cours de laquelle la demande est introduite et pour l'année civile suivante;

h) les noms et coordonnées des personnes pour le compte desquelles le demandeur agit, le cas échéant.

6. Le demandeur peut retirer sa demande à tout moment.

7. Le déclarant MACF autorisé informe sans retard l'autorité compétente, par l'intermédiaire du registre MACF, de toute modification apportée aux informations fournies dans le cadre du paragraphe 5 du présent article, intervenue après que la décision accordant le statut de déclarant MACF autorisé a été adoptée conformément à l'article 17 et susceptible d'influencer cette décision ou le contenu de l'autorisation accordé à ce titre.

8. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution en ce qui concerne les communications entre le demandeur, l'autorité compétente et la Commission, le format standard de la demande d'autorisation et les procédures d'introduction de cette demande par l'intermédiaire du registre MACF, les procédures à respecter par l'autorité compétente et les délais de traitement des demandes d'autorisation conformément au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les règles d'identification par l'autorité compétente des déclarants MACF autorisés pour l'importation d'électricité. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2.

Article 6

Déclaration MACF

1. Au plus tard le 31 mai de chaque année, et pour la première fois en 2027 pour l'année 2026, chaque déclarant MACF autorisé utilise le registre MACF visé à l'article 14 pour présenter une déclaration MACF pour l'année civile précédente.

2. La déclaration MACF contient les informations suivantes:

a) la quantité totale de chaque type de marchandises importées au cours de l'année civile précédente, exprimée en mégawattheures pour l'électricité et en tonnes pour les autres marchandises;

b) les émissions intrinsèques totales des marchandises visées au point a) du présent paragraphe, exprimées en tonnes équivalent CO_2 émises par mégawattheure d'électricité ou, pour les autres marchandises, en tonnes équivalent CO_2 émises par tonne de chaque type de marchandises, calculées conformément à l'article 7 et vérifiées conformément à l'article 8;

c) le nombre total de certificats MACF à restituer, correspondant aux émissions intrinsèques totales visées au point b) du présent paragraphe après la réduction due au prix du carbone payé dans un pays d'origine conformément à l'article 9 et l'ajustement nécessaire correspondant à la mesure dans laquelle les quotas du SEQE de l'UE sont alloués à titre gratuit conformément à l'article 31;

d) des copies des rapports de vérification établis par les vérificateurs accrédités au titre de l'article 8 et de l'annexe VI.

3. Lorsque des produits transformés obtenus dans le cadre du régime du perfectionnement actif visé à l'article 256 du règlement (UE) nº 952/2013 sont importés, le déclarant MACF autorisé indique dans la déclaration MACF les émissions intrinsèques des marchandises qui ont été placées sous le régime du perfectionnement actif et ont permis d'obtenir les produits transformés importés, même lorsque les produits transformés ne sont pas des marchandises figurant à l'annexe I du présent règlement. Le présent paragraphe s'applique également lorsque les produits transformés obtenus dans le cadre du régime du perfectionnement actif sont des marchandises en retour visées à l'article 205 du règlement (UE) nº 952/2013.

4. Lorsque les marchandises importées énumérées à l'annexe I du présent règlement sont des produits transformés obtenus dans le cadre du régime du perfectionnement passif visé à l'article 259 du règlement (UE) nº 952/2013, le déclarant MACF autorisé indique dans la déclaration MACF uniquement les émissions de l'opération de transformation effectuée en dehors du territoire douanier de l'Union.

5. Lorsque les marchandises importées sont des marchandises en retour visées à l'article 203 du règlement (UE) nº 952/2013, le déclarant MACF autorisé indique séparément, dans la déclaration MACF, la mention «zéro» pour les émissions intrinsèques totales correspondant à ces marchandises.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution en ce qui concerne le format standard de la déclaration MACF, y compris les informations détaillées pour chaque installation, pays d'origine et type de marchandises à déclarer à l'appui des totaux visés au paragraphe 2 du présent article, en particulier concernant les émissions intrinsèques et le prix du carbone payé, la procédure de soumission de la déclaration MACF par l'intermédiaire du registre MACF, ainsi que les modalités de restitution des certificats MACF visées au paragraphe 2, point c), du présent article, en conformité avec l'article 22, paragraphe 1, en particulier en ce qui concerne le processus et la sélection par le déclarant MACF autorisé des certificats à restituer. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2.

Article 7

Calcul des émissions intrinsèques

1. Les émissions intrinsèques des marchandises sont calculées conformément aux méthodes décrites à l'annexe IV. Pour les marchandises énumérées à l'annexe II, seules les émissions directes sont calculées et prises en compte.

2. Les émissions intrinsèques des marchandises autres que l'électricité sont déterminées sur la base des émissions réelles conformément aux méthodes décrites aux points 2 et 3 de l'annexe IV. Lorsque les émissions réelles ne peuvent pas être déterminées de manière adéquate, ainsi que dans le cas des émissions indirectes, les émissions intrinsèques sont déterminées par référence à des valeurs par défaut conformément aux méthodes établies au point 4.1 de l'annexe IV.

3. Les émissions intrinsèques de l'électricité importée sont déterminées par référence à des valeurs par défaut conformément à la méthode décrite au point 4.2 de l'annexe IV, sauf si le déclarant MACF autorisé démontre que les critères permettant de déterminer les émissions intrinsèques sur la base des émissions réelles qui sont énumérés au point 5 de l'annexe IV sont remplis.

4. Les émissions intrinsèques indirectes sont calculées conformément à la méthode établie au point 4.3 de l'annexe IV et précisée dans les actes d'exécution adoptés conformément au paragraphe 7 du présent article, sauf si le déclarant MACF autorisé démontre que les critères permettant de déterminer les émissions intrinsèques sur la base des émissions réelles qui sont énumérés au point 6 de l'annexe IV sont remplis.

5. Le déclarant MACF autorisé conserve les informations nécessaires au calcul des émissions intrinsèques conformément aux exigences énoncées à l'annexe V. Les informations conservées sont suffisamment détaillées pour permettre aux vérificateurs accrédités conformément à l'article 18 de vérifier les émissions intrinsèques conformément à l'article 8 et à l'annexe VI et pour permettre à la Commission et à l'autorité compétente de réexaminer la déclaration MACF conformément à l'article 19, paragraphe 2.

6. Le déclarant MACF autorisé conserve les informations visées au paragraphe 5, y compris le rapport du vérificateur, jusqu'à la fin de la quatrième année suivant l'année au cours de laquelle la déclaration MACF a été ou aurait dû être soumise.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution en ce qui concerne:

a) l'application des éléments des méthodes de calcul établies à l'annexe IV, y compris la détermination des limites du système des procédés de production et des matières entrantes (précurseurs) pertinentes, des facteurs d'émission, des valeurs par installation des émissions réelles et des valeurs par défaut et leur application respective aux marchandises individuelles, ainsi que la définition de méthodes visant à garantir la fiabilité des données sur la base desquelles les valeurs par défaut sont déterminées, incluant le niveau de détail et la vérification des données et incluant les spécifications plus détaillées des marchandises qu'il convient de considérer comme des «marchandises simples» et des «marchandises complexes» aux fins du point 1 de l'annexe IV; ces actes d'exécution précisent également les conditions dans lesquelles il est considéré que les émissions réelles ne peuvent pas être déterminées de manière adéquate, ainsi que les éléments de preuve démontrant que les critères requis pour justifier l'utilisation d'émissions réelles pour l'électricité consommée dans les processus de production de marchandises aux fins du paragraphe 2 qui sont énumérés aux points 5 et 6 de l'annexe IV sont remplis; et

b) l'application des éléments des méthodes de calcul définies au paragraphe 4 en conformité avec le point 4.3 de l'annexe IV.

Lorsque cela est justifié de manière objective, les actes d'exécution visés au premier alinéa prévoient que les valeurs par défaut peuvent être adaptées à des zones, régions ou pays particuliers afin de tenir compte de facteurs objectifs spécifiques qui ont une incidence sur les émissions, tels que les sources d'énergie prédominantes ou les processus industriels. Ces actes d'exécution s'appuient sur la législation existante pour la surveillance et la vérification des émissions et des données d'activité des installations couvertes par la directive 2003/87/CE, en particulier le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission ([24]), le règlement d'exécution (UE) 2018/2067 et le règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission ([25]). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2, du présent règlement.

Article 8

Vérification des émissions intrinsèques

1. Le déclarant MACF autorisé veille à ce que les émissions intrinsèques totales déclarées dans la déclaration MACF soumise conformément à l'article 6 soient vérifiées par un vérificateur accrédité conformément à l'article 18, sur la base des principes de vérification fixés à l'annexe VI.

2. Pour les émissions intrinsèques des marchandises produites dans des installations enregistrées dans un pays tiers conformément à l'article 10, le déclarant MACF autorisé peut choisir d'utiliser les informations vérifiées qui lui ont été communiquées conformément à l'article 10, paragraphe 7, pour satisfaire à l'obligation visée au paragraphe 1 du présent article.

([24]) 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).

([25]) 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).

3. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution en vue de l'application des principes de vérification fixés à l'annexe VI en ce qui concerne:

a) la possibilité pour le vérificateur, dans des circonstances dûment justifiées et sans remettre en cause une estimation fiable des émissions intrinsèques, de déroger à l'obligation de visiter l'installation où les marchandises concernées sont produites;

b) la définition des seuils permettant de décider si les inexactitudes ou les irrégularités sont importantes; et

c) les pièces justificatives nécessaires pour établir le rapport de vérification, y compris son format.

Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution visés au premier alinéa, la Commission s'efforce d'assurer l'équivalence et la cohérence avec les procédures énoncées dans le règlement d'exécution (UE) 2018/2067. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2, du présent règlement.

Article 9

Prix du carbone payé dans un pays tiers

1. Un déclarant MACF autorisé peut demander, dans la déclaration MACF, une réduction du nombre de certificats MACF à restituer afin de tenir compte du prix du carbone payé dans le pays d'origine pour les émissions intrinsèques déclarées. La réduction ne peut être demandée que si le prix du carbone a été effectivement payé dans le pays d'origine. Dans un tel cas, tout rabais ou toute autre forme de compensation disponible dans ce pays qui aurait entraîné une réduction de ce prix du carbone est pris en compte.

2. Le déclarant MACF autorisé conserve les documents nécessaires pour démontrer que les émissions intrinsèques déclarées étaient soumises à un prix du carbone dans le pays d'origine des marchandises qui a été effectivement payé conformément au paragraphe 1. Le déclarant MACF autorisé conserve notamment la preuve relative à tout rabais ou à toute autre forme de compensation disponible, en particulier les références à la législation pertinente de ce pays. Les informations figurant dans ces documents sont certifiées par une personne qui est indépendante du déclarant MACF autorisé et des autorités du pays d'origine. Le nom et les coordonnées de cette personne indépendante doivent figurer sur les documents. Le déclarant MACF autorisé conserve également la preuve du paiement effectif du prix du carbone.

3. Le déclarant MACF autorisé conserve les documents visés au paragraphe 2 jusqu'à la fin de la quatrième année suivant l'année au cours de laquelle la déclaration MACF a été ou aurait dû être soumise.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution en ce qui concerne la conversion du prix annuel moyen du carbone effectivement payé conformément au paragraphe 1 en une réduction correspondante du nombre de certificats MACF à restituer, y compris la conversion en euros du prix du carbone effectivement payé en devises au taux de change annuel moyen, la preuve requise du paiement effectif du prix du carbone, des exemples de tout rabais ou de toute autre forme de compensation applicable visé au paragraphe 1 du présent article, les qualifications de la personne indépendante visée au paragraphe 2 du présent article, ainsi que les conditions permettant de garantir l'indépendance de cette personne. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2.

Article 10

Enregistrement des exploitants et des installations des pays tiers

1. À la demande d'un exploitant d'une installation située dans un pays tiers, la Commission enregistre les informations relatives à cet exploitant et à son installation dans le registre MACF visé à l'article 14.

2. La demande d'enregistrement visée au paragraphe 1 comprend les informations suivantes qui doivent être introduites dans le registre MACF lors de l'enregistrement:

a) le nom, l'adresse et les coordonnées de l'exploitant;

b) l'emplacement de chaque installation, y compris l'adresse complète et les coordonnées géographiques exprimées en longitude et latitude avec 6 décimales;

c) l'activité économique principale de l'installation.

3. La Commission notifie l'enregistrement dans le registre MACF à l'exploitant. L'enregistrement est valable pendant une période de cinq ans à compter de la date de sa notification à l'exploitant de l'installation.

4. L'exploitant informe sans retard la Commission de toute modification des informations visées au paragraphe 2 survenant après l'enregistrement et la Commission met à jour les informations pertinentes dans le registre MACF.

5. L'exploitant est tenu de:

a) déterminer les émissions intrinsèques calculées conformément aux méthodes décrites à l'annexe IV, par type de marchandises produites dans l'installation visée au paragraphe 1 du présent article;

b) veiller à ce que les émissions intrinsèques visées au point a) du présent paragraphe soient vérifiées conformément aux principes de vérification énoncés à l'annexe VI par un vérificateur accrédité conformément à l'article 18;

c) conserver une copie du rapport de vérification ainsi que les informations nécessaires au calcul des émissions intrinsèques des marchandises conformément aux exigences énoncées à l'annexe V pendant une période de quatre ans à compter de la réalisation de la vérification.

6. Les informations conservées visées au paragraphe 5, point c), du présent article sont suffisamment détaillées pour permettre la vérification des émissions intrinsèques conformément à l'article 8 et à l'annexe VI, et pour permettre le réexamen, conformément à l'article 19, de la déclaration MACF faite par un déclarant MACF autorisé auquel les informations pertinentes ont été communiquées conformément au paragraphe 7 du présent article.

7. Un exploitant peut communiquer à un déclarant MACF autorisé les informations relatives à la vérification des émissions intrinsèques visées au paragraphe 5 du présent article. Le déclarant MACF autorisé a le droit d'utiliser ces informations qui lui ont été communiquées pour satisfaire à l'obligation visée à l'article 8.

8. L'exploitant peut, à tout moment, demander à être radié du registre MACF. À la suite d'une telle demande et après en avoir informé les autorités compétentes, la Commission radie l'exploitant et supprime les informations concernant cet exploitant et son installation du registre MACF, pour autant que ces informations ne soient pas nécessaires au réexamen des déclarations MACF qui ont été soumises. Après avoir donné à l'exploitant concerné la possibilité d'être entendu et avoir consulté les autorités compétentes concernées, la Commission peut également supprimer les informations du registre si elle constate que les informations relatives audit exploitant ne sont plus exactes. La Commission informe les autorités compétentes de cette radiation et de ces suppressions.

CHAPITRE III

AUTORITÉS COMPÉTENTES

Article 11

Autorités compétentes

1. Chaque État membre désigne l'autorité compétente chargée de s'acquitter des fonctions et des tâches prévues au présent règlement et en informe la Commission.

La Commission met à la disposition des États membres une liste de toutes les autorités compétentes, publie cette information au *Journal officiel de l'Union européenne* et met cette information à disposition dans le registre MACF.

2. Les autorités compétentes s'échangent toutes les informations essentielles ou utiles à l'exercice de leurs fonctions et de leurs tâches au titre du présent règlement.

Article 12

Commission

Outre les autres tâches qu'elle exécute au titre du présent règlement, la Commission assiste les autorités compétentes dans l'exécution des fonctions et des tâches qui leur incombent au titre du présent règlement, et elle coordonne leurs activités en soutenant l'échange de bonnes pratiques relevant du champ d'application du présent règlement et en publiant des lignes directrices sur ces bonnes pratiques, ainsi qu'en promouvant un échange d'informations et une coopération adéquats entre les autorités compétentes ainsi qu'entre celles-ci et la Commission.

Article 13

Secret professionnel et divulgation d'informations

1. Toute information de nature confidentielle ou fournie à titre confidentiel obtenue par l'autorité compétente ou la Commission dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches est couverte par le secret professionnel. Ces informations ne sont pas divulguées par l'autorité compétente ou par la Commission sans l'autorisation expresse préalable de la personne ou de l'autorité qui les a fournies, sauf en vertu du droit de l'Union ou du droit national.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les autorités compétentes et la Commission peuvent partager ces informations entre elles ainsi qu'avec les autorités douanières, les autorités chargées des sanctions administratives ou pénales et le Parquet européen, aux fins d'assurer le respect par les personnes des obligations qui leur incombent au titre du présent règlement et l'application de la législation douanière. Ces informations partagées sont couvertes par le secret professionnel et ne sont divulguées à aucune autre personne ou autorité, sauf en vertu du droit de l'Union ou du droit national.

Article 14

Registre MACF

1. La Commission établit un registre MACF des déclarants MACF autorisés sous la forme d'une base de données électronique normalisée contenant les données relatives aux certificats MACF de ces déclarants MACF autorisés. La Commission met automatiquement et en temps réel les informations contenues dans le registre MACF à la disposition des autorités douanières et des autorités compétentes.

2. Le registre MACF visé au paragraphe 1 contient des comptes comportant des informations sur chaque déclarant MACF autorisé, notamment:

a) le nom, l'adresse et les coordonnées du déclarant MACF autorisé;

b) le numéro EORI du déclarant MACF autorisé;

c) le numéro de compte MACF;

d) le numéro d'identification, le prix de vente, la date d'achat et la date de restitution, de rachat ou d'annulation des certificats MACF pour chaque déclarant MACF autorisé.

3. Le registre MACF contient, dans une section distincte du registre, les informations relatives aux exploitants et aux installations des pays tiers enregistrés conformément à l'article 10, paragraphe 2.

4. Les informations contenues dans le registre MACF visées aux paragraphes 2 et 3 sont confidentielles, à l'exception des noms, adresses et coordonnées des exploitants et de l'emplacement des installations dans les pays tiers. Un exploitant peut décider que ses nom, adresse et coordonnées ne doivent pas être rendus accessibles au public. Les informations publiques contenues dans le registre MACF sont rendues accessibles par la Commission dans un format interopérable.

5. La Commission publie chaque année, pour chacune des marchandises énumérées à l'annexe I, les émissions intrinsèques agrégées des marchandises importées.

6. La Commission adopte des actes d'exécution concernant l'infrastructure et les processus et procédures spécifiques du registre MACF, y compris l'analyse des risques visée à l'article 15, les bases de données électroniques contenant les informations visées aux paragraphes 2 et 3 du présent article, les données des comptes dans le registre MACF visées à l'article 16, la transmission au registre MACF des informations sur la vente, le rachat et l'annulation des certificats MACF visées à l'article 20, et le contrôle croisé des informations visé à l'article 25, paragraphe 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2.

Article 15

Analyse des risques

1. La Commission effectue des contrôles fondés sur les risques en ce qui concerne les données et les transactions enregistrées dans le registre MACF, visées à l'article 14, afin de s'assurer qu'il n'y a pas d'irrégularité dans l'achat, la détention, la restitution, le rachat et l'annulation des certificats MACF.

2. Si la Commission constate des irrégularités à la suite des contrôles effectués au titre du paragraphe 1, elle informe les autorités compétentes concernées afin qu'une enquête plus approfondie soit menée dans le but de corriger les irrégularités constatées.

Article 16

Comptes dans le registre MACF

1. La Commission attribue à chaque déclarant MACF autorisé un numéro de compte MACF unique.

2. Chaque déclarant MACF autorisé se voit accorder l'accès à son compte dans le registre MACF.

3. La Commission configure le compte dès que l'autorisation visé à l'article 17, paragraphe 1, est accordée et en informe le déclarant MACF autorisé.

4. Si le déclarant MACF autorisé a cessé son activité économique ou que son autorisation a été révoquée, la Commission clôture le compte de ce déclarant, à condition que celui-ci ait respecté toutes les obligations qui lui incombent au titre du présent règlement.

Article 17

Autorisation

1. Lorsqu'une demande d'autorisation est présentée conformément à l'article 5, l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le demandeur est établi accorde le statut de déclarant MACF autorisé, à condition que les critères énoncés au paragraphe 2 du présent article soient remplis. Le statut de déclarant MACF autorisé est reconnu dans tous les États membres.

Avant d'accorder le statut de déclarant MACF autorisé, l'autorité compétente mène une procédure de consultation sur la demande d'autorisation via le registre MACF. La procédure de consultation associe les autorités compétentes des autres États membres et la Commission et ne dépasse pas quinze jours ouvrables.

2. Les critères d'octroi du statut de déclarant MACF autorisé sont les suivants:

a) le demandeur n'a pas été impliqué dans une infraction grave ou répétée à la législation douanière, à la réglementation fiscale, aux règles relatives aux abus de marché ou au présent règlement et aux actes délégués et actes d'exécution adoptés au titre du présent règlement, et en particulier, le demandeur n'a pas commis d'infractions pénales graves liées à son activité économique au cours des cinq années précédant la demande;

b) le demandeur démontre sa capacité financière et opérationnelle à remplir les obligations qui lui incombent au titre du présent règlement;

c) le demandeur est établi dans l'État membre dans lequel la demande est présentée; et

d) un numéro EORI a été attribué au demandeur conformément à l'article 9 du règlement (UE) nº 952/2013.

3. Lorsque l'autorité compétente constate que les critères énoncés au paragraphe 2 du présent article ne sont pas remplis, ou lorsque le demandeur n'a pas fourni les informations énumérées à l'article 5, paragraphe 5, l'octroi du statut de déclarant MACF autorisé est refusé. La décision de refus d'octroyer le statut de déclarant MACF autorisé expose les motifs du refus et contient des informations sur les possibilités de recours.

4. Toute décision de l'autorité compétente accordant le statut de déclarant MACF autorisé est enregistrée dans le registre MACF et contient les informations suivantes:

a) le nom, l'adresse et les coordonnées du déclarant MACF autorisé;

b) le numéro EORI du déclarant MACF autorisé;

c) le numéro de compte MACF qui a été attribué au déclarant MACF autorisé conformément à l'article 16, paragraphe 1;

d) la garantie requise conformément au paragraphe 5 du présent article.

5. Aux fins du respect des critères énoncés au paragraphe 2, point b), du présent article, l'autorité compétente exige la constitution d'une garantie si le demandeur n'était pas établi au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle la demande visée à l'article 5, paragraphe 1, a été introduite.

L'autorité compétente fixe le montant de cette garantie au montant calculé comme étant la valeur agrégée du nombre de certificats MACF que le déclarant MACF autorisé devrait restituer conformément à l'article 22 en ce qui concerne les importations de marchandises déclarées conformément à l'article 5, paragraphe 5, point g). La garantie fournie est une garantie bancaire, payable à première demande, par un établissement financier opérant dans l'Union ou une autre forme de garantie fournissant une assurance équivalente.

6. Lorsque l'autorité compétente constate que la garantie fournie n'assure pas ou n'est plus suffisante pour assurer la capacité financière et opérationnelle du déclarant MACF autorisé à respecter les obligations qui lui incombent au titre du présent règlement, elle exige du déclarant MACF autorisé de choisir entre la fourniture d'une garantie complémentaire ou le remplacement de la garantie initiale par une nouvelle garantie conformément au paragraphe 5.

7. L'autorité compétente libère la garantie immédiatement après le 31 mai de la deuxième année au cours de laquelle le déclarant MACF autorisé a restitué les certificats MACF conformément à l'article 22.

8. L'autorité compétente révoque le statut de déclarant MACF autorisé lorsque:

a) le déclarant MACF autorisé demande une révocation; ou

b) le déclarant MACF autorisé ne remplit plus les critères énoncés au paragraphe 2 ou 6 du présent article, ou lorsqu'il a été impliqué dans une infraction grave ou répétée à l'obligation de restitution des certificats MACF visée à l'article 22, paragraphe 1, ou à l'obligation de veiller à ce qu'un nombre suffisant de certificats MACF soit disponible sur son compte dans le registre MACF à la fin de chaque trimestre comme le prévoit l'article 22, paragraphe 2.

Avant de révoquer le statut de déclarant MACF autorisé, l'autorité compétente donne au déclarant MACF autorisé la possibilité d'être entendu et mène une procédure de consultation sur la révocation éventuelle de ce statut. La procédure de consultation associe les autorités compétentes des autres États membres et la Commission et n'excède pas quinze jours ouvrables.

Toute décision de révocation expose les motifs de la décision et contient des informations sur le droit de recours.

9. L'autorité compétente enregistre dans le registre MACF les informations concernant:

a) les demandeurs dont la demande d'autorisation a été rejetée en vertu du paragraphe 3; et

b) les personnes dont le statut de déclarant MACF autorisé a été révoqué en vertu du paragraphe 8.

10. La Commission fixe, par voie d'actes d'exécution, les conditions pour:

a) l'application des critères visés au paragraphe 2 du présent article, y compris celui consistant à ne pas avoir été impliqué dans une infraction grave ou répétée prévu au paragraphe 2, point a), du présent article;

b) l'application de la garantie visée aux paragraphes 5, 6 et 7 du présent article;

c) l'application des critères établissant une infraction grave ou répétée visée au paragraphe 8 du présent article;

d) les conséquences de la révocation du statut de déclarant MACF autorisé visée au paragraphe 8 du présent article; et

e) le calendrier détaillé et le format de la procédure de consultation visée aux paragraphes 1 et 8 du présent article.

Les actes d'exécution visés au premier alinéa sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2.

Article 18

Accréditation des vérificateurs

1. Toute personne accréditée conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2067 pour un groupe d'activités pertinent est considérée comme un vérificateur accrédité aux fins du présent règlement. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution pour recenser les groupes d'activités pertinents en procédant à l'alignement des qualifications nécessaires à un vérificateur accrédité pour effectuer, aux fins du présent règlement, des vérifications concernant le groupe d'activités pertinent mentionné dans la liste figurant à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2018/2067 et indiqué dans le certificat d'accréditation. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2, du présent règlement.

2. Un organisme national d'accréditation peut, sur demande, accréditer une personne en tant que vérificateur aux fins du présent règlement lorsqu'il estime, sur la base de la documentation qui lui a été fournie, que cette personne est en mesure d'appliquer les principes de vérification visés à l'annexe VI pour s'acquitter des tâches de vérification des émissions intrinsèques conformément aux articles 8 et 10.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 28 afin de compléter le présent règlement en précisant les conditions d'octroi de l'accréditation visée au paragraphe 2 du présent article, en ce qui concerne le contrôle et la supervision des vérificateurs accrédités, le retrait de l'accréditation ainsi que la reconnaissance mutuelle et l'évaluation par les pairs des organismes d'accréditation.

Article 19

Réexamen des déclarations MACF

1. La Commission joue un rôle de supervision dans le réexamen des déclarations MACF.

2. La Commission peut réexaminer les déclarations MACF, conformément à une stratégie de réexamen, en tenant compte des facteurs de risque, au cours de la période se terminant par la quatrième année suivant l'année au cours de laquelle les déclarations MACF auraient dû être soumises.

Le réexamen peut consister à vérifier les informations fournies dans la déclaration MACF et dans les rapports de vérification sur la base des informations communiquées par les autorités douanières conformément à l'article 25, de tout autre élément de preuve pertinent, ainsi que sur la base de tout audit jugé nécessaire, y compris dans les locaux du déclarant MACF autorisé.

La Commission informe l'autorité compétente de l'État membre où le déclarant MACF autorisé est établi, par l'intermédiaire du registre MACF, du lancement et des résultats du réexamen.

L'autorité compétente de l'État membre dans lequel le déclarant MACF autorisé est établi peut également réexaminer une déclaration MACF dans le délai visé au premier alinéa du présent paragraphe. L'autorité compétente informe la Commission, par l'intermédiaire du registre MACF, du lancement et des résultats de tout réexamen.

3. La Commission présente périodiquement les facteurs de risques spécifiques ainsi que les points auxquels il convient de prêter attention, sur la base d'une analyse des risques liés à la mise en œuvre du MACF au niveau de l'Union, en tenant compte des informations figurant dans le registre MACF, des données communiquées par les autorités douanières et d'autres sources d'information pertinentes, y compris les contrôles et vérifications réalisés conformément à l'article 15, paragraphe 2, et à l'article 25.

La Commission facilite également l'échange d'informations avec les autorités compétentes en ce qui concerne les activités frauduleuses et les sanctions infligées conformément à l'article 26.

4. Lorsqu'un déclarant MACF autorisé omet de soumettre une déclaration MACF conformément à l'article 6, ou lorsque la Commission considère, sur la base de son réexamen visé au paragraphe 2 du présent article, que le nombre de certificats MACF déclaré n'est pas correct, la Commission évalue les obligations qui incombent au titre du présent règlement à ce déclarant MACF autorisé sur la base des informations dont elle dispose. La Commission fait un calcul préliminaire du nombre total de certificats MACF qui auraient dû être restitués, au plus tard le 31 décembre de l'année suivant celle au cours de laquelle la déclaration MACF aurait dû être soumise, ou au plus tard le 31 décembre de la quatrième année suivant celle au cours de laquelle la déclaration CBAM incorrecte a été présentée, selon le cas. La Commission transmet aux autorités compétentes ce calcul préliminaire, à titre indicatif et sans préjudice du calcul définitif effectué par l'autorité compétente de l'État membre où le déclarant MACF autorisé est établi.

5. Lorsque l'autorité compétente conclut que le nombre déclaré de certificats MACF à restituer est incorrect ou qu'aucune déclaration MACF n'a été soumise conformément à l'article 6, elle fixe le nombre de certificats MACF qui auraient dû être restitués par le déclarant MACF autorisé, en tenant compte des informations communiquées par la Commission.

L'autorité compétente notifie au déclarant MACF autorisé sa décision concernant le nombre déterminé de certificats MACF et lui demande de restituer les certificats MACF supplémentaires dans un délai d'un mois.

La décision de l'autorité compétente expose les motifs de la décision et contient des informations sur le droit de recours. La décision est également notifiée par l'intermédiaire du registre MACF.

Si, après avoir reçu le calcul préliminaire de la Commission conformément aux paragraphes 2 et 4 du présent article, l'autorité compétente décide de ne pas prendre de mesures, elle en informe la Commission par l'intermédiaire du registre MACF.

6. Lorsque l'autorité compétente conclut que le nombre de certificats MACF restitués est supérieur au nombre qui aurait dû être restitué, elle en informe la Commission sans retard. L'excédent de certificats MACF restitués est racheté conformément à l'article 23.

CHAPITRE IV

CERTIFICATS MACF

Article 20

Vente des certificats MACF

1. Chaque État membre vend des certificats MACF sur une plateforme centrale commune aux déclarants MACF autorisés établis dans ledit État membre.

2. La Commission met en place et gère la plateforme centrale commune à la suite d'une procédure conjointe de passation de marché entre la Commission et les États membres.

La Commission et les autorités compétentes ont accès aux informations sur la plateforme centrale commune.

3. Les informations relatives à la vente, au rachat et à l'annulation des certificats MACF figurant sur la plateforme centrale commune sont transférées au registre MACF à la fin de chaque jour ouvrable.

4. Les certificats MACF sont vendus aux déclarants MACF autorisés au prix calculé conformément à l'article 21.

5. La Commission veille à ce que chaque certificat MACF se voie attribuer un numéro unique d'identification lors de sa création. La Commission enregistre le numéro unique d'identification ainsi que le prix et la date de vente du certificat MACF dans le registre MACF, sur le compte du déclarant MACF autorisé qui l'achète.

6. La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 28 pour compléter le présent règlement en précisant le calendrier, l'administration et les autres aspects liés à la gestion de la vente et du rachat des certificats MACF, en s'efforçant d'assurer la cohérence avec les procédures prévues par le règlement (UE) nº 1031/2010 de la Commission ([26]).

Article 21

Prix des certificats MACF

1. La Commission calcule le prix des certificats MACF comme étant la moyenne des prix de clôture des quotas du SEQE de l'UE sur la plateforme d'enchères conformément aux procédures établies par le règlement (UE) nº 1031/2010 pour chaque semaine civile.

Pour les semaines civiles au cours desquelles aucune séance d'enchères n'est prévue sur la plateforme d'enchères, le prix des certificats MACF est la moyenne des prix de clôture des quotas du SEQE de l'UE de la dernière semaine au cours de laquelle des enchères sur la plateforme d'enchères ont eu lieu.

2. La Commission publie le prix moyen, visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, sur son site internet ou de toute autre manière appropriée, le premier jour ouvrable de la semaine civile suivante. Ce prix s'applique à partir du premier jour ouvrable suivant celui de sa publication jusqu'au premier jour ouvrable de la semaine civile suivante.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution sur la mise en œuvre de la méthode de calcul du prix moyen des certificats MACF prévue au paragraphe 1 du présent article et les modalités pratiques de publication de ce prix. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2.

Article 22

Restitution des certificats MACF

1. Au plus tard le 31 mai de chaque année, et pour la première fois en 2027 pour l'année 2026, le déclarant MACF autorisé restitue, par l'intermédiaire du registre MACF, le nombre de certificats MACF correspondant aux émissions intrinsèques déclarées conformément à l'article 6, paragraphe 2, point c), et vérifiées conformément à l'article 8 pour l'année civile précédant la restitution. La Commission retire les certificats MACF restitués du registre MACF. Le déclarant MACF autorisé veille à ce que le nombre requis de certificats MACF soit disponible sur son compte dans le registre MACF.

([26]) Règlement (UE) nº 1031/2010 de la Commission du 12 novembre 2010 relatif au calendrier, à la gestion et aux autres aspects de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union (JO L 302 du 18.11.2010, p. 1).

2. Le déclarant MACF autorisé veille à ce que le nombre de certificats MACF figurant sur son compte dans le registre MACF à la fin de chaque trimestre corresponde à au moins 80 % des émissions intrinsèques, déterminées par référence à des valeurs par défaut conformément aux méthodes établies à l'annexe IV, de toutes les marchandises qu'il a importées depuis le début de l'année civile.

3. Lorsque la Commission constate que le nombre de certificats MACF figurant sur le compte d'un déclarant MACF autorisé n'est pas conforme aux obligations prévues au paragraphe 2, elle informe, par l'intermédiaire du registre MACF, l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le déclarant MACF autorisé est établi.

L'autorité compétente notifie au déclarant MACF autorisé la nécessité de garantir un nombre suffisant de certificats MACF sur son compte dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

L'autorité compétente enregistre la notification au déclarant MACF autorisé et la réponse de celui-ci dans le registre MACF.

Article 23

Rachat des certificats MACF

1. À la demande d'un déclarant MACF autorisé, l'État membre dans lequel le déclarant MACF autorisé est établi procède au rachat de l'excédent de certificats MACF restant sur le compte du déclarant dans le registre MACF après que les certificats ont été restitués conformément à l'article 22.

La Commission rachète l'excédent de certificats MACF par l'intermédiaire de la plateforme commune centrale visée à l'article 20, pour le compte de l'État membre dans lequel le déclarant MACF autorisé est établi. Le déclarant MACF autorisé présente la demande de rachat au plus tard le 30 juin de chaque année au cours de laquelle les certificats MACF ont été restitués.

2. Le nombre de certificats faisant l'objet d'un rachat visé au paragraphe 1 est limité à un tiers du nombre total de certificats MACF achetés par le déclarant MACF autorisé au cours de l'année civile précédente.

3. Le prix de rachat de chaque certificat MACF est le prix payé par le déclarant MACF autorisé pour ce certificat au moment de l'achat.

Article 24

Annulation des certificats MACF

Le 1er juillet de chaque année, la Commission annule tout certificat MACF acheté au cours de l'année précédant l'année civile précédente et qui est resté sur le compte d'un déclarant MACF autorisé dans le registre MACF. Ces certificats MACF sont annulés sans compensation.

Lorsque le nombre de certificats MACF à restituer est contesté dans le cadre d'un litige en cours dans un État membre, la Commission suspend l'annulation des certificats MACF à hauteur du montant contesté. L'autorité compétente de l'État membre dans lequel le déclarant MACF autorisé est établi communique sans retard toute information pertinente à la Commission.

CHAPITRE V

RÈGLES APPLICABLES À L'IMPORTATION DE MARCHANDISES

Article 25

Règles applicables à l'importation de marchandises

1. Les autorités douanières n'autorisent pas l'importation de marchandises par une personne autre qu'un déclarant MACF autorisé.

2. Les autorités douanières communiquent périodiquement et automatiquement à la Commission, notamment au moyen du mécanisme de surveillance établi conformément à l'article 56, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 952/2013, les informations spécifiques relatives aux marchandises déclarées à l'importation. Ces informations comprennent notamment le numéro EORI et le numéro de compte MACF du déclarant MACF autorisé, le code NC à 8 chiffres des marchandises, la quantité, le pays d'origine, la date de la déclaration en douane et le régime douanier.

3. La Commission communique les informations visées au paragraphe 2 du présent article à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le déclarant MACF autorisé est établi et, pour chaque déclarant MACF autorisé, recoupe ces informations avec les données du registre MACF conformément à l'article 14.

4. Les autorités douanières peuvent communiquer, conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 952/2013, les informations de nature confidentielle qu'elles ont obtenues dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches, ou qui leur ont été fournies à titre confidentiel, à la Commission et à l'autorité compétente de l'État membre qui a octroyé le statut de déclarant MACF autorisé.

5. Le règlement (CE) nº 515/97 s'applique mutatis mutandis au présent règlement.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution définissant l'étendue des informations ainsi que la périodicité, le calendrier et les moyens de communication des informations conformément au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2.

CHAPITRE VI

CONTRÔLE DE L'APPLICATION DE LA LÉGISLATION

Article 26

Sanctions

1. Un déclarant MACF autorisé qui ne restitue pas, au plus tard le 31 mai de chaque année, le nombre de certificats MACF correspondant aux émissions intrinsèques des marchandises importées au cours de l'année civile précédente est redevable du paiement d'une amende. Cette amende est identique à l'amende sur les émissions excédentaires prévue à l'article 16, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, majorée conformément à l'article 16, paragraphe 4, de ladite directive, et applicable au cours de l'année d'importation des marchandises. Une telle amende s'applique pour chaque certificat MACF que le déclarant MACF autorisé n'a pas restitué.

2. Lorsqu'une personne autre qu'un déclarant MACF autorisé introduit des marchandises sur le territoire douanier de l'Union sans respecter les obligations prévues par le présent règlement, elle est redevable du paiement d'une amende. Cette amende est effective, proportionnée et dissuasive et, en fonction notamment de la durée, de la gravité, de la portée, du caractère intentionnel et de la répétition de ce non-respect et du niveau de coopération de la personne concernée avec l'autorité compétente, d'un montant égal à trois à cinq fois le montant de l'amende visée au paragraphe 1, et est applicable au cours de l'année d'introduction des marchandises, pour chaque certificat MACF que la personne n'a pas restitué.

3. Le paiement de l'amende ne dispense pas le déclarant MACF autorisé de l'obligation de restituer le nombre dû de certificats MACF au cours d'une année donnée.

4. Si l'autorité compétente constate, notamment à la lumière des calculs préliminaires effectués par la Commission conformément à l'article 19, qu'un déclarant MACF autorisé n'a pas respecté l'obligation de restitution des certificats MACF ainsi que le prévoit le paragraphe 1 du présent article, ou qu'une personne a introduit des marchandises sur le territoire douanier de l'Union sans respecter les obligations prévues par le présent règlement ainsi que le prévoit le paragraphe 2 du présent article, l'autorité compétente inflige l'amende prévue au paragraphe 1 ou 2 du présent article, selon le cas. À cette fin, l'autorité compétente informe le déclarant MACF autorisé ou, lorsque le paragraphe 2 du présent article s'applique, la personne:

a) de sa conclusion selon laquelle le déclarant MACF autorisé ou la personne visée au paragraphe 2 du présent article ne respecte pas les obligations prévues par le présent règlement;

b) des motifs de sa conclusion;

c) du montant de l'amende infligée au déclarant MACF autorisé ou à la personne visée au paragraphe 2 du présent article;

d) de la date à partir de laquelle l'amende est exigible;

e) des mesures que le déclarant MACF autorisé ou la personne visée au paragraphe 2 du présent article doit prendre pour payer l'amende; et

f) du droit du déclarant MACF autorisé ou de la personne visée au paragraphe 2 du présent article de former un recours.

5. Lorsque l'amende n'a pas été payée à la date d'exigibilité visée au paragraphe 4, point d), l'autorité compétente obtient le paiement de cette amende par tous les moyens dont elle dispose en vertu du droit national de l'État membre concerné.

6. Les États membres communiquent à la Commission les décisions relatives aux amendes visées aux paragraphes 1 et 2 et enregistrent le paiement final visé au paragraphe 5 dans le registre MACF.

Article 27

Contournement

1. La Commission prend des mesures conformément au présent article, sur la base de données pertinentes et objectives, pour lutter contre les pratiques de contournement du présent règlement.

2. Les pratiques de contournement sont définies comme une modification de la configuration des échanges de marchandises, qui découle de pratiques, d'opérations ou d'ouvraisons pour lesquelles il n'existe pas de motivation suffisante ou de justification économique autre que l'intention de se soustraire, en tout ou en partie, aux obligations prévues par le présent règlement. Ces pratiques, opérations ou ouvraisons peuvent consister, sans s'y limiter, à:

a) modifier légèrement les marchandises concernées pour les faire relever de codes NC qui ne sont pas énumérés à l'annexe I, à moins que cette modification ne change leurs caractéristiques essentielles;

b) fractionner de manière artificielle les opérations de transport en différents envois dont la valeur intrinsèque n'excède pas le seuil visé à l'article 2, paragraphe 3.

3. La Commission surveille en permanence la situation, au niveau de l'Union, en vue de déceler les pratiques de contournement, notamment grâce à la surveillance du marché et à l'utilisation de toute source d'information pertinente, telle que les observations et les signalements d'organisations de la société civile.

4. Un État membre ou toute partie qui ont été affectés ou avantagés par toute situation décrite au paragraphe 2, peuvent adresser une notification à la Commission s'ils sont confrontés à des pratiques de contournement. Les parties intéressées autres que les parties directement affectées ou avantagées, telles que les organisations de défense de l'environnement ou les organisations non gouvernementales, qui obtiennent des éléments de preuve concrets de pratiques de contournement peuvent également adresser une notification à la Commission.

5. La notification visée au paragraphe 4 énonce les motifs sur lesquels elle se base et contient notamment les données et statistiques pertinentes à l'appui du grief de contournement du présent règlement. La Commission ouvre une enquête sur un grief de contournement lorsque celui-ci a été notifié soit par un État membre, soit par une partie affectée ou avantagée ou une autre partie intéressée, à condition que la notification réponde aux exigences visées au présent paragraphe, ou lorsque la Commission elle-même détermine qu'une telle enquête est nécessaire. Dans le cadre de l'enquête, la Commission peut être assistée par les autorités compétentes et les autorités douanières. La Commission conclut l'enquête dans un délai de neuf mois à compter de la date de la notification. La Commission informe toutes les autorités compétentes de l'ouverture d'une enquête.

6. Lorsque la Commission, compte tenu des données, rapports et statistiques pertinents, y compris ceux fournis par les autorités douanières, a des raisons suffisantes de penser que les circonstances visées au paragraphe 2, point a), du présent article se produisent dans un ou plusieurs États membres suivant une même configuration, elle est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 28 pour modifier la liste de marchandises figurant à l'annexe I en y ajoutant les produits légèrement modifiés concernés visés au paragraphe 2, point a), du présent article afin de lutter contre le contournement.

CHAPITRE VII

EXERCICE DE LA DÉLÉGATION ET COMITÉ

Article 28

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 2, paragraphe 10, à l'article 2, paragraphe 11, à l'article 18, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 6, et à l'article 27, paragraphe 6, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 17 mai 2023. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 2, paragraphe 10, à l'article 2, paragraphe 11, à l'article 18, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 6, et à l'article 27, paragraphe 6, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil.

4. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

5. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

6. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

7. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 2, paragraphe 10, de l'article 2, paragraphe 11, de l'article 18, paragraphe 3, de l'article 20, paragraphe 6, et de l'article 27, paragraphe 6, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 29

Comité

1. La Commission est assistée par le comité MACF. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

CHAPITRE VIII

RAPPORT ET RÉEXAMEN

Article 30

Réexamen et rapport de la Commission

1. La Commission recueille, en concertation avec les parties prenantes concernées, les informations nécessaires en vue d'étendre le champ d'application du présent règlement comme indiqué au paragraphe 2, point a), et en vertu de celui-ci, et de mettre au point des méthodes de calcul des émissions intrinsèques fondées sur des méthodes de l'empreinte environnementale.

2. Avant la fin de la période de transition visée à l'article 32, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement.

Le rapport contient une évaluation:

a) de la possibilité d'étendre le champ d'application:

   i) aux émissions intrinsèques indirectes des marchandises énumérées à l'annexe II;

   ii) aux émissions intrinsèques du transport des marchandises énumérées à l'annexe I et des services de transport;

   iii) aux marchandises présentant un risque de fuite de carbone autres que celles énumérées à l'annexe I, et en particulier les produits chimiques organiques et les polymères;

   iv) aux autres matières entrantes (précurseurs) pour les marchandises énumérées à l'annexe I;

b) des critères à utiliser pour identifier les marchandises à inclure dans la liste figurant l'annexe I du présent règlement, sur la base des secteurs exposés au risque de fuite de carbone recensés conformément à l'article 10 *ter* de la directive 2003/87/CE; cette évaluation est accompagnée d'un calendrier se terminant en 2030 en vue de l'inclusion progressive des marchandises relevant du champ d'application du présent règlement, en tenant compte en particulier du niveau de risque de leur fuite de carbone respective;

c) des exigences techniques pour le calcul des émissions intrinsèques des autres marchandises à inclure dans la liste figurant à l'annexe I;

d) des progrès accomplis dans les discussions internationales relatives à l'action pour le climat;

e) du système de gouvernance, y compris les coûts administratifs;

f) de l'incidence du présent règlement sur les marchandises énumérées à l'annexe I importées de pays en développement qui présentent un intérêt particulier pour les pays les moins avancés identifiés par les Nations unies (PMA) et sur les effets de l'assistance technique fournie;

g) de la méthode de calcul des émissions indirectes conformément à l'article 7, paragraphe 7, et au point 4.3 de l'annexe IV.

3. Au moins un an avant la fin de la période de transition, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport recensant les produits en aval de la chaîne de valeur des marchandises énumérées à l'annexe I dont elle recommande d'envisager l'inclusion dans le champ d'application du présent règlement. À cette fin, la Commission élabore, en temps utile, une méthode qui devrait être fondée sur la pertinence en termes d'émissions cumulées de gaz à effet de serre et de risque de fuite de carbone.

4. Les rapports visés aux paragraphes 2 et 3 sont, le cas échéant, accompagnés d'une proposition législative avant la fin de la période transitoire, comprenant une analyse d'impact détaillée, notamment en vue d'étendre le champ d'application du présent règlement sur la base des conclusions formulées dans ces rapports.

5. Tous les deux ans à partir de la fin de la période de transition, dans le cadre du rapport annuel qu'elle présente au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE, la Commission évalue l'efficacité du MACF dans la lutte contre le risque de transfert des émissions de carbone pour les marchandises produites dans l'Union et destinées à être exportées vers des pays tiers qui n'appliquent pas le SEQE de l'UE ou un mécanisme similaire de tarification du carbone. Le rapport évalue en particulier l'évolution des exportations de l'Union dans les secteurs relevant du MACF et l'évolution des flux commerciaux et des émissions intrinsèques de ces produits sur le marché mondial. Lorsque le rapport conclut à l'existence d'un risque de transfert des émissions de carbone pour les marchandises produites dans l'Union et destinées à être exportées vers ces pays tiers qui n'appliquent pas le SEQE de l'UE ou un mécanisme similaire de tarification du carbone, la Commission présente, le cas échéant, une proposition législative visant à traiter ce risque d'une manière qui soit conforme au droit de l'Organisation mondiale du commerce et qui tienne compte de la décarbonation des installations dans l'Union.

6. La Commission surveille le fonctionnement du MACF afin d'en évaluer les effets et d'envisager éventuellement des ajustements pour sa mise en œuvre.

Avant le 1er janvier 2028, ainsi que tous les deux ans par la suite, la Commission présente un rapport sur l'application du présent règlement et le fonctionnement du MACF au Parlement européen et au Conseil. Le rapport contient au moins les éléments suivants:

a) une évaluation de l'incidence du MACF sur:

   i) la fuite de carbone, y compris en ce qui concerne les exportations;

   ii) les secteurs couverts;

   iii) le marché intérieur et l'incidence économique et territoriale dans l'ensemble de l'Union;

   iv) l'inflation et le prix des matières premières;

   v) l'effet sur les secteurs qui utilisent les marchandises énumérées à l'annexe I;

   vi) le commerce international, y compris la redistribution des ressources; et

   vii) les PMA;

b) une évaluation:

   i) du système de gouvernance, comprenant une évaluation de la mise en œuvre et de la gestion de l'autorisation des déclarants MACF par les États membres;

   ii) du champ d'application du présent règlement;

   iii) des pratiques de contournement;

   iv) de l'application des sanctions dans les États membres;

c) des résultats des enquêtes et des sanctions infligées;

d) des informations consolidées sur l'intensité des émissions pour chaque pays d'origine pour les différentes marchandises énumérées à l'annexe I.

7. En cas de circonstances imprévisibles, exceptionnelles et non provoquées, échappant au contrôle d'un ou de plusieurs pays tiers soumis au MACF et ayant des conséquences destructrices pour l'infrastructure économique et industrielle dudit ou desdits pays concernés, la Commission évalue la situation et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport, accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative, visant à modifier le présent règlement en définissant les mesures provisoires nécessaires pour faire face à ces circonstances exceptionnelles.

8. À compter de la fin de la période transitoire visée à l'article 32 du présent règlement, dans le cadre du rapport annuel établi conformément à l'article 41 du règlement (UE) 2021/947 du Parlement européen et du Conseil ([27]), la Commission évalue et fait rapport sur la manière dont le financement fixé au titre dudit règlement a contribué à la décarbonation de l'industrie manufacturière dans les PMA.

CHAPITRE IX

COORDINATION AVEC L'ALLOCATION DE QUOTAS À TITRE GRATUIT DANS LE CADRE DU SEQE DE L'UE

Article 31

Allocation de quotas à titre gratuit dans le cadre du SEQE de l'UE et obligation de restitution des certificats MACF

1. Les certificats MACF à restituer conformément à l'article 22 du présent règlement sont ajustés pour correspondre à la mesure dans laquelle les quotas du SEQE de l'UE sont alloués à titre gratuit conformément à l'article 10 *bis* de la directive 2003/87/CE aux installations produisant, dans l'Union, les marchandises énumérées à l'annexe I du présent règlement.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées pour le calcul de l'ajustement visé au paragraphe 1 du présent article. Ces modalités sont élaborées par référence aux principes appliqués dans le cadre du SEQE de l'UE pour l'allocation de quotas à titre gratuit aux installations produisant, au sein de l'Union, les marchandises énumérées à l'annexe I, en tenant compte des différents référentiels utilisés dans le SEQE de l'UE pour l'allocation de quotas à titre gratuit en vue de combiner ces référentiels en valeurs correspondantes pour les marchandises concernées, et en tenant compte des matières entrantes (précurseurs) pertinentes. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2.

CHAPITRE X

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Article 32

Champ d'application de la période transitoire

Au cours de la période transitoire allant du 1er octobre 2023 au 31 décembre 2025, les obligations de l'importateur au titre du présent règlement se limitent aux obligations de déclaration prévues aux articles 33, 34 et 35 du présent règlement. Lorsque l'importateur est établi dans un État membre et désigne un représentant en douane indirect conformément à l'article 18 du règlement (UE) n° 952/2013, et lorsque le représentant en douane indirect y consent, les obligations de déclaration incombent à ce représentant en douane indirect. Lorsque l'importateur n'est pas établi dans un État membre, les obligations de déclaration incombent au représentant en douane indirect.

([27]) Règlement (EU) 2021/947 du Parlement européen et du Conseil du 9 juin 2021 établissant l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale — Europe dans le monde, modifiant et abrogeant la décision n° 466/2014/UE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) 2017/1601 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE, Euratom) n° 480/2009 du Conseil (JO L 209 du 14.6.2021, p. 1).

Article 33

Importation de marchandises

1. Les autorités douanières informent l'importateur ou, dans les situations relevant de l'article 32, le représentant en douane indirect de l'obligation de déclaration visée à l'article 35, au plus tard au moment de la mise en libre pratique des marchandises.

2. Les autorités douanières communiquent périodiquement et automatiquement à la Commission, notamment au moyen du mécanisme de surveillance établi conformément à l'article 56, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 952/2013 ou par des moyens électroniques de transmission de données, les informations relatives aux marchandises importées, y compris les produits transformés obtenus dans le cadre du régime du perfectionnement passif. Ces informations comprennent notamment le numéro EORI du déclarant en douane et importateur, le code NC à huit chiffres, la quantité, le pays d'origine, la date de la déclaration en douane et le régime douanier.

3. La Commission communique les informations visées au paragraphe 2 aux autorités compétentes des États membres dans lesquels le déclarant en douane et, le cas échéant, l'importateur sont établis.

Article 34

Obligation de déclaration pour certains régimes douaniers

1. Lorsque des produits transformés obtenus dans le cadre du régime du perfectionnement actif visé à l'article 256 du règlement (UE) nº 952/2013 sont importés, l'obligation de déclaration visée à l'article 35 du présent règlement comprend notamment les informations sur les marchandises qui ont été placées sous le régime du perfectionnement actif et ont permis d'obtenir les produits transformés importés, même si les produits transformés ne sont pas mentionnés dans la liste figurant à l'annexe I du présent règlement. Le présent paragraphe s'applique également lorsque les produits transformés obtenus dans le cadre du régime du perfectionnement actif sont des marchandises en retour visées à l'article 205 du règlement (UE) nº 952/2013.

2. L'obligation de déclaration visée à l'article 35 du présent règlement ne s'applique pas aux importations de:

a) produits transformés obtenus dans le cadre du régime du perfectionnement passif visé à l'article 259 du règlement (UE) nº 952/2013;

b) marchandises pouvant être considérées comme des marchandises en retour conformément à l'article 203 du règlement (UE) nº 952/2013.

Article 35

Obligation de déclaration

1. Chaque importateur ou, dans les situations relevant de l'article 32, le représentant en douane indirect, ayant importé des marchandises au cours d'un trimestre donné d'une année civile présente à la Commission, pour ledit trimestre, un rapport (ci-après dénommé «rapport MACF») contenant des informations sur les marchandises importées au cours dudit trimestre, au plus tard un mois après la fin dudit trimestre.

2. Le rapport MACF contient notamment les informations suivantes:

a) la quantité totale de chaque type de marchandises, exprimée en mégawattheures pour l'électricité et en tonnes pour les autres marchandises, précisée pour chaque installation produisant les marchandises dans le pays d'origine;

b) les émissions intrinsèques réelles totales, exprimées en tonnes équivalent CO_2 émises par mégawattheure d'électricité ou, pour les autres marchandises, en tonnes équivalent CO_2 émises par tonne de chaque type de marchandises, calculées conformément à la méthode décrite à l'annexe IV;

c) les émissions indirectes totales, calculées conformément à l'acte d'exécution visé au paragraphe 7;

d) le prix du carbone dû dans un pays d'origine pour les émissions intrinsèques des marchandises importées, compte tenu de tout rabais ou de toute autre forme de compensation disponible.

3. La Commission communique périodiquement aux autorités compétentes concernées une liste des importateurs ou des représentants en douane indirects établis dans l'État membre, y compris les justifications correspondantes, pour lesquels elle a des raisons de croire qu'ils n'ont pas respecté l'obligation de présenter un rapport MACF conformément au paragraphe 1.

4. Lorsque la Commission estime qu'un rapport MACF est incomplet ou incorrect, elle communique à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel est établi l'importateur ou, dans les situations relevant de l'article 32, le représentant en douane indirect, les informations complémentaires qu'elle juge nécessaires pour compléter ou corriger ce rapport. Ces informations sont fournies à titre indicatif et sans préjudice de l'appréciation définitive de cette autorité compétente. Ladite autorité compétente engage la procédure de rectification et communique à l'importateur ou, dans les situations relevant de l'article 32, au représentant en douane indirect, les informations complémentaires nécessaires pour corriger ce rapport. Le cas échéant, l'importateur ou le représentant en douane indirect présente un rapport corrigé à l'autorité compétente concernée et à la Commission.

5. Lorsque l'autorité compétente de l'État membre visé au paragraphe 4 du présent article engage une procédure de correction, y compris en tenant compte des informations reçues conformément au paragraphe 4 du présent article, et constate que l'importateur ou, le cas échéant et conformément à l'article 32, le représentant en douane indirect n'a pas pris les mesures nécessaires pour corriger le rapport MACF, ou lorsque l'autorité compétente concernée détermine, y compris compte tenu des informations reçues conformément au paragraphe 3, du présent article que l'importateur ou, le cas échéant et conformément à l'article 32, le représentant en douane indirect n'a pas respecté l'obligation de présenter un rapport MACF conformément au paragraphe 1 du présent article, ladite autorité compétente inflige une amende effective, proportionnée et dissuasive à l'importateur ou, le cas échéant et conformément à l'article 32, au représentant en douane indirect. À cette fin, l'autorité compétente informe l'importateur ou, le cas échéant et conformément à l'article 32, le représentant en douane indirect et communique à la Commission les éléments suivants:

a) la conclusion et les raisons de cette conclusion, selon lesquelles l'importateur ou, le cas échéant et conformément à l'article 32, le représentant en douane indirect n'a pas respecté l'obligation de présenter un rapport pour un trimestre donné ou de prendre les mesures nécessaires pour corriger le rapport;

b) le montant de l'amende infligée à l'importateur ou, le cas échéant et conformément à l'article 32, au représentant en douane indirect;

c) la date à partir de laquelle l'amende est exigible;

d) les mesures que l'importateur ou, le cas échéant et conformément à l'article 32, le représentant en douane indirect doit prendre pour payer l'amende; et

e) le droit de l'importateur ou, le cas échéant et conformément à l'article 32, du représentant en douane indirect de former un recours.

6. Si, après avoir reçu les informations de la Commission au titre du présent article, l'autorité compétente décide de ne pas prendre de mesures, elle en informe la Commission.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution en ce qui concerne:

a) les informations à communiquer, les modalités et le format de cette déclaration, y compris les informations détaillées par pays d'origine et par type de marchandises pour justifier les totaux visés au paragraphe 2, points a), b) et c), et les exemples de tout rabais pertinent ou de toute autre forme de compensation disponible visée au paragraphe 2, point d);

b) la fourchette indicative des amendes à infliger au titre du paragraphe 5 et les critères à prendre en compte pour déterminer le montant réel, y compris la gravité et la durée du manquement à l'obligation;

c) les règles détaillées relatives à la conversion en euros du prix annuel moyen du carbone dû visé au paragraphe 2, point d), exprimé en devises au taux de change annuel moyen de l'euro;

d) les modalités applicables aux éléments des méthodes de calcul établies à l'annexe IV, y compris la détermination des limites du système des procédés de production, des facteurs d'émission, des valeurs par installation des émissions réelles et leur application respective aux marchandises individuelles, ainsi que la définition de méthodes visant à garantir la fiabilité des données, y compris le niveau de détail; et

e) les modalités et le format des obligations de déclaration pour les émissions indirectes des marchandises importées; ce format inclut la quantité d'électricité utilisée pour la production des marchandises énumérées à l'annexe I, ainsi que le pays d'origine, la source de production et les facteurs d'émission liés à cette électricité.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 2, du présent règlement. Ils s'appliquent aux marchandises importées pendant la période transitoire visée à l'article 32 du présent règlement et s'appuient sur la législation existante pour les installations qui relèvent du champ d'application de la directive 2003/87/CE.

CHAPITRE XI

DISPOSITIONS FINALES

Article 36

Entrée en vigueur

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Il est applicable à partir du 1er octobre 2023. Néanmoins:

a) les articles 5, 10, 14, 16 et 17 sont applicables à partir du 31 décembre 2024;

b) l'article 2, paragraphe 2, l'article 4, les articles 6 à 9, les articles 15 et 19, l'article 20, paragraphes 1, 3, 4 et 5, les articles 21 à 27 et l'article 31 sont applicables à partir du 1er janvier 2026.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	J. ROSWALL

ANNEXE I

Liste des marchandises et des gaz à effet de serre

1. Aux fins de l'identification des marchandises, le présent règlement s'applique aux marchandises énumérées qui relèvent actuellement des codes de la nomenclature combinée (NC) figurant dans le tableau suivant. Les codes NC sont ceux qui relèvent du règlement (CEE) n° 2658/87.

2. Aux fins du présent règlement, les gaz à effet de serre relatifs aux marchandises visées au point 1 sont ceux qui figurent dans le tableau suivant pour les marchandises concernées.

Ciment

Code NC	Gaz à effet de serre
2507 00 80 –Autres argiles kaoliniques	Dioxyde de carbone
2523 10 00 – Ciments non pulvérisés dits «clinkers»	Dioxyde de carbone
2523 21 00 – Ciments Portland blancs, même colorés artificiellement	Dioxyde de carbone
2523 29 00 – autres ciments Portland	Dioxyde de carbone
2523 30 00 – Ciments alumineux	Dioxyde de carbone
2523 90 00 – autres ciments hydrauliques	Dioxyde de carbone

Électricité

Code NC	Gaz à effet de serre
2716 00 00 – Énergie électrique	Dioxyde de carbone

Engrais

Code NC	Gaz à effet de serre
2808 00 00 – Acide nitrique; acides sulfonitriques	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
2814 – Ammoniac anhydre ou en solution aqueuse (ammoniaque)	Dioxyde de carbone
2834 21 00 – Nitrates de potassium	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
3102 – Engrais minéraux ou chimiques azotés	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
3105 – Engrais minéraux ou chimiques contenant deux ou trois des éléments fertilisants: azote, phosphore et potassium; autres engrais; produits du présent chapitre présentés soit en tablettes ou formes similaires, soit en emballages d'un poids brut n'excédant pas 10 kg Excepté: 3105 60 00 – Engrais minéraux ou chimiques contenant les deux éléments fertilisants: phosphore et potassium	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote

Fonte, fer et acier

Code NC	Gaz à effet de serre
72 – Fonte, fer et acier Excepté: 7202 2 – Ferrosilicium 7202 30 00 – Ferro-silicomanganèse 7202 50 00 – Ferrosilico-chrome 7202 70 00 – Ferromolybdène 7202 80 00 – Ferro-tungstène et ferro-silico-tungstène 7202 91 00 – Ferro-titane et ferro-silico-titane 7202 92 00 – Ferro-vanadium 7202 93 00 – Ferro-niobium 7202 99 – Autres: 7202 99 10 – Ferro-phosphore 7202 99 30 – Ferro-silico-magnésium 7202 99 80 – autres 7204 – Déchets et débris de fonte, de fer ou d'acier (ferrailles); déchets lingotés en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
2601 12 00 – Minerais de fer agglomérés et leurs concentrés, autres que les pyrites de fer grillées	Dioxyde de carbone
7301 – Palplanches en fer ou en acier, même percées ou faites d'éléments assemblés; profilés obtenus par soudage, en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7302 – Éléments de voies ferrées, en fonte, fer ou acier: rails, contre-rails et crémaillères, aiguilles, pointes de cœur, tringles d'aiguillage et autres éléments de croisement ou changement de voies, traverses, éclisses, coussinets, coins, selles d'assise, plaques de serrage, plaques et barres d'écartement et autres pièces spécialement conçues pour la pose, le jointement ou la fixation des rails	Dioxyde de carbone
7303 00 – Tubes, tuyaux et profilés creux, en fonte	Dioxyde de carbone
7304 – Tubes, tuyaux et profilés creux, sans soudure, en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7305 – Autres tubes et tuyaux (soudés ou rivés, par exemple), de section circulaire, d'un diamètre extérieur excédant 406,4 mm, en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7306 – Autres tubes, tuyaux et profilés creux (soudés, rivés, agrafés ou à bords simplement rapprochés, par exemple), en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7307 – Accessoires de tuyauterie (raccords, coudes, manchons, par exemple), en fonte, fer ou acier	Dioxyde de carbone
7308 – Constructions et parties de constructions (ponts et éléments de ponts, portes d'écluses, tours, pylônes, piliers, colonnes, charpentes, toitures, portes et fenêtres et leurs cadres, chambranles et seuils, rideaux de fermeture, balustrades, par exemple), en fonte, fer ou acier, à l'exception des constructions préfabriquées du n° 9406; tôles, barres, profilés, tubes et similaires, en fonte, fer ou acier, préparés en vue de leur utilisation dans la construction	Dioxyde de carbone

Code NC	Gaz à effet de serre
7309 00 – Réservoirs, foudres, cuves et récipients similaires pour toutes matières (à l'exception des gaz comprimés ou liquéfiés), en fonte, fer ou acier, d'une contenance excédant 300 l, sans dispositifs mécaniques ou thermiques, même avec revêtement intérieur ou calorifuge	Dioxyde de carbone
7310 – Réservoirs, fûts, tambours, bidons, boîtes et récipients similaires, pour toutes matières (à l'exception des gaz comprimés ou liquéfiés), en fonte, fer ou acier, d'une contenance n'excédant pas 300 l, sans dispositifs mécaniques ou thermiques, même avec revêtement intérieur ou calorifuge	Dioxyde de carbone
7311 00 – Récipients pour gaz comprimés ou liquéfiés, en fonte, fer ou acier	Dioxyde de carbone
7318 – Vis, boulons, écrous, tire-fond, crochets à pas de vis, rivets, goupilles, clavettes, rondelles (y compris les rondelles destinées à faire ressort) et articles similaires, en fonte, fer ou acier	Dioxyde de carbone
7326 – Autres articles en fer ou en acier	Dioxyde de carbone

Aluminium

Code NC	Gaz à effet de serre
7601 – Aluminium sous forme brute	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7603 – Poudres et paillettes d'aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7604 – Barres et profilés en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7605 – Fils en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7606 – Tôles et bandes en aluminium, d'une épaisseur supérieure à 0,2 mm	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7607 – Feuilles et bandes minces en aluminium (même imprimées ou fixées sur papier, carton, matières plastiques ou supports similaires) d'une épaisseur n'excédant pas 0,2 mm (support non compris)	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7608 – Tubes et tuyaux en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7609 00 00 – Accessoires de tuyauterie (raccords, coudes, manchons, par exemple), en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7610 – Constructions et parties de constructions (ponts et éléments de ponts, tours, pylônes, piliers, colonnes, charpentes, toitures, portes et fenêtres et leurs cadres, chambranles et seuils, balustrades, par exemple), en aluminium, à l'exception des constructions préfabriquées du n° 9406; tôles, barres, profilés, tubes et similaires, en aluminium, préparés en vue de leur utilisation dans la construction	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7611 00 00 – Réservoirs, foudres, cuves et récipients similaires pour toutes matières (à l'exception des gaz comprimés ou liquéfiés), en aluminium, d'une contenance excédant 300 l, sans dispositifs mécaniques ou thermiques, même avec revêtement intérieur ou calorifuge	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés

Code NC	Gaz à effet de serre
7612 – Réservoirs, fûts, tambours, bidons, boîtes et récipients similaires en aluminium (y compris les étuis tubulaires rigides ou souples), pour toutes matières (à l'exception des gaz comprimés ou liquéfiés), d'une contenance n'excédant pas 300 l, sans dispositifs mécaniques ou thermiques, même avec revêtement intérieur ou calorifuge	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7613 00 00 – Récipients en aluminium pour gaz comprimés ou liquéfiés	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7614 – Torons, câbles, tresses et similaires, en aluminium, non isolés pour l'électricité	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7616 – Autres ouvrages en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés

Substances chimiques

Code NC	Gaz à effet de serre
2804 10 00 – Hydrogène	Dioxyde de carbone

ANNEXE II

Liste des marchandises pour lesquelles seules les émissions directes doivent être prises en compte, conformément à l'article 7, paragraphe 1

Fonte, fer et acier

Code NC	Gaz à effet de serre
72 – Fonte, fer et acier Excepté: 7202 2 – Ferrosilicium 7202 30 00 – Ferro-silicomanganèse 7202 50 00 – Ferrosilico-chrome 7202 70 00 – Ferromolybdène 7202 80 00 – Ferro-tungstène et ferro-silico-tungstène 7202 91 00 – Ferro-titane et ferro-silico-titane 7202 92 00 – Ferro-vanadium 7202 93 00 – Ferro-niobium 7202 99 – Autres 7202 99 10 – Ferro-phosphore 7202 99 30 – Ferro-silico-magnésium 7202 99 80 – autres 7204 – Déchets et débris de fonte, de fer ou d'acier (ferrailles); déchets lingotés en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7301 – Palplanches en fer ou en acier, même percées ou faites d'éléments assemblés; profilés obtenus par soudage, en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7302 – Éléments de voies ferrées, en fonte, fer ou acier: rails, contre-rails et crémaillères, aiguilles, pointes de cœur, tringles d'aiguillage et autres éléments de croisement ou changement de voies, traverses, éclisses, coussinets, coins, selles d'assise, plaques de serrage, plaques et barres d'écartement et autres pièces spécialement conçues pour la pose, le jointement ou la fixation des rails	Dioxyde de carbone
7303 00 – Tubes, tuyaux et profilés creux, en fonte	Dioxyde de carbone
7304 – Tubes, tuyaux et profilés creux, sans soudure, en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7305 – Autres tubes et tuyaux (soudés ou rivés, par exemple), de section circulaire, d'un diamètre extérieur excédant 406,4 mm, en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7306 – Autres tubes, tuyaux et profilés creux (soudés, rivés, agrafés ou à bords simplement rapprochés, par exemple), en fer ou en acier	Dioxyde de carbone
7307 – Accessoires de tuyauterie (raccords, coudes, manchons, par exemple), en fonte, fer ou acier	Dioxyde de carbone
7308 – Constructions et parties de constructions (ponts et éléments de ponts, portes d'écluses, tours, pylônes, piliers, colonnes, charpentes, toitures, portes et fenêtres et leurs cadres, chambranles et seuils, rideaux de fermeture, balustrades, par exemple), en fonte, fer ou acier, à l'exception des constructions préfabriquées du n° 9406; tôles, barres, profilés, tubes et similaires, en fonte, fer ou acier, préparés en vue de leur utilisation dans la construction	Dioxyde de carbone

Code NC	Gaz à effet de serre
7309 00 – Réservoirs, foudres, cuves et récipients similaires pour toutes matières (à l'exception des gaz comprimés ou liquéfiés), en fonte, fer ou acier, d'une contenance excédant 300 l, sans dispositifs mécaniques ou thermiques, même avec revêtement intérieur ou calorifuge	Dioxyde de carbone
7310 – Réservoirs, fûts, tambours, bidons, boîtes et récipients similaires, pour toutes matières (à l'exception des gaz comprimés ou liquéfiés), en fonte, fer ou acier, d'une contenance n'excédant pas 300 l, sans dispositifs mécaniques ou thermiques, même avec revêtement intérieur ou calorifuge	Dioxyde de carbone
7311 00 – Récipients pour gaz comprimés ou liquéfiés, en fonte, fer ou acier	Dioxyde de carbone
7318 – Vis, boulons, écrous, tire-fond, crochets à pas de vis, rivets, goupilles, clavettes, rondelles (y compris les rondelles destinées à faire ressort) et articles similaires, en fonte, fer ou acier	Dioxyde de carbone
7326 – Autres ouvrages en fer ou en acier	Dioxyde de carbone

Aluminium

Code NC	Gaz à effet de serre
7601 – Aluminium sous forme brute	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7603 – Poudres et paillettes d'aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7604 – Barres et profilés en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7605 – Fils en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7606 – Tôles et bandes en aluminium, d'une épaisseur excédant 0,2 mm	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7607 – Feuilles et bandes minces en aluminium (même imprimées ou fixées sur papier, carton, matières plastiques ou supports similaires) d'une épaisseur n'excédant pas 0,2 mm (support non compris)	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7608 – Tubes et tuyaux en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7609 00 00 – Accessoires de tuyauterie (raccords, coudes, manchons, par exemple), en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7610 – Constructions et parties de constructions (ponts et éléments de ponts, tours, pylônes, piliers, colonnes, charpentes, toitures, portes et fenêtres et leurs cadres, chambranles et seuils, balustrades, par exemple), en aluminium, à l'exception des constructions préfabriquées du n° 9406; tôles, barres, profilés, tubes et similaires, en aluminium, préparés en vue de leur utilisation dans la construction	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7611 00 00 – Réservoirs, foudres, cuves et récipients similaires pour toutes matières (à l'exception des gaz comprimés ou liquéfiés), en aluminium, d'une contenance excédant 300 l, sans dispositifs mécaniques ou thermiques, même avec revêtement intérieur ou calorifuge	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés

Code NC	Gaz à effet de serre
7612 – Réservoirs, fûts, tambours, bidons, boîtes et récipients similaires en aluminium (y compris les étuis tubulaires rigides ou souples), pour toutes matières (à l'exception des gaz comprimés ou liquéfiés), d'une contenance n'excédant pas 300 l, sans dispositifs mécaniques ou thermiques, même avec revêtement intérieur ou calorifuge	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7613 00 00 – Récipients en aluminium pour gaz comprimés ou liquéfiés	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7614 – Torons, câbles, tresses et similaires, en aluminium, non isolés pour l'électricité	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
7616 – Autres ouvrages en aluminium	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés

Substances chimiques

Code NC	Gaz à effet de serre
2804 10 00 – Hydrogène	Dioxyde de carbone

ANNEXE III

Pays et territoires tiers ne relevant pas du champ d'application du présent règlement aux fins de l'article 2

1. PAYS ET TERRITOIRES TIERS NE RELEVANT PAS DU CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT

   Le présent règlement ne s'applique pas aux marchandises originaires des pays suivants:

   — Islande

   — Liechtenstein

   — Norvège

   — Suisse

   Le présent règlement ne s'applique pas aux marchandises originaires des territoires suivants:

   — Büsingen

   — Helgoland

   — Livigno

   — Ceuta

   — Melilla

2. PAYS ET TERRITOIRES TIERS NE RELEVANT PAS DU CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT EN CE QUI CONCERNE L'IMPORTATION D'ÉLECTRICITÉ SUR LE TERRITOIRE DOUANIER DE L'UNION

   [Pays ou territoires tiers à ajouter ou à supprimer par la Commission conformément à l'article 2, paragraphe 11.]

ANNEXE IV

Méthodes de calcul des émissions intrinsèques aux fins de l'article 7

1. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente annexe et des annexes V et VI, on entend par:

a) «marchandises simples»: les marchandises produites dans le cadre d'un processus de production nécessitant exclusivement des matières entrantes (précurseurs) et des combustibles à émissions intrinsèques nulles;

b) «marchandises complexes»: les marchandises autres que les marchandises simples;

c) «émissions intrinsèques spécifiques»: les émissions intrinsèques d'une tonne de marchandises, exprimées en tonnes équivalent CO_2 émises par tonne de marchandises;

d) «facteur d'émission de CO_2»: la moyenne pondérée de l'intensité de CO_2 correspondant à l'électricité produite à partir de combustibles fossiles au sein d'une région géographique; le facteur d'émission de CO_2 constitue le quotient des données d'émission de CO_2 du secteur de l'électricité par le chiffre de la production brute d'électricité reposant sur les combustibles fossiles dans la région géographique concernée; il est exprimé en tonnes de CO_2 par mégawattheure;

e) «facteur d'émission pour l'électricité»: la valeur par défaut, exprimée en équivalent CO_2, représentant l'intensité des émissions de l'électricité consommée lors de la production de marchandises;

f) «accord d'achat d'électricité»: un contrat en vertu duquel une personne s'engage à acheter directement de l'électricité à un producteur d'électricité;

g) «gestionnaire de réseau de transport»: un gestionnaire au sens de l'article 2, point 35), de la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil ([1]).

2. DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS INTRINSÈQUES RÉELLES SPÉCIFIQUES POUR LES MARCHANDISES SIMPLES

Pour déterminer les émissions intrinsèques réelles spécifiques des marchandises simples produites dans une installation donnée, il convient de comptabiliser les émissions directes et, le cas échéant, indirectes. À cette fin, l'équation suivante doit être appliquée:

$$SEE_g = \frac{AttrEm_g}{AL_g}$$

où:

SEE_g	représente les émissions intrinsèques spécifiques des marchandises g en équivalent CO_2 par tonne;
$AttrEm_g$	représente les émissions attribuées des marchandises g, et
AL_g	représente le niveau d'activité des marchandises, qui est la quantité de marchandises produites au cours de la période de déclaration dans cette installation.

Par «émissions attribuées», on entend la partie des émissions de l'installation au cours de la période de déclaration qui est causée par le processus de production aboutissant aux marchandises g lors de l'application des limites du système du procédé de production définies par les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 7, paragraphe 7. Les émissions attribuées sont calculées au moyen de l'équation suivante:

$$AttrEm_g = DirEm + IndirEm$$

où:

DirEm	représente les émissions directes résultant du processus de production, exprimées en tonnes équivalent CO_2, dans les limites du système visées dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 7, et

([1]) Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO L 158 du 14.6.2019, p. 125).

IndirEm représente les émissions indirectes résultant de la production d'électricité consommée dans le processus de production de marchandises, exprimée en tonnes équivalent CO_2, dans les limites du système visées dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 7.

3. DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS INTRINSÈQUES RÉELLES POUR LES MARCHANDISES COMPLEXES

Pour déterminer les émissions intrinsèques réelles spécifiques des marchandises simples produites dans une installation donnée, l'équation suivante doit être appliquée:

$$SEE_g = \frac{AttrEm_g + EE_{InpMat}}{AL_g}$$

où:

$AttrEm_g$ représente les émissions attribuées des marchandises g;

AL_g représente le niveau d'activité des marchandises, qui est la quantité de marchandises produites au cours de la période de déclaration dans cette installation, et

EE_{InpMat} représente les émissions intrinsèques des matières entrantes (précurseurs) consommées au cours du processus de production. Seules les matières entrantes (précurseurs) énumérées comme pertinentes pour les limites du système du processus de production spécifiées dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 7, doivent être prises en considération. Les EE_{InpMat} pertinentes sont calculées comme suit:

$$EE_{ImpMat} = \sum_{i=1}^{n} M_i \cdot SEE_i$$

où:

M_i représente la masse des matières entrantes (précurseurs) i utilisées dans le processus de production, et

SEE_i représente les émissions intrinsèques spécifiques pour la matière entrante (précurseur) i. Pour SEE_i, l'exploitant de l'installation utilise la valeur des émissions résultant de l'installation où les matières entrantes (précurseurs) ont été produites, à condition que les données de cette installation puissent être correctement mesurées.

4. DÉTERMINATION DES VALEURS PAR DÉFAUT VISÉES À L'ARTICLE 7, PARAGRAPHES 2 ET 3

Aux fins de la détermination des valeurs par défaut, seules les valeurs réelles sont utilisées pour la détermination des émissions intrinsèques. En l'absence de données réelles, les valeurs de la littérature peuvent être utilisées. La Commission publie des orientations concernant l'approche adoptée afin de procéder à une correction pour les gaz résiduaires ou les gaz à effet de serre utilisés comme matières entrantes dans un procédé, avant de collecter les données nécessaires pour déterminer les valeurs par défaut pertinentes pour chaque type de marchandises énumérées à l'annexe I. Les valeurs par défaut sont déterminées sur la base des meilleures données disponibles. Les meilleures données disponibles sont fondées sur des informations fiables et accessibles au public. Les valeurs par défaut sont révisées périodiquement par voie d'actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 7, paragraphe 7, sur la base des informations les plus récentes et les plus fiables, y compris sur la base des informations fournies par un pays tiers ou un groupe de pays tiers.

4.1. Valeurs par défaut visées à l'article 7, paragraphe 2

Lorsque les émissions réelles ne peuvent pas être déterminées de manière adéquate par le déclarant MACF autorisé, des valeurs par défaut sont utilisées. Ces valeurs sont fixées à l'intensité moyenne des émissions de chaque pays exportateur et, pour chacune des marchandises énumérées à l'annexe I autres que l'électricité, font l'objet d'une majoration calculée de manière proportionnelle. Cette majoration est déterminée dans les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 7, paragraphe 7, et est fixée à un niveau approprié afin de garantir l'intégrité environnementale du mécanisme, en s'appuyant sur les informations les plus récentes et les plus fiables, y compris sur la base des informations recueillies au cours de la période de transition. Lorsque des données fiables pour le pays exportateur ne peuvent être appliquées pour un type de marchandises, les valeurs par défaut sont fondées sur l'intensité moyenne des émissions des X % d'installations relevant du SEQE de l'UE les moins performantes pour ce type de marchandises. La valeur de X est déterminée dans les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 7, paragraphe 7, et est fixée à un niveau approprié afin de garantir l'intégrité environnementale du mécanisme, en s'appuyant sur les informations les plus récentes et les plus fiables, y compris sur la base des informations recueillies au cours de la période de transition.

4.2. Valeurs par défaut pour l'électricité importée visées à l'article 7, paragraphe 3

Les valeurs par défaut pour l'électricité importée sont déterminées, pour un pays tiers, un groupe de pays tiers ou une région au sein d'un pays tiers, soit sur la base de valeurs par défaut spécifiques, conformément au point 4.2.1, soit, si ces valeurs ne sont pas disponibles, sur d'autres valeurs par défaut, conformément au point 4.2.2.

Lorsque l'électricité est produite dans un pays tiers, un groupe de pays tiers ou une région au sein d'un pays tiers et qu'elle transite par des pays tiers, des groupes de pays tiers ou des régions au sein d'un pays tiers, ou des États membres aux fins d'être importée dans l'Union, les valeurs par défaut à utiliser sont celles du pays tiers, du groupe de pays tiers ou de la région au sein d'un pays tiers où l'électricité a été produite.

4.2.1. Valeurs par défaut spécifiques pour un pays tiers, un groupe de pays tiers ou une région au sein d'un pays tiers

Les valeurs par défaut spécifiques sont fixées au facteur d'émission de CO_2 dans le pays tiers, le groupe de pays tiers ou la région au sein d'un pays tiers, sur la base des meilleures données dont dispose la Commission.

4.2.2. Autres valeurs par défaut

Lorsqu'une valeur par défaut spécifique n'est pas disponible pour un pays tiers, un groupe de pays tiers ou une région au sein d'un pays tiers, l'autre valeur par défaut pour l'électricité est fixée au facteur d'émission de CO_2 dans l'Union.

Lorsqu'il peut être démontré, sur la base de données fiables, que le facteur d'émission de CO_2 dans un pays tiers, un groupe de pays tiers ou une région au sein d'un pays tiers est inférieur à la valeur par défaut spécifique déterminée par la Commission ou au facteur d'émission de CO_2 de l'Union, une autre valeur par défaut fondée sur ce facteur d'émission de CO_2 peut être utilisée pour ce pays tiers, ce groupe de pays tiers ou cette région au sein d'un pays tiers.

4.3 Valeurs par défaut pour les émissions intrinsèques indirectes

Les valeurs par défaut pour les émissions intrinsèques indirectes d'une marchandise produite dans un pays tiers sont déterminées sur la base d'une valeur par défaut calculée sur la moyenne, soit du facteur d'émission du réseau électrique de l'Union, soit du facteur d'émission du réseau électrique du pays d'origine, soit du facteur d'émission de CO_2 des sources de fixation des prix dans le pays d'origine, de l'électricité utilisée pour la production de cette marchandise.

Lorsqu'un pays tiers ou un groupe de pays tiers démontre à la Commission, sur la base de données fiables, que le facteur d'émission moyen du mix électrique ou le facteur d'émission de CO_2 des sources de fixation des prix dans le pays tiers ou le groupe de pays tiers est inférieur à la valeur par défaut pour les émissions indirectes, une autre valeur par défaut fondée sur ce facteur d'émission de CO_2 moyen est établie pour ce pays ou ce groupe de pays.

La Commission adopte, au plus tard le 30 juin 2025, un acte d'exécution en vertu de l'article 7, paragraphe 7, afin de préciser lesquelles des méthodes de calcul déterminées en conformité avec le premier alinéa s'appliquent pour le calcul des valeurs par défaut. À cette fin, la Commission se fonde sur les données les plus récentes et les plus fiables, y compris sur les données recueillies au cours de la période transitoire, en ce qui concerne la quantité d'électricité utilisée pour la production des biens énumérés à l'annexe I, ainsi que le pays d'origine, la source de production et les facteurs d'émission liés à cette électricité. La méthode de calcul spécifique est déterminée selon ce qui semble le plus approprié pour atteindre les deux critères suivants:

— la prévention de la fuite de carbone;

— garantir l'intégrité environnementale du MACF.

5. CONDITIONS D'APPLICATION DES ÉMISSIONS INTRINSÈQUES RÉELLES DANS LE SECTEUR DE L'ÉLECTRICITÉ IMPORTÉE

Un déclarant MACF autorisé peut appliquer les émissions intrinsèques réelles au lieu des valeurs par défaut pour le calcul visé à l'article 7, paragraphe 3, si les critères cumulatifs suivants sont remplis:

a) la quantité d'électricité pour laquelle l'utilisation des émissions intrinsèques réelles est demandée est couverte par un accord d'achat d'électricité entre le déclarant MACF autorisé et un producteur d'électricité situé dans un pays tiers;

b) l'installation produisant de l'électricité est directement connectée au réseau de transport de l'Union, ou il peut être démontré qu'au moment de l'exportation, il n'y avait pas de congestion physique du réseau à un quelconque point du réseau entre l'installation et le réseau de transport de l'Union;

c) l'installation produisant de l'électricité n'émet pas plus de 550 grammes de CO_2 d'origine fossile par kilowattheure d'électricité;

d) la quantité d'électricité pour laquelle l'utilisation des émissions intrinsèques réelles est demandée a été définitivement affectée à la capacité d'interconnexion allouée par tous les gestionnaires de réseau de transport responsables dans le pays d'origine, le pays de destination et, le cas échéant, chaque pays de transit et la capacité affectée et la production d'électricité par l'installation se rapportent à la même période, qui ne dépasse pas une heure;

e) le respect des critères ci-dessus est certifié par un vérificateur accrédité qui reçoit au moins mensuellement des rapports intermédiaires démontrant comment ces critères sont remplis.

La quantité cumulée d'électricité au titre de l'accord d'achat d'électricité et ses émissions intrinsèques réelles correspondantes sont exclues du calcul du facteur d'émission du pays ou du facteur d'émission de CO_2 utilisé aux fins du calcul des émissions intrinsèques indirectes de l'électricité dans les marchandises conformément au point 4.3, respectivement.

6. CONDITIONS D'APPLICATION DES ÉMISSIONS INTRINSÈQUES RÉELLES POUR LES ÉMISSIONS INDIRECTES

Un déclarant MACF autorisé peut appliquer les émissions intrinsèques réelles au lieu des valeurs par défaut pour le calcul visé à l'article 7, paragraphe 4, s'il peut démontrer l'existence d'un lien technique direct entre l'installation dans laquelle la marchandise importée est produite et la source de production d'électricité ou si l'exploitant de ladite installation a conclu un accord d'achat d'électricité avec un producteur d'électricité situé dans un pays tiers pour une quantité d'électricité équivalente à la quantité pour laquelle l'utilisation d'une valeur spécifique est demandée.

7. ADAPTATION DES VALEURS PAR DÉFAUT VISÉES À L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 2, EN FONCTION DES SPÉCIFICITÉS RÉGIONALES

Les valeurs par défaut peuvent être adaptées à des zones et des régions particulières de pays tiers où des caractéristiques spécifiques prévalent en fonction de facteurs objectifs d'émissions. Lorsque des données adaptées à ces caractéristiques locales spécifiques sont disponibles et que des valeurs par défaut plus ciblées peuvent être définies, ces dernières peuvent être utilisées.

Lorsque des déclarants de marchandises originaires d'un pays tiers, d'un groupe de pays tiers ou d'une région au sein d'un pays tiers peuvent démontrer, sur la base de données fiables, que d'autres adaptations des valeurs par défaut en fonction des spécificités d'une région conduisent à des valeurs inférieures aux valeurs par défaut définies par la Commission, ces adaptations propres à des régions peuvent être utilisées.

ANNEXE V

Exigences de conservation des informations utilisées pour le calcul des émissions intrinsèques aux fins de l'article 7, paragraphe 5

1. DONNÉES MINIMALES À CONSERVER PAR UN DÉCLARANT MACF AUTORISÉ POUR LES MARCHANDISES IMPORTÉES:

   1. Données d'identification du déclarant MACF autorisé:

      a) nom;

      b) numéro de compte MACF.

   2. Données sur les marchandises importées:

      a) type et quantité de chaque type de marchandises;

      b) pays d'origine;

      c) émissions réelles ou valeurs par défaut.

2. DONNÉES MINIMALES À CONSERVER PAR UN DÉCLARANT MACF AUTORISÉ POUR LES ÉMISSIONS INTRINSÈQUES DES MARCHANDISES IMPORTÉES QUI SONT DÉTERMINÉES SUR LA BASE DES ÉMISSIONS RÉELLES

   Pour chaque type de marchandises importées pour lesquelles les émissions intrinsèques sont déterminées sur la base des émissions réelles, les données supplémentaires suivantes sont conservées:

   a) identification de l'installation où les marchandises ont été produites;

   b) coordonnées de l'exploitant de l'installation où les marchandises ont été produites;

   c) rapports de vérification, comme indiqué à l'annexe VI;

   d) émissions intrinsèques spécifiques des marchandises.

ANNEXE VI

Principes de vérification et contenu des rapports de vérification aux fins de l'article 8

1. PRINCIPES DE VÉRIFICATION

Les principes suivants s'appliquent:

a) les vérificateurs procèdent à des vérifications avec une attitude de scepticisme professionnel;

b) les émissions intrinsèques totales à déclarer dans la déclaration MACF ne sont considérées comme vérifiées que si le vérificateur constate avec une assurance raisonnable que le rapport de vérification est exempt d'inexactitudes et d'irrégularités importantes en ce qui concerne le calcul des émissions intrinsèques conformément aux règles figurant à l'annexe IV;

c) les visites d'installation effectuées par le vérificateur sont obligatoires, sauf si des critères spécifiques conduisant à renoncer à la visite de l'installation sont remplis;

d) pour décider si les inexactitudes ou les irrégularités sont importantes, le vérificateur utilise les seuils fixés par les actes d'exécution adoptés en conformité avec l'article 8, paragraphe 3.

Pour les paramètres pour lesquels de tels seuils ne sont pas définis, le vérificateur se fonde sur un jugement d'expert pour déterminer si les inexactitudes ou les irrégularités, prises individuellement ou lorsqu'elles sont agrégées avec d'autres inexactitudes ou irrégularités, en raison de leur taille et de leur nature, doivent être considérées comme importantes.

2. CONTENU DU RAPPORT DE VÉRIFICATION

Le vérificateur élabore un rapport de vérification établissant les émissions intrinsèques des marchandises, précisant toutes les questions pertinentes pour les travaux effectués et mentionnant, à tout le moins, les informations suivantes:

a) identification des installations où les marchandises ont été produites;

b) coordonnées de l'exploitant des installations où les marchandises ont été produites;

c) période de déclaration applicable;

d) nom et coordonnées du vérificateur;

e) numéro d'accréditation du vérificateur et nom de l'organisme d'accréditation;

f) date des visites dans les installations, le cas échéant, ou raisons pour lesquelles une visite n'a pas été effectuée;

g) quantités de chaque type de marchandises déclarées produites au cours de la période de déclaration;

h) quantification des émissions directes de l'installation au cours de la période de déclaration;

i) description de la manière dont les émissions de l'installation sont attribuées à différents types de marchandises;

j) informations quantitatives sur les marchandises, les émissions et les flux d'énergie non associés à ces marchandises;

k) dans le cas de marchandises complexes:

i) quantités de chaque matière entrante (précurseur) utilisée;

ii) émissions intrinsèques spécifiques associées à chacune des matières entrantes (précurseurs) utilisées;

iii) si des émissions réelles sont utilisées: identification des installations dans laquelle les matières entrantes (précurseurs) ont été produites et émissions réelles résultant de la production de ces matières;

l) déclaration du vérificateur confirmant qu'il constate avec une assurance raisonnable que le rapport est exempt d'inexactitudes importantes et d'irrégularités significatives en ce qui concerne les règles de calcul de l'annexe IV;

m) informations sur les inexactitudes importantes constatées et corrigées;

n) informations concernant les irrégularités importantes par rapport aux règles de calcul établies à l'annexe IV, constatées et corrigées.

RÈGLEMENT (UE) 2023/957 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 10 mai 2023

modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires

(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 européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) L'accord de Paris ([4]), adopté le 12 décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris 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. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, au titre de la CCNUCC, du pacte de Glasgow pour le climat, le 13 novembre 2021, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, reconnaît que les effets du changement climatique seront beaucoup plus faibles si la température augmente de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et est résolue à poursuivre les efforts pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C.

(2) Il est encore plus urgent et indispensable de conserver l'objectif de l'accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C au vu des conclusions formulées par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat dans son sixième rapport d'évaluation, selon lesquelles le réchauffement de la planète ne peut être limité à 1,5 °C que si des dispositions sont immédiatement prises pour réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre de façon importante et durable au cours de cette décennie.

(3) La réponse aux défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommé «pacte vert pour l'Europe»).

(4) Le pacte vert pour l'Europe est un ensemble complet de mesures et d'initiatives qui se renforcent mutuellement et qui ont pour but de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050, et définit une nouvelle stratégie de croissance axée sur la transformation de 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 économique sera dissociée de l'utilisation des ressources. Il vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à

([1]) JO C 152 du 6.4.2022, p. 175.
([2]) JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.
([3]) Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.
([4]) JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Cette transition touche différemment les travailleurs des différents secteurs. Dans le même temps, cette transition a des aspects liés à l'égalité de genre ainsi qu'une incidence particulière sur certains groupes défavorisés et vulnérables, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique, ainsi que les personnes et les ménages à faible revenu ou à revenu intermédiaire de la tranche inférieure. Elle pose également de plus grands défis dans certaines régions, notamment dans les régions structurellement défavorisées et périphériques, ainsi que pour les îles. Il faut donc veiller à ce que la transition soit juste et inclusive, en ne laissant personne de côté.

(5) La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier 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. Ces effets ont démontré que notre société et notre économie doivent améliorer leur résilience par rapport aux chocs extérieurs et agir rapidement pour prévenir ou atténuer les effets des chocs extérieurs d'une manière juste et ne laissant personne de côté, y compris ceux exposés au risque de précarité énergétique. Les citoyens européens restent convaincus que cela vaut en particulier pour le changement climatique.

(6) Dans la contribution déterminée au niveau national, actualisée et soumise au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020, l'Union s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie de l'Union d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990.

(7) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ([5]), l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de parvenir à la neutralité climatique dans l'ensemble de l'économie d'ici à 2050 au plus tard et celui de parvenir à des émissions négatives par la suite. Ledit règlement établit également un objectif contraignant de réduction, dans l'Union, des émissions nettes de gaz à effet de serre (les émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et prévoit que la Commission doit s'efforcer d'aligner tous les futurs projets de mesure ou de proposition législative, y compris les propositions budgétaires, sur les objectifs dudit règlement et que tout non-alignement doit être motivé par la Commission dans la cadre de l'analyse d'impact qui accompagne ces propositions.

(8) Tous les secteurs de l'économie doivent contribuer à la réalisation des réductions d'émissions fixées par le règlement (UE) 2021/1119. La directive 2003/87/EC du Parlement européen et du Conseil ([6]) est donc modifiée afin d'inclure les activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE de l'UE) et de veiller à ce que ces activités contribuent pour leur juste part à la réalisation des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi qu'aux objectifs de l'accord de Paris. Il est donc également nécessaire de modifier le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil ([7]) afin de tenir compte de l'inclusion des activités de transport maritime dans le SEQE de l'UE.

(9) En outre, afin de tenir compte des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi que des objectifs de l'accord de Paris, il convient de modifier le champ d'application du règlement (UE) 2015/757. Un système fiable de surveillance, de déclaration et de vérification est un préalable à tout mécanisme de marché, toute norme d'efficacité ou toute autre mesure pertinente, qu'ils soient appliqués au niveau de l'Union ou à l'échelle mondiale. Si les émissions de dioxyde de carbone (CO_2) représentent la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, les émissions de méthane (CH_4) et de protoxyde d'azote (N_2O) représentent une part non négligeable de ces émissions. L'inclusion des émissions de CH_4 et de N_2O dans le règlement (UE) 2015/757 serait bénéfique pour l'intégrité environnementale et encouragerait les bonnes pratiques, et devrait s'appliquer à partir de 2024. Les cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400

([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]) 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).

([7]) 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).

représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre de tous les cargos de marchandises diverses. Afin d'accroître l'efficacité environnementale du système de surveillance, de déclaration et de vérification, de garantir des conditions de concurrence équitables et de réduire le risque de contournement, les cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 devraient être inclus dans le règlement (UE) 2015/757 à partir de 2025. Les navires de haute mer sont responsables d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, ledit règlement devrait également s'appliquer aux navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 à partir de 2025. La Commission devrait évaluer avant le 31 décembre 2024 si d'autres types de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 devraient être inclus dans le règlement (UE) 2015/757.

(10) Il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757 afin d'obliger les compagnies à déclarer des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à soumettre ces données à l'autorité responsable, ainsi qu'à soumettre pour approbation par cette autorité leurs plans de surveillance vérifiés. Lorsqu'il effectue la vérification au niveau de la compagnie, le vérificateur ne devrait pas vérifier les déclarations d'émissions au niveau du navire ni les déclarations au niveau du navire devant être soumises si le navire change de compagnie, étant donné que ces déclarations au niveau du navire auront déjà été vérifiées. Afin de garantir la cohérence dans l'administration et dans l'exécution, l'entité responsable du respect du règlement (UE) 2015/757 devrait être la même que l'entité responsable du respect de la directive 2003/87/CE.

(11) Afin de garantir le bon fonctionnement du SEQE de l'UE au niveau administratif et de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH_4 et de N_2O, ainsi que l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre des navires de haute mer dans le champ d'application du règlement (UE) 2015/757, 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 les méthodes et les règles de surveillance et de déclaration des émissions couvertes par le règlement (UE) 2015/757, ainsi que toute autre information pertinente prévue par ledit règlement, 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, et les règles relatives à la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la délivrance de rapports de vérification concernant les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([8]). En particulier, pour assurer 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.

(12) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir prévoir des règles en matière de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour étendre le SEQE de l'UE aux activités de transport maritime et prévoir la surveillance, la déclaration et la vérification d'autres émissions de gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la dimension et des effets dudit règlement, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(13) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) 2015/757 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications apportées au règlement (UE) 2015/757

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

1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«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 gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE».

([8]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

2) Dans l'ensemble du règlement, à l'exception de l'article 2, de l'article 5, paragraphe 2, ainsi que de l'article 21, paragraphe 5, et des annexes I et II, le terme «CO_2» est remplacé par le terme «gaz à effet de serre» et ce remplacement s'accompagne de toutes les modifications grammaticales nécessaires.

3) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

Objet

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de gaz à effet de serre ainsi que d'autres informations utiles concernant les navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, afin de promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.».

4) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages ayant pour objet de transporter, à des fins commerciales, des marchandises ou des passagers entre le dernier port d'escale de ces navires et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

1 *bis*. À partir du 1er janvier 2025, le présent règlement s'applique également aux cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages pour le transport de marchandises à des fins commerciales entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi qu'aux navires de haute mer d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

1 *ter*. À partir du 1er janvier 2025, le présent règlement s'applique aux navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

1 *quater*. Les gaz à effet de serre couverts par le présent règlement sont:

a) le dioxyde de carbone (CO_2);

b) en ce qui concerne les émissions produites à partir de 2024, le méthane (CH_4); et

c) en ce qui concerne les émissions produites à partir de 2024, le protoxyde d'azote (N_2O).

Lorsque le présent règlement fait référence aux émissions totales agrégées de gaz à effet de serre ou au total agrégé des gaz à effet de serre émis, il s'entend comme faisant référence aux quantités totales agrégées de chaque gaz séparément.».

5) L'article 3 est modifié comme suit:

a) les points a) à d) sont remplacés par le texte suivant:

«a) "émissions de gaz à effet de serre": le rejet, par les navires, des gaz à effet de serre couverts par le présent règlement conformément à l'article 2, paragraphe 1 *quater*, premier alinéa;

b) "port d'escale": un port d'escale au sens de l'article 3, point z), de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (*);

c) “voyage”: tout déplacement d’un navire commençant ou se terminant dans un port d’escale;

d) “compagnie”: la compagnie maritime au sens de l’article 3, point w), de la directive 2003/87/CE;

(*) 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).»;

b) le point m) est remplacé par le texte suivant:

«m) “période de déclaration”: la période allant du 1er janvier au 31 décembre d’une année donnée; pour les voyages commençant et se terminant dans deux années différentes, les données respectives sont comptabilisées pour l’année concernée;»;

c) les points suivants sont ajoutés:

«p) “autorité responsable”: l’autorité responsable d’une compagnie maritime visée à l’article 3 *octies septies* de la directive 2003/87/CE;

q) “données d’émissions agrégées au niveau de la compagnie”: la somme des émissions des gaz à effet de serre relevant de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime conformément à l’annexe I de ladite directive et devant être déclarées par une compagnie au titre de ladite directive, pour tous les navires relevant de sa responsabilité au cours de la période de déclaration.».

6) À l’article 4, le paragraphe 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*.».

7) À l’article 5, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l’article 23 du présent règlement pour modifier les annexes I et II du présent règlement, afin de tenir compte de l’inclusion des émissions de CH_4 et de N_2O, ainsi que de l’inclusion des émissions de gaz à effet de serre des navires de haute mer dans le champ d’application du présent règlement, et des modifications de la directive 2003/87/CE, ainsi que pour aligner lesdites annexes sur les actes d’exécution adoptés en vertu de l’article 14, paragraphe 1, de ladite directive, des règles internationales pertinentes ainsi que des normes internationales et européennes. La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l’article 23 du présent règlement pour modifier les annexes I et II du présent règlement afin d’améliorer les aspects des méthodes de surveillance qui y sont définies, à la lumière des progrès technologiques et scientifiques, et afin de garantir le bon fonctionnement du système d’échange de quotas d’émission (SEQE de l’UE) établi en vertu de la directive 2003/87/CE.

Au plus tard le 1er octobre 2023, la Commission adopte les actes délégués afin de tenir compte de l’inclusion des émissions de CH_4 et de N_2O, ainsi que de l’inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par les navires de haute mer, dans le champ d’application du présent règlement, comme prévu au premier alinéa du présent paragraphe. Les méthodes de surveillance des émissions de CH_4 et de N_2O sont fondées sur les mêmes principes que les méthodes de surveillance des émissions de CO_2 énoncées à l’annexe I du présent règlement, avec toutes les adaptations nécessaires pour refléter la nature du gaz à effet de serre concerné. Les méthodes énoncées à l’annexe I du présent règlement et les règles énoncées à l’annexe II du présent règlement sont, le cas échéant, alignées sur les méthodes et règles énoncées dans le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l’utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.».

8) L’article 6 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) le nom de la compagnie ainsi que l’adresse, le numéro de téléphone, l’adresse électronique d’une personne de contact et le numéro unique d’identification OMI de la compagnie et du propriétaire enregistré;»;

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les compagnies utilisent des plans de surveillance normalisés basés sur des modèles et soumettent ces plans 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 les règles techniques en vue 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.»;

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«6. Au plus tard le 1er avril 2024, les compagnies, pour chacun de leurs navires relevant du champ d'application du présent règlement, présentent à l'autorité responsable un plan de surveillance qui a été évalué par le vérificateur comme étant conforme au présent règlement et qui tient compte de l'inclusion des émissions de CH_4 et de N_2O dans le 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 1er janvier 2024, les compagnies présentent à l'autorité responsable un plan de surveillance en conformité avec les exigences du présent règlement sans retard indu 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. Au plus tard le 6 juin 2025, 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 troisième alinéa du présent paragraphe. En ce qui concerne les navires auxquels la directive 2003/87/EC s'applique pour la première fois après le 1er janvier 2024, 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 troisième alinéa du présent paragraphe.

Au plus tard le 1er octobre 2023, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 afin de modifier les articles 6 à 10 en ce qui concerne les règles contenues dans ces articles relatives aux plans de surveillance afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH_4 et de N_2O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par les navires de haute mer, dans le champ d'application du présent règlement.

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.».

9) L'article 7 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les modifications apportées au plan de surveillance en vertu du paragraphe 2, points b), c) et d), du présent article sont soumises à l'évaluation du vérificateur conformément à l'article 13, paragraphe 1. 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 suivant est ajouté:

«5. L'autorité responsable approuve les modifications apportées au plan de surveillance visées au paragraphe 2, points a) à 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.».

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

«k) les émissions totales agrégées de gaz à effet de serre relevant de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime conformément à l'annexe I de ladite directive et qui doivent être déclarées en vertu de ladite directive, ainsi que les informations nécessaires pour justifier l'application de toute dérogation pertinente à l'article 12, paragraphe 3, de ladite directive prévue à l'article 12, paragraphes 3 *-sexies* à 3 *-ter* de ladite directive.».

11) L'article 11 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«À partir de 2025, au plus tard le 31 mars de chaque année, les compagnies présentent à l'autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concernés pour les navires battant pavillon d'un État membre et à la Commission une déclaration d'émissions pour l'ensemble de la période de déclaration pour chaque navire placé sous leur responsabilité, qui a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur conformément à l'article 13. L'autorité responsable peut exiger des compagnies qu'elles présentent leurs déclarations d'émissions à une date antérieure au 31 mars, mais pas avant le 28 février.»;

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

«2. Lorsqu'un navire change de compagnie, la compagnie précédente soumet à l'autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concerné pour les navires battant pavillon d'un État membre, à la nouvelle compagnie et à la Commission, à une date aussi proche que possible à celle de la réalisation du changement et au plus tard trois mois après celui-ci, une déclaration vérifiée couvrant les mêmes éléments que la déclaration d'émissions visée au paragraphe 1, mais limitée à la période correspondant aux activités qui ont été menées sous sa responsabilité.»;

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Au plus tard le 1er octobre 2023, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 afin de modifier les articles 11, 11 *bis* et 12 en ce qui concerne les règles de déclaration afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH_4 et de N_2O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par des navires de haute mer, dans le champ d'application du présent règlement.».

12) L'article 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 du présent article.

2. À partir de 2025, les compagnies soumettent à l'autorité responsable, au plus tard le 31 mars de chaque année, les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui se rapportent aux émissions de la période de déclaration de l'année précédente 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 du présent article, et qui ont été vérifiées conformément au chapitre III du présent règlement.

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 visées au paragraphe 2 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 d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la communication de ces données à l'autorité responsable.».

13) 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.».

14) 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 définies aux articles 8 à 12 et aux annexes I et II.»;

b) les paragraphes 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 d'émissions agrégées au niveau de la compagnie 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, y compris les méthodes de vérification et la procédure de vérification, et à la délivrance d'un rapport de vérification.».

15) 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 gaz à effet de serre et les émissions totales agrégées de gaz à effet de serre couvertes par la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime conformément à l'annexe I de ladite directive à déclarer en vertu de ladite directive;»;

b) le paragraphe 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 les déclarations visées à l'article 11, paragraphe 2.».

16) À l'article 15, le paragraphe 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 de l'article 13, paragraphe 6. 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.».

17) 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, les déclarations visées à l'article 11, paragraphe 2, du présent règlement, et les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, et qui délivrent les rapports de vérification visés à l'article 13, paragraphes 3 et 5, du présent règlement, et les documents de conformité visés à l'article 17, paragraphe 1, du présent règlement sont accrédités pour les activités relevant du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) nº 765/2008.».

18) L'article 20 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Dans le cas d'un navire qui ne s'est pas conformé aux obligations en matière de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives et lorsque d'autres mesures visant à en assurer le respect ont échoué, 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'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, chaque État membre, à l'exception de l'État membre du pavillon, refuse l'accès de ses ports au navire concerné jusqu'à ce que la compagnie se conforme à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration conformément aux articles 11 et 18. Lorsque ce navire bat le pavillon d'un État membre et accède à l'un de ses ports ou que la présence de ce navire est constatée dans l'un de ses ports, l'État membre concerné, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, immobilise le navire jusqu'à ce que la compagnie remplisse ses obligations en matière de surveillance et de déclaration.

Lorsqu'il est constaté qu'un navire visé au premier alinéa se trouve dans l'un des ports de l'État membre dont le navire bat pavillon, l'État membre concerné peut, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, émettre un ordre d'immobilisation jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations en matière de surveillance et de déclaration. Il en informe la Commission, l'AESM et les autres États membres.

Le respect de ces obligations en matière de surveillance et de déclaration 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.»;

b) au paragraphe 5, l'alinéa suivant est ajouté:

«La possibilité de dérogation au titre du premier alinéa ne s'applique pas à un État membre dont l'autorité est l'autorité responsable.».

19) L'article 21 est modifié comme suit:

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

«a) l'identité du navire (nom, compagnie, numéro d'identification OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);»;

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Tous les deux ans, la Commission évalue les incidences globales des activités de transport maritime sur le climat mondial, y compris par la biais des émissions ou effets de gaz à effet de serre autres que le CO_2 et de particules ayant un potentiel de réchauffement climatique et non couvertes par le présent règlement.».

20) L'article suivant est inséré:

«*Article 22 bis*

Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission réexamine le présent règlement, en tenant compte en particulier de l'expérience acquise lors de sa mise en œuvre, entre autres aux fins de l'inclusion des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 dans le champ d'application du présent règlement, en vue d'une éventuelle inclusion ultérieure de ces navires dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE, ou de proposer d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de ces navires. Ledit réexamen est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative en vue de modifier le présent règlement.».

21) L'article 23 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1er juillet 2015.

Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphe 5, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 11 *bis*, paragraphe 4, et à l'article 13, paragraphe 6, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 5 juin 2023.

La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans en question. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphe 5, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 11 *bis*, paragraphe 4, à l'article 13, paragraphe 6, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.»;

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 2, de l'article 6, paragraphe 8, de l'article 7, paragraphe 5, de l'article 11, paragraphe 4, de l'article 11 *bis*, paragraphe 4, de l'article 13, paragraphe 6, de l'article 15, paragraphe 5, et de l'article 16, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Toutefois, le premier alinéa, dernière phrase, du présent paragraphe, ne s'applique pas aux actes délégués adoptés au plus tard le 1er octobre 2023 en vertu de l'article 5, paragraphe 2, deuxième alinéa, de l'article 6, paragraphe 8, deuxième alinéa, ou de l'article 11, paragraphe 4.».

Article 2

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 5 juin 2023. Toutefois, l'article 1er, point 5) a) et point 5) b), du présent règlement, en ce qui concerne l'article 3, points b), d) et m), du règlement (UE) 2015/757, s'applique à partir du 1er janvier 2024.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	J. ROSWALL

DIRECTIVE (UE) 2023/958 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 10 mai 2023

modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial

(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 européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, afin de favoriser les réductions des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes. Les activités aériennes ont été intégrées dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE de l'UE) par la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]). L'Union européenne est compétente pour étendre le SEQE de l'UE à tous les vols au départ d'un aérodrome situé dans un État membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome.

(2) La protection de l'environnement compte parmi les enjeux les plus importants auxquels l'Union et le reste du monde sont confrontés. L'accord de Paris ([6]), adopté le 12 décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris 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 de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, au titre de la CCNUCC, du pacte de Glasgow pour le climat, le 13 novembre 2021, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, reconnaît que maintenir l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels permettrait de réduire considérablement les risques et incidences du changement climatique, et ces parties se sont engagées à renforcer leurs objectifs pour 2030 d'ici la fin 2022 afin d'accélérer l'action climatique au cours de cette décennie critique et de combler le déficit d'ambition par rapport à l'objectif de 1,5 °C. Pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, tous les secteurs de l'économie, y compris l'aviation internationale, doivent contribuer à réaliser les réductions des émissions de gaz à effet de serre.

([1]) JO C 152 du 6.4.2022, p. 152.
([2]) JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.
([3]) Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.
([4]) 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).
([5]) Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO L 8 du 13.1.2009, p. 3).
([6]) JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

(3) L'aviation représente 2 % à 3 % des émissions mondiales de CO_2 et l'incidence climatique globale de l'aviation est au moins le double de son incidence liée au seul CO_2. L'aviation est la deuxième plus grande source d'effets climatiques des transports après le transport routier. En 2022, Eurocontrol prévoyait une augmentation de l'activité de l'aviation européenne de 44 % à l'horizon 2050 par rapport à 2019. La nécessité d'agir en vue de réduire les émissions de CO_2 devient de plus en plus urgente, comme le souligne le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat dans ses derniers rapports du 7 août 2021, intitulé *Climate change 2021: The Physical Science Basis,* du 28 février 2022, intitulé *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability,* et du 4 avril 2022, intitulé *Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change.* Ledit rapport du 4 avril 2022 désigne l'aviation internationale comme étant un secteur dans lequel les accords sectoriels ont fixé des objectifs d'atténuation du changement climatique qui sont absolument insuffisants au regard de l'action nécessaire pour atteindre l'objectif à long terme en matière de températures de l'accord de Paris. L'Union devrait donc répondre à cette nécessité d'agir urgente en redoublant ses efforts et en se positionnant comme chef de file de la lutte contre le changement climatique à l'échelon international.

(4) Le 27 juin 2018, lors de la 10e réunion de sa 214e session, le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté la première édition de l'annexe 16, volume IV, de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «convention de Chicago») — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), établissant les normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine de la protection de l'environnement pour le CORSIA (SARP pour le CORSIA). L'Union et ses États membres mettent en œuvre le CORSIA depuis le début de la phase pilote s'étendant de 2021 à 2023 conformément à la décision (UE) 2020/954 du Conseil ([7]).

(5) Conformément à la décision (UE) 2018/2027 du Conseil ([8]), les États membres ont notifié au secrétariat de l'OACI les différences entre le CORSIA et le SEQE de l'UE. L'objectif était de préserver l'acquis de l'Union et ses futures prérogatives politiques, ainsi que le niveau d'ambition climatique de l'Union et le rôle exclusif du Parlement européen et du Conseil dans la détermination du contenu du droit de l'Union. Une fois la présente directive adoptée, la notification au secrétariat de l'OACI des différences entre le CORSIA et le SEQE de l'UE devrait être mise à jour par une deuxième notification des différences conforme au droit de l'Union afin de tenir compte des révisions apportées à la directive 2003/87/CE.

(6) La réponse aux défis climatiques et aux défis liés à l'environnement et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe»).

(7) Dans l'actualisation de la contribution déterminée au niveau national de l'Union et de ses États membres, présentée au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020, l'Union s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 dans tous les secteurs de son économie. L'aviation devrait contribuer à ces efforts de réduction des émissions.

(8) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ([9]), l'Union a inscrit dans la législation l'objectif visant à ramener les émissions nettes à zéro d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que l'objectif visant à parvenir à des émissions négatives par la suite. Ledit règlement fixe également un objectif climatique intermédiaire contraignant pour l'Union, consistant en une réduction d'au moins 55 %, dans l'Union, des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

(9) Les modifications introduites par la présente directive sont essentielles pour garantir l'intégrité et le pilotage efficace du SEQE de l'UE afin qu'il contribue, en tant qu'instrument stratégique, à la réalisation des objectifs de l'Union visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi que de l'objectif visant à parvenir à des émissions négatives par la suite,

---

([7]) Décision (UE) 2020/954 du Conseil du 25 juin 2020 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la notification de la participation volontaire au régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) à partir du 1er janvier 2021 et de l'option retenue pour calculer les exigences de compensation des exploitants d'avions au cours de la période 2021-2023 (JO L 212 du 3.7.2020, p. 14).

([8]) Décision (UE) 2018/2027 du Conseil du 29 novembre 2018 établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant la première édition des normes internationales et pratiques recommandées dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) (JO L 325 du 20.12.2018, p. 25).

([9]) 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) no 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

comme prévu à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119. Ces modifications visent donc aussi à mettre en œuvre les contributions de l'Union au titre de l'accord de Paris en ce qui concerne l'aviation. Par conséquent, la quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée et soumise au facteur de réduction linéaire visé à l'article 9 de la directive 2003/87/CE.

(10) En plus du CO_2, l'aviation a des effets sur le climat par le biais d'émissions autres que de CO_2, telles que des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, en raison des effets de la vapeur d'eau, ainsi qu'au travers de processus atmosphériques causés par ces émissions, par exemple la formation d'ozone et de cirrus induits par les traînées de condensation. L'incidence de ces émissions autres que de CO_2 sur le climat dépend des types de carburant et de moteur utilisés, de la localisation des émissions, notamment de l'altitude de croisière de l'aéronef et de sa position en latitude et longitude, ainsi que du moment où les émissions sont produites et des conditions météorologiques à ce moment-là. Sur la base de l'analyse d'impact réalisée par la Commission en 2006 sur l'intégration de l'aviation dans le SEQE de l'UE, la directive 2008/101/CE a reconnu que l'aviation avait une incidence sur le climat de la planète du fait d'émissions autres que de CO_2. L'article 30, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE, telle qu'elle a été modifiée par la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil ([10]), a imposé à la Commission de présenter, avant le 1er janvier 2020, une analyse actualisée des effets hors CO_2 de l'aviation, accompagnée, le cas échéant, d'une proposition sur les meilleurs moyens d'y remédier. Pour satisfaire à cette obligation, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) a réalisé une analyse actualisée des effets hors CO_2 de l'aviation sur le changement climatique et a publié son étude le 23 novembre 2020. Les conclusions de cette étude confirment les estimations antérieures, à savoir que les effets hors CO_2 des activités aériennes sur le climat sont, au total, au moins aussi importants que ceux du seul CO_2.

(11) Il ressort des conclusions de l'étude de l'AESA du 23 novembre 2020 que les effets hors CO_2 de l'aviation, conformément au principe de précaution, ne peuvent plus être ignorés. Des mesures réglementaires de l'Union sont nécessaires pour atteindre les réductions des émissions prévues par l'accord de Paris. La Commission devrait donc mettre en place un cadre pour la surveillance, la déclaration et la vérification des effets hors CO_2 de l'aviation. En s'appuyant sur les résultats de ce cadre, la Commission devrait, au plus tard le 1er janvier 2028, présenter un rapport et, s'il y a lieu et sur la base d'une analyse d'impact, une proposition législative contenant des mesures d'atténuation pour les effets hors CO_2 de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE pour couvrir de tels effets.

(12) Pour concrétiser l'ambition accrue en matière de climat, il sera nécessaire d'affecter autant de ressources que possible à la transition climatique, qui devrait être également une transition juste. Par conséquent, 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.

(13) La quantité totale de quotas pour l'aviation devrait être consolidée au niveau de l'allocation pour les vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à la directive 2003/87/CE. L'allocation pour l'année 2024 devrait être fondée sur l'allocation totale aux exploitants d'aéronefs actifs en 2023, diminuée du facteur de réduction linéaire visé dans ladite directive. Le niveau de l'allocation devrait être augmenté afin de tenir compte des liaisons qui n'étaient pas couvertes par le SEQE de l'UE pour l'année 2023 mais qui le seront à partir de l'année 2024.

(14) Une part accrue de mise aux enchères à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive devrait être la règle pour l'allocation de quotas au secteur de l'aviation, compte tenu de la capacité du secteur à répercuter l'augmentation du coût du CO_2. Il convient de mettre en œuvre une suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit en 2024 et 2025 ainsi qu'une mise aux enchères intégrale à partir de 2026.

(15) La directive 2003/87/CE devrait contribuer à encourager la décarbonation du transport aérien commercial. La transition vers l'abandon de l'utilisation des combustibles fossiles contribuerait à réaliser cette décarbonation. Toutefois, compte tenu de la vive concurrence entre les exploitants d'aéronefs, du développement du marché de l'Union des carburants d'aviation durables et de l'écart de prix important entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables, il convient de soutenir cette transition en encourageant les pionniers. Par conséquent, au cours de la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, il convient de réserver 20 millions de quotas afin de les allouer pour couvrir une partie de l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation admissibles pour chaque exploitant d'aéronef. Ces quotas devraient provenir d'un ensemble constitué du total des quotas disponibles pour l'aviation, et être alloués, de manière non discriminatoire, uniquement pour les vols concernés par l'obligation de restitution prévue par la directive 2003/87/CE. À la suite d'une évaluation du fonctionnement de cette réserve, la Commission pourrait décider de présenter une proposition législative en vue d'allouer une quantité plafonnée de quotas pour une durée limitée. Une telle allocation ne devrait durer que jusqu'au 31 décembre 2034.

([10]) 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) Les vols commerciaux supersoniques ne sont plus disponibles, entre autres en raison des dommages environnementaux disproportionnellement élevés qu'ils occasionnaient. Néanmoins, les tendances actuelles montrent que des recherches intensives sont menées pour la réintroduction de l'aviation supersonique. La corrélation positive entre la vitesse de déplacement et le niveau des émissions dues à la consommation de carburant justifie de traiter différemment les vols subsoniques des vols supersoniques. Par conséquent, il convient d'exclure d'éventuels vols supersoniques futurs du soutien prévu au titre de la présente directive pour les combustibles non fossiles.

(17) Il convient par ailleurs de modifier la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les unités à des fins de conformité acceptables, afin de tenir compte des critères d'admissibilité des unités d'émissions pour le CORSIA adoptés par le Conseil de l'OACI lors de sa 216e session, en mars 2019, en tant qu'élément essentiel du CORSIA. Les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union devraient pouvoir utiliser des unités pour se conformer au CORSIA pour les vols à destination ou en provenance de pays tiers considérés comme participant au CORSIA, ou entre ceux-ci. Pour que la mise en œuvre du CORSIA par l'Union soutienne la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et incite à une large participation au CORSIA, les unités à des fins de conformité devraient provenir d'États parties à l'accord de Paris qui participent au CORSIA, et le double comptage devrait être évité.

(18) Afin d'assurer des conditions uniformes d'utilisation des unités conformément à la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour adopter une liste des unités sur la base de celles que le Conseil de l'OACI a jugées acceptables pour être utilisées pour se conformer au CORSIA et qui remplissent les conditions d'admissibilité prévues par la présente directive. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([11]).

(19) Afin d'assurer des conditions uniformes pour les dispositions à mettre en place concernant l'autorisation à obtenir des parties participantes, pour les ajustements à apporter en temps utile à la déclaration des émissions anthropiques par les sources et des absorptions par les puits couvertes par les contributions déterminées au niveau national des parties participantes, et pour éviter un double comptage et une augmentation nette des émissions mondiales, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour fixer des exigences détaillées au sujet de telles dispositions. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011.

(20) Afin d'assurer des conditions uniformes pour le calcul des exigences de compensation au titre du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union, il convient de conférer des compétences d'exécution correspondantes à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011.

(21) Étant donné que la mise en œuvre et l'exécution du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union devraient relever de la seule responsabilité du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union ne devraient pas être tenus d'annuler des unités pour se conformer au CORSIA au titre de la présente directive.

(22) Étant donné que la mise en œuvre et l'exécution du CORSIA pour les exploitants d'aéronefs établis en dehors de l'Union devraient relever de la seule responsabilité du pays d'origine de ces exploitants d'aéronefs, lorsqu'un exploitant d'aéronef établi en dehors de l'Union génère des émissions importantes résultant de vols à l'intérieur de l'Espace économique européen (EEE) ou au départ d'un aérodrome situé dans l'EEE à destination d'un aérodrome situé en Suisse ou au Royaume-Uni, l'État dans lequel cet exploitant d'aéronef est établi peut également notifier des différences concernant l'application du CORSIA en ce qui concerne les vols intraeuropéens. La directive 2003/87/CE devrait faire l'objet d'un réexamen à la lumière de l'évolution de la situation à cet égard.

(23) Afin de garantir l'égalité de traitement sur les liaisons, les vols à destination et en provenance d'États qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union, autres que les vols au départ d'un aérodrome situé dans l'EEE et arrivant dans un aérodrome situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni, devraient être exemptés des obligations de restituer des quotas ou d'annuler des unités. Pour encourager la mise en œuvre intégrale du CORSIA à partir de 2027, l'exemption ne devrait s'appliquer qu'aux émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 pour ce qui est de la restitution de quotas.

([11]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil 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).

(24) L'article 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose que la politique de l'Union dans le domaine de l'environnement contribue à promouvoir, sur le plan international, des mesures de lutte contre le changement climatique, et exige de l'Union et des États membres, dans le cadre de leurs compétences respectives, qu'ils coopèrent avec les pays tiers et les organisations internationales compétentes. Ces objectifs sont également pertinents en ce qui concerne l'OACI et la poursuite du développement du CORSIA.

(25) La transparence des données et l'accès du public à l'information sont essentiels pour améliorer la responsabilité et l'applicabilité. La Commission devrait donc publier, d'une manière conviviale, les données sur les émissions et compensations des exploitants d'aéronef. Cette publication faciliterait l'évaluation de l'impact du CORSIA sur la réduction des émissions de CO_2 à l'échelle mondiale ainsi que de son rôle dans la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.

(26) Les vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, qui ne mettent pas en œuvre le CORSIA aux fins du droit de l'Union, autres que les États dont le PIB par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union, devraient être exemptés des obligations de restituer des quotas ou d'annuler des unités. Il ne devrait pas y avoir de limite dans le temps pour cette exemption.

(27) Afin d'assurer des conditions uniformes lorsqu'il s'agit d'exempter les exploitants d'aéronefs des exigences de compensation prévues dans la présente directive en ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance d'États qui appliquent le CORSIA d'une manière moins stricte dans leur droit interne, ou qui ne font pas appliquer les dispositions relatives au CORSIA d'une manière équivalente à l'égard de tous les exploitants d'aéronefs en vertu de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour exempter les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union des exigences de compensation en ce qui concerne les émissions de vols en cas de distorsion de concurrence importante lésant des exploitants d'aéronefs établis dans l'Union et résultant d'une mise en œuvre ou d'une application moins stricte du CORSIA dans des pays tiers. La distorsion de concurrence pourrait résulter d'une approche moins stricte en ce qui concerne les dispositions relatives aux unités admissibles ou les dispositions en matière de double comptage. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.

(28) Afin d'assurer des conditions uniformes pour l'établissement de conditions de concurrence équitables sur les liaisons entre deux États différents appliquant le CORSIA, lorsque ces États autorisent les exploitants d'aéronefs à utiliser des unités autres que celles figurant sur la liste des unités à des fins de conformité adoptée en vertu d'un acte d'exécution au titre de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour autoriser les exploitants d'aéronefs établis dans un État membre à utiliser des types d'unités venant s'ajouter à ceux figurant sur cette liste des unités à des fins de conformité ou leur permettre de ne pas être liés par les conditions d'admissibilité des unités introduites par la présente directive. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.

(29) La Commission devrait faire rapport sur la mise en œuvre du CORSIA et du panier de mesures de l'OACI visant à atteindre l'objectif indicatif mondial à long terme de zéro émission nette de carbone pour l'aviation internationale d'ici à 2050 (ci-après dénommé «objectif indicatif mondial à long terme»), adopté par la 41e assemblée de l'OACI le 7 octobre 2022.

(30) Afin de faciliter les négociations au sein de l'OACI, l'Union a adopté, à trois occasions, des dérogations temporaires au SEQE de l'UE de manière à limiter les obligations de conformité aux émissions des vols reliant des aérodromes situés dans l'EEE, en traitant sur un pied d'égalité les exploitants d'aéronefs sur les liaisons, quel que soit leur lieu d'établissement. La dérogation la plus récente au SEQE de l'UE, prévue par le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil ([12]), a limité les obligations de conformité aux émissions de vols intra-EEE rejetées jusqu'en 2023, et a envisagé d'éventuelles modifications du champ d'application du système en ce qui concerne les activités à destination et en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'EEE à partir du 1er janvier 2024, à la suite du réexamen prévu par ledit règlement. Afin d'évaluer la mise en œuvre du CORSIA, dont la phase pilote a commencé, et la manière dont il est appliqué dans la pratique, il convient de prolonger jusqu'au 31 décembre 2026 l'actuelle dérogation aux obligations du SEQE de l'UE en ce qui concerne les obligations de restitution prévues pour les vols à destination et en provenance des pays tiers concernés assurés par des exploitants d'aéronefs sur des liaisons ne relevant pas du CORSIA, auxquels les obligations de déclaration et de restitution du SEQE de l'UE devraient sinon s'appliquer au plus tard le 31 mars 2027 et le 30 septembre 2027. Il devrait s'agir de la dernière dérogation temporaire au SEQE de l'UE. Il convient de procéder à un réexamen du CORSIA d'ici le 1er juillet 2026.

([12]) 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).

Si, d'ici au 31 décembre 2025, l'assemblée de l'OACI n'a pas renforcé le CORSIA, dans le cadre de la réalisation de son objectif indicatif mondial à long terme visant à atteindre les objectifs de l'accord de Paris, ou si les États énumérés dans un acte d'exécution devant être adopté par la Commission représentent moins de 70 % des émissions de l'aviation internationale, selon les données disponibles les plus récentes, la Commission devrait alors proposer, s'il y a lieu, que le SEQE de l'UE s'applique aux émissions des vols sortant à partir de 2027 et que les exploitants d'aéronefs puissent déduire tous les coûts liés à la compensation au titre du CORSIA sur ces liaisons, afin d'éviter un double prélèvement. Parallèlement, si un pays tiers n'applique pas le CORSIA à partir de 2027, le SEQE de l'UE devrait s'appliquer aux émissions des vols à destination dudit pays tiers.

(31) Les informations sur l'utilisation d'unités pour se conformer aux exigences de compensation au titre du CORSIA devraient être mises à la disposition du public de manière tout aussi transparente que les informations sur l'utilisation des crédits internationaux prévues par la directive 2003/87/CE jusqu'en 2020 en vertu de l'annexe XIV du règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission ([13]).

(32) Le 7 octobre 2022 et dans le contexte de la pandémie de COVID-19, la 41e assemblée de l'OACI a décidé de modifier le précédent niveau de référence du CORSIA pour la période de 2024 à 2035, pour passer de la moyenne des émissions de CO_2 de 2019 et 2020 à 85 % des émissions de CO_2 de 2019. La moyenne de toutes les émissions de CO_2 déclarées en 2019 et en 2020 était de 435 859 594 tonnes. En 2019, les émissions de CO_2 étaient de 608 076 604 tonnes, et 85 % de ce chiffre correspond à 516 865 113 tonnes. Toutefois, le niveau de référence réel que l'OACI utilise pour calculer le facteur de croissance du secteur est déterminé à l'aide d'un sous-ensemble d'émissions de CO_2 ne tenant compte que des émissions sur les liaisons qui sont soumises à des exigences de compensation. Pour le sous-ensemble constitué de toutes les paires d'États soumises à des exigences de compensation en 2021, la moyenne des émissions de CO_2 de 2019 et de 2020 n'est pas publiée par l'OACI, mais elle est estimée à 245 millions de tonnes, tandis que les émissions de CO_2 en 2019 étaient de 341 380 188 tonnes, dont 85 % représentent 290 173 160 tonnes. Pour toutes les paires d'États qui devraient être soumises à des exigences de compensation en 2027, la moyenne des émissions de CO_2 de 2019 et de 2020 est estimée à environ 373 millions de tonnes, tandis que 85 % des émissions de CO_2 correspondantes pour 2019 représentent environ 439 millions de tonnes.

(33) Afin d'assurer des conditions uniformes pour l'établissement d'une liste des États qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour adopter et tenir à jour la liste des États autres que les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni, qui sont considérés comme participant au CORSIA aux fins du droit de l'Union. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011.

(34) La transition du secteur de l'aviation vers une aviation durable doit tenir compte de la dimension sociale du secteur et de sa compétitivité, afin de garantir que cette transition soit socialement juste et prévoie la formation, la reconversion et le perfectionnement des travailleurs. Il convient que la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive et ses répercussions sociales sur le secteur de l'aviation.

(35) Les vols couvrant une distance inférieure ou égale à 1 000 kilomètres représentent 6 à 9 % du total des émissions de CO_2 de l'aviation. La Commission devrait présenter un rapport sur des mesures visant à promouvoir un transfert modal en faveur d'autres modes de transport plus durables en attendant que les technologies progressent et que des carburants d'aviation et des aéronefs zéro émission soient disponibles.

(36) Alors que le SEQE de l'UE s'applique aux vols depuis 2012, le paquet «Ajustement à l'objectif 55» comprend des mesures supplémentaires qui, conjuguées au SEQE de l'UE, pourraient avoir des effets cumulatifs sur le secteur. Afin de préserver la connectivité aérienne pour les vols desservant des régions insulaires ou de petits aéroports, le mécanisme prévu par la présente directive, qui est conçu pour compenser l'écart de prix restant entre les combustibles fossiles et les solutions de substitution devrait limiter les incidences négatives sur la connectivité aérienne et atténuer le risque de fuite de carbone. D'ici à 2026, la Commission devrait présenter un rapport sur les effets possibles sur la connectivité aérienne.

(37) Le facteur d'émission du kérosène aviation (Jet A1 ou Jet A) dans le cadre du SEQE de l'UE devrait être aligné sur le facteur d'émission pour ce carburant établi dans les SARP pour le CORSIA. Aucune modification ne devrait être apportée aux niveaux d'allocation en raison de l'augmentation du facteur d'émission du kérosène aviation, puisque la présente directive a pour conséquence de mettre fin progressivement aux quotas alloués à titre gratuit au secteur de l'aviation au profit de la mise aux enchères afin de parvenir à des réductions d'émissions plus importantes.

([13]) Règlement (UE) n° 389/2013 de la Commission du 2 mai 2013 établissant un registre de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et aux décisions n° 280/2004/CE et n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (UE) n° 920/2010 et (UE) n° 1193/2011 de la Commission (JO L 122 du 3.5.2013, p. 1).

(38) Les carburants renouvelables d'origine non biologique utilisant de l'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ([14]), devraient être considérés comme des carburants zéro émission pour les exploitants d'aéronefs qui les utilisent jusqu'à ce que les règles de comptabilisation détaillées appropriées soient fixées au titre de la présente directive.

(39) Afin d'établir des règles détaillées pour le calcul annuel de la différence de coût entre le kérosène fossile et les carburants admissibles conformément à un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable, pour l'allocation de quotas pour l'utilisation de ces carburants admissibles et pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce à l'utilisation de ces carburants admissibles, ainsi que pour établir les modalités de prise en compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles, 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 outre, 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 pour définir les modalités détaillées de la mise aux enchères par les États membres de quotas pour l'aviation, y compris les modalités détaillées de la mise aux enchères nécessaires pour le transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères vers le budget général de l'Union en tant que ressources propres. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([15]). En particulier, pour assurer 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.

(40) Il convient d'accorder une attention particulière à la promotion de l'accessibilité pour les régions ultrapériphériques de l'Union. Par conséquent, une dérogation temporaire au SEQE de l'UE devrait être prévue jusqu'au 31 décembre 2030 pour les émissions de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre en dehors de cette région ultrapériphérique, afin de répondre aux besoins les plus importants des habitants concernant l'emploi, l'éducation et d'autres possibilités. Cette dérogation devrait, pour les mêmes raisons, couvrir les vols reliant des aérodromes qui sont situés tous les deux dans la même région ultrapériphérique ou dans des régions ultrapériphériques différentes d'un même État membre.

(41) La décision (UE) 2023/136 du Parlement européen et du Conseil ([16]) doit s'appliquer à la notification que les États membres doivent adresser aux exploitants d'aéronefs au plus tard le 30 novembre 2023 au titre de la directive 2003/87/CE pour autant que le facteur de croissance du secteur pour les émissions de 2022, à publier par l'OACI, soit égal à zéro.

(42) Il importe d'adopter une approche globale de l'innovation pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et pour la compétitivité de l'industrie européenne. Une telle approche revêt une importance particulière pour les secteurs qui sont difficiles à décarboner, tels que l'aviation et le transport maritime, dans lesquels il est nécessaire de déployer une combinaison d'améliorations opérationnelles, de carburants de substitution neutres pour le climat et de solutions technologiques. Par conséquent, les États membres devraient veiller à ce que les dispositions nationales de transposition n'entravent pas l'innovation et soient neutres sur le plan technologique. Au niveau de l'Union, les efforts de recherche et d'innovation nécessaires sont soutenus, entre autres, par Horizon Europe — le programme-cadre pour la recherche et l'innovation, qui prévoit un financement important et de nouveaux instruments pour les secteurs relevant du SEQE de l'UE.

(43) Le Fonds pour l'innovation, établi par la directive 2003/87/CE, doit soutenir la recherche sur les solutions de décarbonation, y compris les technologies zéro émission, et le développement et le déploiement de telles solutions, et réduire les incidences du secteur de l'aviation sur le climat et l'environnement. Il doit également soutenir l'électrification et les mesures de réduction des incidences globales de l'aviation.

([14]) 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).

([15]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

([16]) Décision (UE) 2023/136 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la notification de la compensation dans le cadre d'un mécanisme de marché mondial pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union (JO L 19 du 20.1.2023, p. 1).

(44) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir veiller à ce que l'aviation contribue à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et mettre en œuvre de manière appropriée le CORSIA dans le droit de l'Union, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison des dimensions et des effets de la présente directive, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(45) Compte tenu de l'urgente nécessité d'agir pour le climat et pour tous les secteurs de contribuer à la réduction des émissions de manière efficace au regard des coûts, les États membres devraient transposer la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023.

(46) La simplification des procédures administratives et l'adaptation de ces procédures aux bonnes pratiques devraient réduire au minimum les charges administratives.

(47) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

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 3, le point suivant est ajouté:

«v) "effets hors CO_2 de l'aviation", les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;».

2) L'article 3 *quater* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est supprimé;

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«5. La Commission détermine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour l'année 2024 sur la base du total des quotas alloués aux exploitants d'aéronefs qui effectuaient des activités aériennes énumérées à l'annexe I au cours de l'année 2023, diminué du facteur de réduction linéaire visé à l'article 9, et publie cette quantité, ainsi que la quantité de quotas qui auraient été alloués à titre gratuit en 2024 en vertu des règles relatives à l'allocation à titre gratuit en vigueur avant les modifications introduites par la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil (*).

6. Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, un maximum de 20 millions sur la quantité totale de quotas visée au paragraphe 5 est réservé aux exploitants d'aéronefs commerciaux, sur une base transparente, équitable et non discriminatoire, pour l'utilisation de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable comme entrant en ligne de compte pour atteindre la part minimale de carburants d'aviation durables que le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans les aéroports de l'Union par les fournisseurs de carburant d'aviation doit contenir en vertu dudit règlement, pour les vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, de la présente directive. Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre du présent alinéa sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, de la présente directive.

Les quotas réservés au titre du premier alinéa du présent paragraphe sont alloués par les États membres pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles. Lors du calcul de cet écart de prix, la Commission tient compte du rapport technique publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne en vertu d'un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable. Les États membres assurent la visibilité du financement au titre du présent paragraphe d'une manière correspondant aux exigences de l'article 30 *quaterdecies*, paragraphe 1, points a) et b), de la présente directive.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent:

a) 70 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis à l'article 2, deuxième alinéa, point 34), de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil (**), pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive;

b) 95 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive;

c) 100 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par le premier alinéa du présent paragraphe, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 km^2 qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union conformément à un règlement relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique;

d) dans les cas autres que ceux visés aux points a), b) et c), 50 % de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par le premier alinéa du présent paragraphe.

L'allocation de quotas au titre du présent paragraphe peut tenir compte d'un éventuel soutien par d'autres dispositifs au niveau national.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 28 *bis*, paragraphe 1. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

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

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en établissant des règles détaillées pour le calcul annuel de la différence de coût visée au sixième alinéa du présent paragraphe, pour l'allocation de quotas pour l'utilisation des carburants visés au premier alinéa du présent paragraphe, et pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre évitées grâce à l'utilisation de carburants telles qu'elles sont déclarées au titre de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14, paragraphe 1, et en établissant les modalités de prise en compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Le 1er janvier 2028 au plus tard, la Commission procède à une évaluation de l'application du présent paragraphe et présente en temps utile les résultats de ladite évaluation dans un rapport adressé au Parlement européen et au Conseil. Le rapport peut, s'il y a lieu, être accompagné d'une proposition législative visant à allouer temporairement une quantité plafonnée de quotas jusqu'au 31 décembre 2034 afin d'inciter davantage à utiliser les carburants visés au premier alinéa du présent paragraphe, en particulier les carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV ou de l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 14 de la présente directive.

À partir du 1er janvier 2028, la Commission évalue l'application du présent paragraphe dans le rapport annuel qu'elle est tenue de présenter en vertu de l'article 10, paragraphe 5.

7. En ce qui concerne les vols en provenance d'un aérodrome situé dans l'EEE à destination d'un aérodrome situé dans l'EEE, en Suisse ou au Royaume-Uni et qui n'étaient pas couverts par le SEQE de l'UE en 2023, la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs est augmentée des niveaux de quotas, y compris les quotas alloués à titre gratuit et les quotas mis aux enchères, qui auraient été alloués si les vols avaient été couverts par le SEQE de l'UE ladite année, diminuée du facteur de réduction linéaire visé à l'article 9.

8. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 3, et à l'article 16, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prennent aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(*) Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial (JO L 130 du 16.5.2023, p. 115).

(**) 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).».

3) L'article 3 *quinquies* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Au cours des années 2024 et 2025, 15 % des quotas visés à l'article 3 *quater*, paragraphes 5 et 7, ainsi que 25 % en 2024 et 50 % en 2025, respectivement, des 85 % restants de ces quotas, qui auraient été alloués à titre gratuit, sont mis aux enchères, à l'exception des quantités de quotas visées à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, quatrième alinéa. Le reste des quotas pour lesdites années est alloué à titre gratuit.

À partir du 1er janvier 2026, la quantité totale de quotas qui aurait été allouée à titre gratuit pendant ladite année est mise aux enchères, à l'exception des quantités de quotas visées à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, quatrième alinéa.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 *bis*. Les quotas qui sont alloués à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE de l'UE qu'à partir du 1er janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, les autorités compétentes délivrent les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question.»;

c) le paragraphe 2 est supprimé;

d) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. 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 détaillées de la mise aux enchères, par les États membres, des quotas pour l'aviation, conformément aux paragraphes 1 et 1 *bis* du présent article, notamment les modalités détaillées de la mise aux enchères qui sont nécessaires pour le transfert d'une partie des recettes tirées de cette mise aux enchères vers le budget général de l'Union en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La quantité de quotas que chaque État membre met aux enchères pendant chaque période est proportionnel à la part de cet État membre dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les États membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 14, paragraphe 3, et vérifiées conformément à l'article 15. Pour chaque période visée à l'article 13, l'année de référence est l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères. Les actes délégués garantissent le respect des principes énoncés à l'article 10, paragraphe 4, premier alinéa.

4. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et inscrites au budget général de l'Union. Les États membres utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la présente directive.».

4) Les articles 3 *sexies* et 3 *septies* sont supprimés.

5) L'article 11 *bis* est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article, les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, peuvent utiliser les unités suivantes pour se conformer aux obligations qui leur incombent d'annuler des unités pour ce qui est de la quantité notifiée en vertu de l'article 12, paragraphe 6, comme le prévoit l'article 12, paragraphe 9:

a) crédits autorisés par les parties participant au mécanisme établi en vertu de l'article 6, paragraphe 4, de l'accord de Paris;

b) crédits autorisés par les parties participant aux programmes d'octroi de crédits que le Conseil de l'OACI considère comme étant admissibles et qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 8;

c) crédits autorisés par les parties à des accords, conformément au paragraphe 5;

d) crédits délivrés pour des projets au niveau de l'Union conformément à l'article 24 *bis*.

2. Les unités visées au paragraphe 1, points a) et b), peuvent être utilisées si les conditions suivantes sont remplies:

a) elles proviennent d'un État qui est partie à l'accord de Paris au moment de l'utilisation;

b) elles proviennent d'un État visé dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, en tant que participant au regime de compensation et de reduction du carbone pour l'aviation internationale de l'OACI (CORSIA). La présente condition ne s'applique pas à l'égard des émissions rejetées avant 2027, ni à l'égard des pays les moins avancés ou des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, à l'exception des États dont le PIB par habitant est égal ou supérieur à la moyenne de l'Union.

3. Les unités visées au paragraphe 1, points a), b) et c), peuvent être utilisées si des dispositions sont en place pour obtenir l'autorisation des parties participantes, si des ajustements sont apportés en temps utile aux déclarations des émissions anthropiques par les sources et des absorptions par les puits figurant dans les contributions déterminées au niveau national des parties participantes et si un double comptage ainsi qu'une augmentation nette des émissions mondiales sont évités.

La Commission adopte des actes d'exécution établissant des exigences détaillées pour les dispositions visées au premier alinéa du présent paragraphe, qui peuvent inclure des exigences de déclaration et de tenue de registres, et pour l'établissement de la liste des États ou des programmes qui appliquent ces dispositions. Ces dispositions tiennent compte des flexibilités accordées aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement conformément au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.»;

b) le paragraphe 4 est supprimé;

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«8. La Commission adopte des actes d'exécution dressant la liste des unités que le Conseil de l'OACI considère comme étant admissibles et qui remplissent les conditions énoncées aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La Commission adopte également des actes d'exécution pour actualiser cette liste, pour autant que de besoin. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.».

6) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 8 du présent article, les États membres calculent, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informent les exploitants d'aéronefs.

Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution visé au paragraphe 8 du présent article, les États membres calculent également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du CORSIA donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informent de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées au troisième alinéa du présent paragraphe.

Les États membres communiquent le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes:

a) les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre; et

b) ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021.

Aux fins du premier alinéa, point b), les émissions de CO_2 des types de vols suivants ne sont pas prises en compte:

i) vols d'État;

ii) vols humanitaires;

iii) vols médicaux;

iv) vols militaires;

v) vols de lutte contre le feu;

vi) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.»;

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«8. Le calcul des exigences de compensation visées au paragraphe 6 du présent article aux fins du CORSIA est effectué conformément à une méthode à préciser par la Commission en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3.

La Commission adopte des actes d'exécution précisant la méthode de calcul des exigences de compensation pour les exploitants d'aéronefs visés au premier alinéa du présent paragraphe.

Ces actes d'exécution précisent plus avant notamment l'application des exigences découlant des dispositions pertinentes de la présente directive, en particulier des articles 3 *quater*, 11 *bis*, 12 et 25 *bis*, et, dans la mesure du possible à la lumière des dispositions pertinentes de la présente directive, des normes et pratiques recommandées internationales dans le domaine de la protection de l'environnement pour le CORSIA (SARP pour le CORSIA).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2. Le premier de ces actes d'exécution est adopté au plus tard le 30 juin 2024.

9. Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités visées à l'article 11 *bis* uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, conformément au paragraphe 6, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions de la période de 2024 à 2026.».

7) À l'article 14, les paragraphes suivants sont ajoutés:

«5. Les exploitants d'aéronefs sont tenus de rendre compte une fois par an des effets hors CO_2 de l'aviation survenant à partir du 1er janvier 2025. À cette fin, la Commission adopte, au plus tard le 31 août 2024, un acte d'exécution au titre du paragraphe 1 afin d'inclure les effets hors CO_2 de l'aviation dans un cadre de surveillance, de déclaration et de vérification. Ce cadre de surveillance, de déclaration et de vérification contient, au minimum, les données disponibles sur la trajectoire tridimensionnelle des aéronefs, ainsi que sur l'humidité et la température ambiantes afin de permettre la production d'un équivalent CO_2 par vol. Dans la limite des ressources disponibles, la Commission veille à ce que des outils soient disponibles pour faciliter et, dans la mesure du possible, automatiser la surveillance, la déclaration et la vérification afin de réduire au minimum la charge administrative.

À partir du 1er janvier 2025, les États membres veillent à ce que chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare à l'autorité compétente, les effets hors CO_2 de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, après la fin de chaque année concernée, conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 1.

La Commission présente chaque année à partir de 2026, dans le cadre du rapport visé à l'article 10, paragraphe 5, un rapport sur les résultats de l'application du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification visé au premier alinéa du présent paragraphe.

Au plus tard le 31 décembre 2027, sur la base des résultats de l'application du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification pour les effets hors CO_2 de l'aviation, la Commission présente un rapport et, s'il y a lieu et après avoir réalisé au préalable une analyse d'impact, une proposition législative visant à atténuer les effets hors CO_2 de l'aviation, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE aux effets hors CO_2 de l'aviation.

6. Au plus tard trois mois après la date limite de déclaration concernée, la Commission publie, d'une manière conviviale, au moins les données annuelles agrégées suivantes relatives aux émissions des activités aériennes déclarées aux États membres ou transmises à la Commission conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission (*) et à l'article 7 du règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission (**):

a) par paire d'aérodromes au sein de l'EEE:

i) les émissions de l'ensemble des vols;

ii) le nombre total de vols;

iii) le nombre total de passagers;

iv) les types d'aéronef;

b) par exploitant d'aéronef:

i) les données relatives aux émissions des vols à l'intérieur de l'EEE, des vols au départ de l'EEE, des vols à l'arrivée dans l'EEE et des vols reliant deux pays tiers, ventilées par paire d'États, et les données relatives aux émissions soumises à l'obligation d'annuler les unités d'émission admissibles au titre du CORSIA;

ii) le montant des exigences de compensation, calculé conformément à l'article 12, paragraphe 8;

iii) la quantité et le type de crédits, conformément à l'article 11 *bis*, utilisés pour respecter les exigences de compensation de l'exploitant d'aéronef visées au point ii) du présent point;

iv) la quantité et le type de carburants utilisés pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro en vertu de la présente directive ou qui confèrent à l'exploitant d'aéronef le droit de recevoir des quotas en vertu de l'article 3 *quater*, paragraphe 6.

Pour les points a) et b) du premier alinéa, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'État membre responsable que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'État membre responsable peut demander à la Commission que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission statue sur la demande.

_____

(*) 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).

(**) Règlement délégué (UE) 2019/1603 de la Commission du 18 juillet 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les mesures adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de l'aviation aux fins de l'application d'un mécanisme de marché mondial (JO L 250 du 30.9.2019, p. 10).».

8) L'article 18 *bis* est modifié comme suit:

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

«2. Lorsque pendant les deux premières années d'une période visée à l'article 13, aucune des émissions de l'aviation attribuées résultant de vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), du présent article n'est attribuée à son État membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre État membre responsable pour la période suivante. Le nouvel État membre responsable est l'État membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation attribuées résultant de vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.»;

b) au paragraphe 3, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) à partir de 2024, actualise au moins tous les deux ans la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date; lorsqu'un exploitant d'aéronef n'a pas exercé une activité aérienne visée à l'annexe I au cours des quatre années civiles consécutives précédant l'actualisation de la liste, ledit exploitant d'aéronef n'est pas inclus dans la liste.».

9) L'article 25 *bis* est modifié comme suit:

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

«2. L'Union et ses États membres poursuivent leurs efforts en vue de parvenir à des accords sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, conformément aux objectifs du règlement (UE) 2021/1119 et de l'accord de Paris. À la lumière de tels accords, la Commission évalue la nécessité d'apporter ou non des modifications à la présente directive dans la mesure où elle s'applique aux exploitants d'aéronefs.»;

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«3. La Commission adopte un acte d'exécution établissant la liste des États autres que les pays de l'EEE, la Suisse et le Royaume-Uni qui sont considérés comme appliquant le CORSIA aux fins de la présente directive, en prenant le niveau de référence de 2019 pour les années 2021 à 2023 et un niveau de référence de 85 % des émissions de 2019 pour chaque année à partir de 2024. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.

4. En ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

5. En ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

6. En ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article et autres que les États dont le PIB par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, pour les émissions en question.

7. Lorsque la Commission établit qu'il existe une importante distorsion de concurrence, telle qu'une distorsion causée par un pays tiers qui applique le CORSIA d'une manière moins stricte dans son droit interne ou qui ne fait pas appliquer les dispositions relatives au CORSIA d'une manière équivalente à l'égard de tous les exploitants d'aéronefs, qui porte préjudice aux exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, la Commission adopte des actes d'exécution afin d'exempter ces exploitants d'aéronefs des exigences de compensation prévues à l'article 12, paragraphe 9, en ce qui concerne les émissions des vols à destination et en provenance de ces États. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.

8. Lorsque des exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, assurent des vols reliant deux États différents énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, y compris des vols qui ont lieu entre la Suisse, le Royaume-Uni et les États énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu du paragraphe 3 du présent article, et que ces États autorisent les exploitants d'aéronefs à utiliser des unités autres que celles figurant sur la liste adoptée en vertu de l'article 11 *bis*, paragraphe 8, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution autorisant ces exploitants d'aéronefs à utiliser des types d'unités venant s'ajouter à ceux figurant sur la liste ou à ne pas être tenus par les conditions de l'article 11 *bis*, paragraphes 2 et 3, en ce qui concerne les émissions résultant de ces vols. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.».

10) Les articles 28 *bis* et 28 *ter* sont remplacés par le texte suivant:

«*Article 28 bis*

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

1. Par dérogation à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 14, paragraphe 3, et à l'article 16, les États membres considèrent que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne:

a) toutes les émissions de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter*;

b) toutes les émissions de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter*.

Aux fins des articles 11 *bis*, 12 et 14, les émissions vérifiées résultant de vols autres que ceux visés au premier alinéa du présent paragraphe sont considérées comme les émissions vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

2. Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, la quantité de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre pour la période du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.

3. Par dérogation à l'article 3 *octies*, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1, points a) et b), du présent article.

4. Par dérogation aux articles 3 *octies*, 12, 15 et 18 *bis*, lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2, ou lorsque les émissions annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1, points a) et b), du présent article sont inférieures à 3 000 tonnes de CO_2, ses émissions sont considérées comme des émissions vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission (*) et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE. Les États membres peuvent appliquer des procédures simplifiées pour les exploitants d'aéronefs non commerciaux, dès lors que la précision assurée par ces procédures n'est pas inférieure à celle assurée par l'instrument pour petits émetteurs.

5. Le paragraphe 1 du présent article s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement.

Article 28 ter

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

1. Avant le 1er janvier 2027 et tous les trois ans par la suite, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'état d'avancement des négociations menées au sein de l'OACI pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui doit s'appliquer aux émissions à partir de 2021, en particulier en ce qui concerne:

a) les instruments pertinents de l'OACI, y compris les normes et pratiques recommandées, ainsi que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de tous les éléments figurant dans le panier de mesures de l'OACI en vue de la réalisation de l'objectif indicatif mondial à long terme adopté lors de la 41e assemblée de l'OACI;

b) les recommandations approuvées par le Conseil de l'OACI pour ce qui est du mécanisme de marché mondial, y compris toute modification éventuelle concernant les niveaux de référence;

c) la mise en place d'un registre mondial;

d) les mesures nationales prises par les pays tiers pour mettre en œuvre le mécanisme de marché mondial qui doit s'appliquer aux émissions à partir de 2021;

e) le niveau de participation des pays tiers à la compensation au titre du CORSIA, y compris les répercussions de leurs réserves en ce qui concerne cette participation; et

f) d'autres évolutions pertinentes au niveau international et d'autres instruments applicables, ainsi que les progrès accomplis pour réduire l'incidence totale de l'aviation sur le changement climatique.

Conformément au bilan mondial de l'accord de Paris, la Commission fait également rapport sur les efforts déployés pour atteindre l'objectif indicatif mondial à long terme du secteur de l'aviation visant à réduire les émissions de CO_2 de l'aviation pour les ramener à zéro émission nette d'ici 2050, évalués conformément aux critères visés au premier alinéa, points a) à f).

2. Au plus tard le 1er juillet 2026, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel elle évalue l'intégrité environnementale du mécanisme de marché mondial de l'OACI, y compris son ambition générale par rapport aux objectifs de l'accord de Paris, le degré de participation à la compensation au titre du CORSIA, son applicabilité, la transparence, les sanctions en cas de non-respect, les procédures de consultation du public, la qualité des crédits de compensation, la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions, les registres, la responsabilité et les règles d'utilisation des biocarburants. La Commission publie ledit rapport au plus tard le 1er juillet 2026 également.

3. Le rapport de la Commission visé au paragraphe 2 est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive d'une manière cohérente avec les objectifs de température de l'accord de Paris, l'engagement de l'Union à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs de l'économie d'ici à 2030, et l'objectif visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, ainsi qu'avec l'objectif visant à préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat. La proposition qui accompagne éventuellement le rapport prévoit, le cas échéant, que le SEQE de l'UE s'applique, à partir de janvier 2027, aux vols au départ d'aérodromes situés dans les États de l'EEE à destination d'aérodromes situés en dehors de l'EEE, et exclut les vols à l'arrivée en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'EEE lorsque le rapport visé au paragraphe 2 montre que:

a) au plus tard le 31 décembre 2025, l'assemblée de l'OACI n'a pas renforcé le CORSIA dans le cadre de la réalisation de son objectif indicatif mondial à long terme, visant à atteindre les objectifs de l'accord de Paris; ou

b) les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, représentent moins de 70 % des émissions de l'aviation internationale, selon les données disponibles les plus récentes.

La proposition qui accompagne éventuellement le rapport prévoit également, le cas échéant, la possibilité pour les exploitants d'aéronefs de déduire tous les coûts liés à la compensation au titre du CORSIA sur ces liaisons, afin d'éviter un double prélèvement. Si les conditions visées au premier alinéa, points a) et b), du présent paragraphe ne sont pas remplies, la proposition modifie la présente directive, s'il y a lieu, de manière que le SEQE de l'UE continue de s'appliquer uniquement aux vols à l'intérieur de l'EEE, aux vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni et aux vols à destination d'États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3.

(*) Règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs (JO L 175 du 10.7.2010, p. 25).».

11) À l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:

«8. En 2026, la Commission inclut dans le rapport prévu à l'article 10, paragraphe 5, notamment les éléments suivants:

a) une évaluation des incidences sur l'environnement et le climat des vols de moins de 1 000 km et un examen des options permettant de réduire ces incidences, notamment un examen des autres modes de transport public disponibles et l'utilisation accrue de carburants durables pour l'aviation;

b) une évaluation des incidences sur l'environnement et le climat des vols effectués par des exploitants exemptés en vertu du point h) ou k) de la rubrique "Aviation" de la colonne "Activités" du tableau de l'annexe I, ainsi qu'un examen des options permettant de réduire ces incidences;

c) une évaluation des incidences sociales de la présente directive dans le secteur de l'aviation, y compris sur sa main-d'œuvre et les coûts du transport aérien; et

d) une évaluation de la connectivité aérienne des îles et des territoires éloignés, y compris un examen portant sur la compétitivité et les fuites de carbone, ainsi que les incidences sur l'environnement et le climat.

Le rapport prévu à l'article 10, paragraphe 5, est également pris en considération, le cas échéant, pour la future révision de la présente directive.».

12) Les annexes I et IV sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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.

2. 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 3

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 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	J. ROSWALL

ANNEXE

1) Dans la colonne «Activités» du tableau de l'annexe I de la directive 2003/87/CE, la rubrique «Aviation» est modifiée comme suit:

a) l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«Vols entre aérodromes situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3 et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, tout autre vol entre aérodromes qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes:

a) les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre; et

b) ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021; aux fins du présent point, les émissions des types de vols suivants ne sont pas prises en compte:

i) vols d'État;

ii) vols humanitaires;

iii) vols médicaux;

iv) vols militaires;

v) vols de lutte contre le feu;

vi) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.»;

b) au point i), le nombre «30 000» est remplacé par le nombre «50 000».

2) Dans la partie B de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE, la section «Surveillance des émissions de dioxyde de carbone» est modifiée comme suit:

a) la phrase suivante est ajoutée à la fin du quatrième alinéa:

«Le facteur d'émission pour le kérosène aviation (Jet A1 ou Jet A) est de 3,16 (t CO_2/t de carburant).»;

b) l'alinéa suivant est inséré après le quatrième alinéa:

«Les émissions des carburants renouvelables d'origine non biologique utilisant de l'hydrogène produit à partir de sources renouvelables, conformes à l'article 25 de la directive (UE) 2018/2001, sont considérées comme des émissions nulles pour les exploitants d'aéronefs qui les utilisent, jusqu'à l'adoption de l'acte d'exécution visé à l'article 14, paragraphe 1, de la présente directive.».

DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 10 mai 2023

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

(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 européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) L'accord de Paris ([4]), adopté le 12 décembre 2015 dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris 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. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, le 13 novembre 2021, au titre de la CCNUCC, du pacte de Glasgow pour le climat, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, estime que les effets des changements climatiques seront bien moindres si la température augmente de 1,5 °C et plutôt que de 2 °C, et est résolue à poursuivre les efforts déployés pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C.

(2) Il est encore plus urgent et indispensable de conserver l'objectif de l'accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C au vu des conclusions formulées par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat dans son sixième rapport d'évaluation, selon lesquelles le réchauffement de la planète ne peut être limité à 1,5 °C que si des dispositions sont immédiatement prises pour réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre de façon importante et durable au cours de cette décennie.

(3) La réponse aux défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe»).

(4) 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 à 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 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. Cette transition touche différemment les travailleurs de différents secteurs. Dans le même temps, cette transition a des

([1]) JO C 152 du 6.4.2022, p. 175.
([2]) JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.
([3]) Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.
([4]) JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

aspects liés à l'égalité de genre ainsi qu'une incidence particulière sur certains groupes défavorisés et vulnérables tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique ainsi que les personnes et les ménages à faible revenu ou à revenu intermédiaire de la tranche inférieure. Elle pose également de plus grands défis dans certaines régions, notamment dans les régions structurellement défavorisées et périphériques, ainsi que les îles. Il faut donc veiller à ce que la transition soit juste et inclusive, en ne laissant personne de côté.

(5) Le 17 décembre 2020, l'Union a soumis sa contribution déterminée au niveau national (CDN) à la CCNUCC, après son approbation par le Conseil. La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]), modifiée entre autres par la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil ([6]), est l'un des instruments cités, sous réserve de révision à la lumière de l'objectif renforcé à l'horizon 2030, dans la description générale de l'objectif figurant à l'annexe de cette contribution. Dans ses conclusions du 24 octobre 2022, le Conseil a déclaré qu'il était prêt, dès que possible après la conclusion des négociations sur les éléments essentiels du paquet législatif d'ajustement à l'objectif 55, à mettre à jour, le cas échéant, la CDN de l'Union et de ses États membres, conformément au paragraphe 29 du pacte de Glasgow pour le climat, afin de tenir compte de la façon dont le produit final des éléments essentiels du paquet législatif d'ajustement à l'objectif 55 permet de réaliser l'objectif global de l'Union, comme convenu par le Conseil européen en décembre 2020. Étant donné que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQE de l'UE), établi par la directive 2003/87/CE, est une pierre angulaire de la politique climatique de l'Union et constitue son principal outil pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de manière rentable, les modifications de la directive 2003/87/CE, y compris de son champ d'application, adoptées par la présente directive font partie des éléments essentiels du paquet législatif d'ajustement à l'objectif 55.

(6) La nécessité et la valeur de la mise en œuvre 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. Ces effets ont montré que notre société et notre économie doivent améliorer leur résilience par rapport aux chocs extérieurs et agir rapidement pour les prévenir ou les atténuer d'une manière juste et ne laissant personne de côté, y compris les personnes exposées au risque de précarité énergétique. Les citoyens européens restent intimement convaincus que cela s'applique en particulier au changement climatique.

(7) 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 CDN, actualisée et présentée au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020.

(8) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ([7]), l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050 au plus tard et celui de parvenir à des émissions négatives par la suite. Ledit règlement établit également un engagement contraignant de l'Union 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 et dispose que la Commission doit s'efforcer d'aligner tous les futurs projets de mesures ou propositions législatives, y compris les propositions budgétaires, sur les objectifs dudit règlement et, en cas de non-alignement, qu'elle en fournisse les raisons dans l'analyse d'impact qui accompagne ces propositions.

(9) Tous les secteurs de l'économie doivent contribuer à la réalisation des réductions d'émissions établies par le règlement (UE) 2021/1119. Par conséquent, l'ambition du SEQE de l'UE devrait être adaptée pour être conforme à l'objectif de réduction, dans tous les secteurs de l'économie, des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, à l'objectif de neutralité climatique de l'Union d'ici à 2050 au plus tard et à celui de parvenir à des émissions négatives par la suite, comme prévu par le règlement (UE) 2021/1119.

([5]) 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).

([6]) 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).

([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).

(10) Le SEQE de l'UE devrait encourager la production à partir d'installations en mesure de réduire partiellement ou d'éliminer 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 que les installations qui pratiquent une activité énumérée dans cette annexe et atteignent le seuil de capacité lié à la même activité sans émettre aucun gaz à effet de serre soient incluses dans le champ d'application du SEQE de l'UE et de garantir ainsi 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 tenir compte, en tant que principes directeurs, du potentiel d'utilisation circulaire des matériaux et du fait que le référentiel devrait être indépendant de la matière première ou de la nature du procédé de production, lorsque les procédés de production ont le même objectif. Il est donc nécessaire de modifier la définition des produits et des procédés et émissions considérés pour certains référentiels afin de garantir des conditions équitables pour les installations faisant appel aux technologies nouvelles qui réduisent partiellement ou éliminent totalement les émissions de gaz à effet de serre et pour les installations faisant appel aux technologies existantes. Nonobstant ces principes directeurs, les référentiels révisés pour 2026 à 2030 devraient continuer à faire la distinction entre la production primaire et secondaire d'acier et d'aluminium. 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, y compris d'hydrogène vert, en dehors du secteur des raffineries.

(11) À la suite de la modification des définitions des produits et des procédés et émissions considérés pour certains référentiels, il est nécessaire de veiller à ce que les producteurs ne reçoivent pas une double compensation pour les mêmes émissions par l'allocation de quotas à titre gratuit en même temps que par la compensation des coûts indirects, et donc d'ajuster en conséquence les mesures financières visant à compenser la répercussion des coûts indirects sur les prix de l'électricité.

(12) La directive 96/61/CE du Conseil ([8]) a été abrogée par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil ([9]). 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 SEQE de l'UE également au moyen de politiques autres que les limites d'émission adoptées en vertu de la directive 2010/75/UE.

(13) Dans sa communication du 12 mai 2021 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», 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.

(14) 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 mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants, notamment la directive 2010/75/UE, et de réexaminer leur efficacité en la matière.

(15) 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 d'uniformiser les conditions de concurrence pour 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 Commission ([10]) précise les conditions d'admissibilité au bénéfice d'allocation à titre gratuit pour tous les procédés industriels. Par conséquent, 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.

([8]) 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).

([9]) 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).

([10]) 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).

(16) Les gaz à effet de serre qui ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère devraient être considérés comme des émissions relevant du SEQE 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 Conseil ([11]), 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 et qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans le cadre de toute activité normale se déroulant après la fin de vie du produit. Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués précisant les conditions selon 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 et qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans le cadre de toute activité normale se déroulant après la fin de vie du produit, 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. L'activité normale après la fin de vie du produit devrait être comprise au sens large, de manière à recouvrir toutes les activités ayant lieu après la fin de vie du produit, y compris a réutilisation, la refabrication, le recyclage et l'élimination, telle que l'incinération et la mise en décharge.

(17) 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 voyages 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 voyages 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 et par conséquent pour réaliser l'objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre dans tous les secteurs de l'économie à l'horizon 2030, l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard et celui de parvenir à des émissions négatives par la suite, comme le prévoit le règlement (UE) 2021/1119 et les objectifs de l'accord de Paris.

(18) 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 Conseil ([12]), suivi de la fixation d'objectifs de réduction pour le transport 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, 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.

(19) 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 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, notamment la mise en œuvre rapide de la stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires, adoptée en 2018, qui fait également référence à d'éventuelles mesures de marché pour inciter à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international. Toutefois, si des progrès ont récemment été accomplis dans le cadre de l'OMI, ils ne sont pas suffisants pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris. Compte tenu du caractère international du transport maritime, il est important que les États membres et l'Union, dans le cadre de leurs compétences respectives, collaborent avec les pays tiers pour intensifier les efforts diplomatiques visant à renforcer les mesures mondiales et à progresser dans l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial au niveau de l'OMI.

([11]) 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).

([12]) 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).

(20) Les émissions de dioxyde de carbone (CO_2) du transport maritime représentent environ trois à quatre pour cent des émissions de l'Union. 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 transport maritime au moyen d'un panier de mesures permettant à l'Union d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions. Dans ce contexte, il convient de modifier la directive 2003/87/CE afin d'inclure le transport maritime dans le SEQE de l'UE et de veiller ainsi à ce que ledit secteur apporte sa juste contribution à la réalisation des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi qu'aux objectifs de l'accord de Paris qui, en son article 4, paragraphe 4, dispose que les pays développés devraient continuer de montrer la voie en assumant des objectifs de réduction des émissions en chiffres absolus 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'économie. Alors que les émissions de l'aviation internationale en dehors de l'Europe devaient être plafonnées à partir de janvier 2021 par un mécanisme de marché mondial, une action qui plafonne ou qui fixe un prix pour les émissions du transport maritime n'est pas encore en place. Il convient dès lors que le SEQE 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 SEQE de l'UE au 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, l'ensemble 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 relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que l'ensemble des émissions dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre. Cette approche a été 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 à des fins 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 les années 2024 et 2025.

Afin de protéger l'intégrité environnementale du système, lorsque moins de quotas sont restitués par rapport aux émissions vérifiées pour le transport maritime au cours de ces années, une fois établie chaque année la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués, il convient d'annuler un nombre de quotas correspondant à cette différence. À partir de 2026, les compagnies maritimes devraient restituer le nombre de quotas correspondant à l'ensemble de leurs émissions vérifiées. Si l'impact climatique du transport maritime est principalement dû aux émissions de CO_2, les émissions autres que le CO_2 représentent une part importante des émissions de navires. Selon la quatrième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre à l'horizon 2020, les émissions de méthane ont considérablement augmenté entre 2012 et 2018. Les émissions de méthane et d'oxyde nitreux vont probablement augmenter au fil du temps, notamment avec le développement de navires alimentés en gaz naturel liquéfié ou par d'autres sources d'énergie. L'inclusion des émissions de méthane et d'oxyde nitreux serait bénéfique pour l'intégrité environnementale et pour l'incitation aux bonnes pratiques. Lesdites émissions devraient d'abord être incluses dans le règlement (UE) 2015/757 à partir de 2024 et elles devraient être incluses dans le SEQE de l'UE à partir de 2026.

(21) L'extension du champ d'application de la directive 2003/87/CE au transport maritime entraînera des changements dans le coût dudit transport. Toutes les parties de l'Union seront affectées par cette extension du champ d'application, puisque les marchandises transportées par voie maritime à destination et en provenance des ports de l'Union ont leur origine ou leur destination dans les différents États membres, y compris dans les États membres enclavés. L'allocation de quotas à mettre aux enchères par les États membres ne devrait donc, en principe, pas changer du fait de l'inclusion des activités de transport maritime et devrait inclure tous les États membres. Toutefois, les États membres seront touchés à des degrés divers. Notamment, les États membres qui dépendent fortement du transport maritime seront les plus exposés aux conséquences de l'extension du champ d'application. Les États membres dont le secteur maritime est important par rapport à leur taille relative seront davantage touchés par l'extension du SEQE de l'UE au transport maritime. Il convient donc d'apporter à ces États membres une aide supplémentaire limitée dans le temps, sous la forme de quotas supplémentaires destinés à soutenir la décarbonation des activités maritimes et à couvrir les frais administratifs engagés. Cette aide devrait être introduite progressivement, parallèlement à l'introduction d'obligations de restitution et donc à des répercussions accrues sur ces États membres. Dans le cadre du réexamen de la directive 2003/87/CE, la Commission devrait examiner la pertinence de ladite aide supplémentaire à la lumière, notamment, de l'évolution du nombre de compagnies maritimes sous la responsabilité des différents États membres.

(22) Le SEQE de l'UE devrait contribuer de manière significative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des activités maritimes et à l'amélioration de l'efficacité concernant ces activités. L'utilisation des recettes du SEQE de l'UE conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE devrait inclure, entre autres, la promotion de transports respectueux du climat et de transports publics dans tous les secteurs.

(23) Le renouvellement des flottes de navires de classe glace et le développement de technologies novatrices permettant de réduire les émissions de ces navires prendront du temps et nécessiteront un soutien financier. Actuellement, la conception des navires de classe glace, qui leur permet de naviguer dans des conditions de glace, a comme conséquence que ces navires consomment plus de carburant et émettent davantage que les navires de taille similaire conçus pour naviguer uniquement en eau libre. Par conséquent, il convient de mettre en œuvre, dans le cadre de la présente directive, une méthode neutre du point de vue du pavillon permettant une réduction, jusqu'au 31 décembre 2030, des quotas à restituer par les compagnies maritimes sur la base de la classe glace de leurs navires.

(24) Les îles qui n'ont pas de liaison routière ou ferroviaire avec le continent sont plus tributaires du transport maritime que les autres régions et dépendent des liaisons maritimes pour leur connectivité. Afin d'aider les îles moins peuplées à rester connectées à la suite de l'inclusion des activités de transport maritime dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE, il convient de prévoir la possibilité pour un État membre de solliciter une dérogation temporaire aux obligations de restitution prévues par ladite directive pour certaines activités de transport maritime avec des îles dont la population est inférieure à 200 000 résidents permanents.

(25) Il devrait être possible pour les États membres de demander qu'un contrat de service public transnational ou une obligation de service public transnationale entre deux États membres soit temporairement exempté de certaines obligations au titre de la directive 2003/87/CE. Cette possibilité devrait être limitée aux connexions entre un État membre sans frontière terrestre avec un autre État membre et l'État membre géographiquement le plus proche, comme la connexion maritime entre Chypre et la Grèce, qui fait défaut depuis plus de deux décennies. Cette dérogation temporaire contribuerait à la nécessité impérieuse de fournir un service d'intérêt général et d'assurer la connectivité ainsi que la cohésion économique, sociale et territoriale.

(26) Compte tenu des caractéristiques particulières et des contraintes permanentes des régions ultrapériphériques de l'Union, reconnues à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et vu leur forte dépendance à l'égard du transport maritime, il convient d'accorder une attention particulière à la préservation de l'accessibilité desdites régions et de leur connectivité efficace grâce au transport maritime. Par conséquent, il convient de prévoir une dérogation temporaire à certaines obligations découlant de la directive 2003/87/CE pour les émissions provenant des activités de transport maritime entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les ports situés dans la même région ultrapériphérique et dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(27) 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, effectués tous les cinq ans, dans le but d'orienter les CDN successives. Ces dispositions devraient également être réexaminées dans l'éventualité de l'adoption par l'OMI d'un mécanisme de marché mondial pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime. À cette fin, la Commission devrait présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil dans les 18 mois qui suivent l'adoption d'un tel mécanisme et avant que celui-ci n'entre en vigueur. Dans ce rapport, la Commission devrait examiner ce mécanisme de marché mondial du point de vue de son ambition au regard des objectifs de l'accord de Paris, de son intégrité environnementale globale, y compris par rapport aux dispositions de la directive 2003/87/CE couvrant le transport maritime, et de toute question liée à la cohérence du SEQE de l'UE et de ce mécanisme. Dans son rapport, la Commission devrait tenir compte notamment du niveau de participation à ce mécanisme de marché mondial, de son caractère exécutoire, de sa transparence, des sanctions en cas de non-respect, des processus de participation du public, de la surveillance, de la déclaration et de la vérification des émissions, des registres et de la responsabilité. Le cas échéant, le rapport devrait être accompagné d'une proposition législative visant à modifier la directive 2003/87/CE d'une manière compatible avec l'objectif climatique de l'Union à l'horizon 2030 et l'objectif de neutralité climatique énoncé dans le règlement (UE) 2021/1119 et dans le but de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat, afin d'assurer la cohérence entre la mise en œuvre du mécanisme de marché mondial et du SEQE de l'UE, tout en évitant toute double charge importante, et en rappelant ainsi la compétence de l'Union pour réglementer sa part des émissions provenant des voyages maritimes internationaux, conformément aux obligations de l'accord de Paris.

(28) Du fait de l'augmentation des frais de transport causée par l'extension de la directive 2003/87/CE aux activités de transport maritime, il existe, en l'absence d'un mécanisme de marché mondial, un risque de fraude. Les escales à des fins de contournement dans des ports situés en dehors de l'Union et la délocalisation des activités de transbordement vers des ports situés en dehors de l'Union non seulement réduiront les avantages environnementaux de l'internalisation du coût des émissions provenant des activités maritimes, mais peuvent également entraîner des émissions supplémentaires en raison de la distance supplémentaire parcourue pour échapper aux exigences de la directive 2003/87/CE. Il y a donc lieu d'exclure de la définition de «port d'escale» certains arrêts dans des ports de pays tiers. Cette exclusion devrait viser les ports situés à proximité de l'Union où le risque de fraude est le plus important. Une limite de 300 milles nautiques à partir d'un port relevant de la juridiction d'un État membre constitue une réponse proportionnée aux pratiques de contournement, en mettant en balance la charge supplémentaire et le risque de contournement. En outre, l'exclusion de la définition de «port d'escale» ne devrait s'appliquer qu'aux escales des porte-conteneurs dans certains ports hors Union, où le transbordement de conteneurs représente l'essentiel du trafic de conteneurs. Pour ces expéditions, le risque de fraude, en l'absence de mesures d'atténuation, consiste également en une transition de la plateforme portuaire vers des ports situés en dehors de l'Union, ce qui aggraverait les effets des pratiques de fraude. Afin de veiller à la proportionnalité de la mesure et à ce que celle-ci garantisse l'égalité de traitement, il convient de tenir compte des mesures prises dans les pays tiers qui ont un effet équivalent à celui de la directive 2003/87/CE.

(29) 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 la détection des pratiques de contournement en vue de les prévenir à un stade précoce, et proposer ensuite des mesures pour garantir l'efficacité de ladite directive. Ces mesures pourraient inclure des exigences accrues en matière de restitution pour les voyages où le risque de fraude est plus élevé, par exemple à destination et en provenance d'un port situé à proximité de l'Union, dans un pays tiers qui n'a pas adopté de mesures similaires à la directive 2003/87/CE.

(30) Les émissions des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 représentent moins de 15 % des émissions de navires, compte tenu du champ d'application de la présente directive, mais sont émises par un grand nombre de navires. Il est prématuré, pour des raisons de faisabilité administrative d'inclure les navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 dans les SEQE de l'UE dès le début de l'inclusion du transport maritime, mais leur inclusion à l'avenir améliorerait l'efficacité du SEQE de l'UE et réduirait potentiellement les pratiques de contournement grâce à l'utilisation de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000. Par conséquent, au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle devrait examiner la faisabilité et les incidences économiques, environnementales et sociales de l'inclusion dans la directive 2003/87/CE des émissions des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000, y compris les navires de ravitaillement en mer.

(31) 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'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. 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.

(32) Les émissions d'un navire dépendent, entre autres, des mesures d'efficacité énergétique prises par le propriétaire du navire et du carburant, de la cargaison transportée, de l'itinéraire et de la vitesse du navire, qui peuvent être sous le contrôle d'une entité différente de celle du propriétaire du navire. Les responsabilités relatives à l'achat de carburant ou à la prise de décisions opérationnelles qui ont une incidence sur les émissions de gaz à effet de serre du navire peuvent être assumées par une entité autre que la compagnie maritime dans le cadre d'un accord contractuel. Lors de la négociation du contrat, ces derniers aspects, en particulier, ne seraient pas connus et les émissions finales du navire relevant de la directive 2003/87/CE seraient donc incertaines. Toutefois, à moins que les coûts du carbone soient répercutés sur l'entité qui exploite le navire, les incitations à mettre en œuvre des mesures opérationnelles d'efficacité en carburant seraient limitées. Conformément au principe du «pollueur-payeur» et afin d'encourager l'adoption de mesures d'efficacité et l'utilisation de carburants plus propres, la compagnie maritime devrait donc avoir le droit, en vertu du droit national, de demander le remboursement des coûts résultant de la restitution des quotas à l'entité qui est directement responsable des décisions ayant une incidence sur les émissions de gaz à effet de serre du navire.

Bien qu'un tel mécanisme de remboursement puisse faire l'objet d'un arrangement contractuel, les États membres ne devraient pas, pour réduire les coûts administratifs, être obligés de garantir ou vérifier l'existence de tels contrats, mais devraient plutôt prévoir, dans le droit national, un droit légal pour la compagnie maritime d'être remboursée et l'accès correspondant à la justice pour faire valoir ce droit. Pour les mêmes raisons, ce droit, y compris tout conflit éventuel lié au remboursement entre la compagnie maritime et l'entité exploitant le navire, ne devrait pas influer sur les obligations de la compagnie maritime vis-à-vis de l'autorité responsable en ce qui concerne une compagnie maritime ou sur les mesures d'exécution qui pourraient être nécessaires à l'encontre d'une telle compagnie pour assurer que ladite compagnie respecte pleinement la directive 2003/87/CE. En même temps, étant donné que la finalité de la disposition relative au droit au remboursement est étroitement liée à l'Union, notamment en ce qui concerne le respect des obligations découlant de la présente directive par une compagnie maritime vis-à-vis d'un État membre donné, il est important que ledit droit soit respecté dans l'ensemble de l'Union, dans toutes les relations contractuelles qui permettent à une entité autre que le propriétaire du navire de déterminer la cargaison transportée ou l'itinéraire et la vitesse du navire, d'une manière qui préserve une concurrence non faussée dans le marché intérieur, ce qui peut inclure des dispositions empêchant les parties à ces accords contractuels de contourner le droit au remboursement en incluant une clause relative au choix de la loi applicable.

(33) 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 de transport maritime relevant du SEQE de l'UE, mentionnant également l'autorité responsable d'une compagnie maritime. La liste devrait être mise à jour régulièrement et 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 d'une compagnie maritime devrait être cet État membre. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un pays tiers, l'autorité responsable d'une compagnie maritime 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 quatre années de surveillance précédentes. 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 quatre années de surveillance précédentes, l'autorité responsable de la compagnie maritime devrait être l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a entamé ou achevé son premier voyage relevant de ladite directive. La Commission devrait publier et mettre à jour, selon le cas, tous les deux ans, une liste des compagnies maritimes relevant de la directive 2003/87/CE, dans laquelle est indiquée l'autorité responsable d'une compagnie maritime. 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, conformément des règles détaillées devant être définies par la Commission.

(34) Les États membres devraient 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 d'une compagnie maritime de l'y contraindre, les États membres devraient agir solidairement. En dernier recours, les États membres, à l'exception de l'État membre du pavillon, devraient pouvoir refuser l'entrée aux navires sous la responsabilité de la compagnie maritime concernée, et l'État membre du pavillon devrait pouvoir procéder à l'immobilisation dudit navire.

(35) Les compagnies maritimes devraient surveiller et déclarer les données relatives aux émissions 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 la vérification au niveau de la compagnie, le vérificateur ne devrait pas vérifier les déclarations d'émissions au niveau du navire ou les déclarations au niveau du navire qui doivent être présentées si un navire change de compagnie, étant donné que ces déclarations au niveau du navire auront déjà été vérifiées.

(36) 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, selon le cas et conformément à son mandat, assister la Commission et les autorités responsables d'une compagnie maritime en ce qui concerne 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 devrait assister les autorités responsables d'une compagnie maritime, notamment en ce qui concerne la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions générées par les activités de transport maritime relevant de la directive 2003/87/CE, en facilitant l'échange d'informations ou en élaborant des lignes directrices et des critères. La Commission, avec l'aide de l'AESM, devrait

s'efforcer de mettre au point des outils de surveillance ainsi que des orientations appropriés pour faciliter et coordonner les activités de vérification et de contrôle de l'application de la directive 2003/87/CE au transport maritime. Dans la mesure du possible, ces outils devraient être mis à la disposition des États membres et des vérificateurs afin de faciliter la bonne application des mesures nationales de transposition de la directive 2003/87/CE.

(37) Parallèlement à l'adoption de la présente directive, le règlement (UE) 2015/757 est modifié pour prévoir les règles de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour une extension du SEQE de l'UE aux activités de transport maritime et pour prévoir la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires et des émissions provenant de types de navires supplémentaires.

(38) Le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil ([13]) 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.

(39) La réalisation de l'objectif de réduction des émissions de l'Union à l'horizon 2030 nécessitera une diminution des émissions des secteurs couverts par le SEQE de l'UE de 62 % par rapport aux niveaux de 2005. La quantité de quotas du SEQE 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 donner l'impulsion à ce degré de décarbonation. La quantité totale de quotas devrait être réduite en 2024 et 2026 afin de la faire correspondre davantage aux émissions réelles. En outre, il convient de relever le facteur de réduction linéaire en 2024 et en 2028, en tenant compte également des émissions du transport maritime. La trajectoire de plafonnement plus abrupte résultant de ces changements entraînera des niveaux de réduction des émissions cumulées jusqu'en 2030 nettement supérieurs à ceux qui auraient été obtenus en application de la directive (UE) 2018/410. Les chiffres relatifs à l'inclusion du transport maritime devraient être déterminés sur la base des émissions des activités de transport maritime qui sont visées à l'article 3 octies bis de la directive 2003/87/CE, déclarées dans l'Union et les États de l'Espace économique européen et les États de l'Association européenne de libre-échange conformément au règlement (UE) 2015/757 pour 2018 et 2019 et ajustées, à partir de 2021 jusqu'en 2024, par l'application du facteur de réduction linéaire pour l'année 2024. Le facteur de réduction linéaire devrait être appliqué en 2024 à l'augmentation de la quantité de quotas à l'échelle de l'Union cette année-là.

(40) Pour réaliser l'ambition accrue en matière de climat, des ressources publiques et privées importantes au niveau de l'Union et des États membres 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 sous forme de ressources propres, ou la valeur financière correspondante à ladite mise aux enchères, devraient être utilisées à des fins liées au climat, à l'exception des recettes utilisées pour la compensation des coûts indirects du carbone. La liste des objectifs liés au climat figurant à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE devrait être étendue à d'autres objectifs ayant un impact positif sur l'environnement. Cela devrait inclure 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 et les réductions ciblées des droits et charges pour l'électricité renouvelable. Les États membres devraient établir un rapport annuel sur l'utilisation des recettes de la mise aux enchères conformément à l'article 19 du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil ([14]), en précisant, le cas échéant et selon les besoins, quelles recettes sont utilisées et les mesures prises pour mettre en œuvre leurs plans nationaux intégrés pour l'énergie et le climat et leurs plans territoriaux de transition juste.

([13]) 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).

([14]) 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).

(41) Les recettes de mise aux enchères des États membres augmenteront du fait de l'inclusion du transport maritime dans le SEQE de l'UE. Les États membres sont donc encouragés à utiliser davantage les recettes du SEQE de l'UE, conformément à l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE, pour contribuer à la protection, à la restauration et à une meilleure gestion des écosystèmes marins, en particulier des zones marines protégées.

(42) D'importantes ressources financières sont nécessaires pour mettre en œuvre les objectifs de l'Accord de Paris dans les pays en développement et le pacte de Glasgow pour le climat exhorte les pays développés signataires à augmenter de manière urgente et significative leur apport de financement climatique. Dans ses conclusions sur la préparation de la 27e conférence des parties (COP 27) à la CCNUCC, le Conseil rappelle que l'Union et ses États membres constituent le plus grand contributeur au financement public international de l'action climatique et qu'ils ont plus que doublé leur contribution au financement de l'action climatique pour soutenir les pays en développement depuis 2013. Dans ces conclusions, le Conseil réaffirme également l'engagement ferme pris par l'Union et ses États membres de continuer à accroître leur financement international de l'action climatique en vue d'atteindre l'objectif des pays développés consistant à mobiliser au moins 100 milliards de dollars des États-Unis par an dès que possible et jusqu'en 2025, à partir d'un large éventail de sources, l'objectif devant être atteint en 2023.

(43) Pour remédier aux effets distributifs et sociaux de la transition dans les États membres à faible revenu, un montant supplémentaire de 2,5 % de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union entre 2024 et 2030 devrait être utilisé pour financer la transition énergétique des États membres dont le produit intérieur brut (PIB) par habitant est inférieur à 75 % de la moyenne de l'Union pour les années 2016 à 2018, par l'intermédiaire du Fonds pour la modernisation visé à l'article 10 *quinquies* de la directive 2003/87/CE.

(44) Les États membres bénéficiaires devraient pouvoir utiliser les ressources allouées au Fonds de modernisation pour financer des investissements impliquant les régions frontalières adjacentes de l'Union lorsque cela est pertinent pour la transition énergétique des États membres bénéficiaires.

(45) 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, en particulier pour les gros consommateurs d'énergie. Il convient que la Commission veille à ce que l'application de ladite conditionnalité ne compromette pas l'égalité des conditions de concurrence, l'intégrité environnementale ou l'égalité de traitement des installations dans l'ensemble de l'Union. Il y a donc lieu que la Commission, sans préjudice des règles applicables au titre de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil ([15]), adopte des actes délégués afin de compléter la présente directive pour traiter toute question soulevée notamment au sujet des principes susmentionnés, et qu'elle prévoie des règles administrativement simples pour l'application de la conditionnalité. Lesdites règles devraient faire partie des règles générales relatives à l'allocation de quotas à titre gratuit, selon la procédure établie pour les mesures d'exécution nationales, et prévoir des délais, des critères pour la reconnaissance des mesures d'efficacité énergétique mises en œuvre ainsi que pour d'autres mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. En outre, les incitations à réduire les émissions de gaz à effet de serre devraient être encore renforcées pour les installations dont l'intensité des émissions de gaz à effet de serre est élevée. À cette fin, à partir de 2026, l'attribution gratuite de quotas d'émission aux 20 % d'installations fixes présentant les intensités d'émission les plus élevées selon un référentiel de produits donné devrait également être subordonnée à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans de neutralité climatique.

(46) Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), établi en vertu du règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil ([16]), est appelé à remplacer les mécanismes établis par la directive 2003/87/CE pour éviter le risque de fuite de carbone. Dans la mesures où lesdits secteurs et sous-secteurs sont couverts par cette mesure, ils ne devraient pas bénéficier de l'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. 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. Le facteur MACF devrait être égal à 100 % pour la période transitoire entre l'entrée en vigueur dudit règlement et la fin 2025, à 90 % en 2026, et sous réserve de l'application des dispositions visées à l'article 36, paragraphe 2, point b), dudit règlement, il devrait être égal à 97,5 % en 2026, 95 % en 2027, 90 % en 2028, 77,5 % en 2029, 51,5 % en 2030, 39 % en 2031, 26,5 % en 2032 et 14 % en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne devrait s'appliquer.

([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).

([16]) Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (voir page 52 du présent Journal officiel).

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) doit venir compléter le Fonds pour l'innovation, de façon à soutenir l'innovation dans les technologies à faibles émissions de carbone, le captage, le transport 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. Dans ce contexte, 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 à disposition au titre du Fonds pour l'innovation 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.

(47) Afin d'atténuer les risques potentiels de fuite de carbone liés aux biens soumis au MACF et produits dans l'Union pour être exportés vers des pays tiers qui n'appliquent pas le SEQE de l'UE ou un mécanisme similaire de tarification du carbone, il convient de procéder à une évaluation avant la fin de la période transitoire prévue par le règlement (UE) 2023/956. Lorsque ladite évaluation conclut à l'existence d'un tel risque de fuite de carbone, la Commission devrait, le cas échéant, présenter une proposition législative visant à traiter ce risque de fuite de carbone d'une manière conforme aux règles de l'Organisation mondiale du commerce. En outre, les États membres devraient être autorisés à utiliser les recettes des enchères pour faire face à tout risque résiduel de fuite de carbone dans les secteurs relevant du MACF et dans le respect des règles relatives aux aides d'État. Lorsque les quotas résultant d'une réduction de l'allocation gratuite en application des règles de conditionnalité ne sont pas entièrement utilisés pour exempter de la correction transsectorielle les installations dont l'intensité d'émission de gaz à effet de serre est la plus faible, il convient d'ajouter 50 % de ces quotas résiduels au Fonds pour l'innovation. Les 50 % restants devraient être mis aux enchères pour le compte des États membres et ceux-ci devraient utiliser les recettes qui en découlent pour faire face à tout risque résiduel de fuite de carbone dans les secteurs relevant du MACF.

(48) Afin de mieux refléter les progrès technologiques tout en garantissant des incitations à la réduction des émissions et en récompensant correctement l'innovation, l'ajustement minimal des valeurs des référentiels devrait être porté de 0,2 % à 0,3 % par an, et l'ajustement maximal de 1,6 % à 2,5 % par an. Pour la période 2026-2030, les valeurs des référentiels devraient donc être adaptées dans une fourchette de 6 à 50 % par rapport à la valeur applicable au cours de la période 2013-2020. Afin d'assurer la prévisibilité des installations, la Commission devrait adopter des actes d'exécution déterminant les valeurs des référentiels révisées pour l'attribution gratuite le plus tôt possible avant le début de la période de 2026 à 2030.

(49) Afin d'encourager les nouvelles technologies de pointe dans l'industrie sidérurgique et d'éviter une réduction sensiblement disproportionnée de la valeur des référentiels, et compte tenu de la situation particulière de l'industrie sidérurgique, notamment la forte intensité des émissions et la structure du marché international et de l'Union, il est nécessaire d'exclure du calcul de la valeur des référentiels pour la fonte liquide pour la période 2026-2030 les installations qui étaient opérationnelles au cours de la période de référence 2021-2022 et qui seraient sinon incluses dans ce calcul du fait de la révision de la définition du référentiel de produit pour la fonte liquide.

(50) Pour récompenser les installations les plus performantes et l'innovation, il convient d'exclure de l'application du facteur de correction transsectoriel les installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont inférieurs à la moyenne des 10 % d'installations les plus efficaces selon un référentiel donné. Les quotas qui ne sont pas alloués en raison d'une réduction de l'allocation gratuite en application des règles de conditionnalité devraient être utilisés pour couvrir le déficit de la réduction de l'allocation gratuite résultant de l'exclusion des installations les plus performantes de l'application du facteur de correction transsectoriel.

(51) Afin d'accélérer la décarbonation de l'économie tout en renforçant la compétitivité industrielle de l'Union, il convient de mettre à la disposition du Fonds pour l'innovation 20 millions de quotas supplémentaires par rapport à la quantité qui pourrait autrement être allouée gratuitement et 5 millions de quotas supplémentaires par rapport à la quantité qui pourrait autrement être mise aux enchères. Lorsqu'elle réexaminera le calendrier et l'ordre de mise aux enchères pour le Fonds pour l'innovation établis par le règlement (UE) nº 1031/2010 de la Commission ([17]), compte tenu des changements introduits par la présente directive, la Commission devrait envisager de mettre à disposition des ressources plus importantes au cours des premières années de mise en œuvre de la directive 2003/87/CE révisée afin de stimuler la décarbonation des secteurs concernés.

([17]) Règlement (UE) nº 1031/2010 de la Commission du 12 novembre 2010 relatif au calendrier, à la gestion et aux autres aspects de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (JO L 302 du 18.11.2010, p. 1).

(52) Une approche globale de l'innovation est essentielle pour atteindre les objectifs du règlement (UE) 2021/1119. 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. Par conséquent, la Commission devrait rechercher des synergies avec Horizon Europe et, le cas échéant, d'autres programmes de financement de l'Union.

(53) Le Fonds pour l'innovation devrait soutenir les techniques, processus et technologies innovants, y compris la mise à l'échelle de ces techniques, processus et technologies, en vue de leur déploiement à grande échelle dans l'Union. La priorité devrait être donnée aux innovations décisives dans la sélection des projets soutenus par des subventions.

(54) 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 émissions de carbone faibles ou nulles qui sont pertinents pour la consommation de carburants dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, y compris les modes de transport collectifs comme les transports publics et les services d'autocars. En outre, le Fonds pour l'innovation devrait servir à soutenir les investissements visant à décarboner le transport maritime, y compris les investissements dans l'efficacité énergétique des navires, des ports et du transport maritime à courte distance, dans l'électrification du secteur, dans les carburants de substitution durables, tels que l'hydrogène et l'ammoniac produits à partir de sources renouvelables, dans les technologies de propulsion à émissions nulles, telles que les technologies éoliennes, et dans les innovations concernant les navires de classe glace. Une attention particulière devrait être accordée aux projets innovants contribuant à décarboner le secteur maritime et à réduire l'ensemble de ses impacts climatiques, y compris les émissions de carbone noir. À cet égard, la Commission devrait prévoir des thèmes spécifiques dans les appels à propositions du Fonds pour l'innovation. Lesdits appels devraient prendre en compte la protection de la biodiversité, les problèmes de pollution sonore et hydrique. En ce qui concerne le transport maritime, les projets présentant une valeur ajoutée évidente pour l'Union devraient être éligibles.

(55) Conformément à l'article 9 du règlement délégué (UE) 2019/1122 de la Commission ([18]), 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 SEQE de l'UE, les quotas qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs, en raison de leur cessation d'activités, 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.

(56) Une assistance technique de la Commission portant spécifiquement sur les États membres qui, jusqu'à présent, ne sont à l'origine que de peu de projets, voire d'aucun projet, contribuerait à accroître le nombre de demandes de financement de projets par le Fonds pour l'innovation dans tous les États membres. Ladite assistance devrait, entre autre choses, soutenir les activités visant à améliorer la qualité des propositions de projets situés dans les États membres qui, jusqu'à présent, ne sont à l'origine que de peu de projets, voire d'aucun projet, par exemple par le partage d'informations, d'enseignements et de bonnes pratiques et par le renforcement des opérations effectuées par les points de contact nationaux. D'autres mesures tendant vers le même objectif comprennent les mesures pour mieux faire connaître les possibilités de financement et accroître la capacité desdits États membres à repérer et à soutenir les potentiels demandeurs de financement. Il convient également de promouvoir les partenariats de projets entre États membres et la mise en relation de candidats potentiels, en particulier pour les projets à grande échelle.

(57) Afin de renforcer le rôle des États membres dans la gouvernance du Fonds pour l'innovation et d'accroître la transparence, la Commission devrait rendre compte au comité des changements climatiques de la mise en œuvre du Fonds pour l'innovation, en présentant une analyse de l'incidence attendue des projets sélectionnés par secteur et par État membre. La Commission devrait également transmettre le rapport au Parlement européen et au Conseil et le rendre public. Sous réserve de l'accord des demandeurs, après la clôture d'un appel à propositions, la Commission devrait informer les États membres des demandes de financement de projets sur leur territoire respectif et leur fournir des informations détaillées sur ces demandes afin de faciliter la coordination par les États membres du soutien apporté aux projets. En outre, la Commission devrait informer les États membres de la liste des projets présélectionnés avant l'octroi de l'aide. Les États membres devraient veiller à ce que les dispositions nationales de transposition n'entravent pas les innovations et soient technologiquement neutres, tandis que la Commission

([18]) 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).

devrait fournir une assistance technique, en particulier aux États membres dont la participation effective est faible, afin d'améliorer la participation géographique effective au Fonds pour l'innovation et d'accroître la qualité globale des projets soumis. La Commission devrait également assurer un suivi et des rapports complets, y compris des informations sur les progrès réalisés en vue d'une couverture géographique efficace et fondée sur la qualité dans toute l'Union, ainsi qu'un suivi approprié.

(58) Afin de s'aligner sur la nature globale du pacte vert pour l'Europe, le processus de sélection des projets soutenus par des subventions devrait donner la priorité aux projets portant sur des impacts environnementaux multiples. Afin de favoriser la reproduction et la pénétration plus rapide sur le marché des technologies ou des solutions soutenues, les projets financés par le Fonds pour l'innovation devraient permettre le partage des connaissances avec d'autres projets pertinents ainsi qu'avec des chercheurs de l'Union ayant un intérêt légitime.

(59) Les contrats d'écart compensatoire, les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone et les contrats à prime fixe sont des éléments importants pour déclencher des réductions d'émissions dans l'industrie au moyen de l'utilisation à plus grande échelle de nouvelles technologies, dans la mesure où ils offrent la possibilité de garantir aux investisseurs dans des technologies innovantes respectueuses du climat un prix qui récompense les réductions d'émissions de CO_2 supérieures à celles induites par le niveau prix du carbone prévalant au sein du SEQE de l'UE. L'éventail de mesures que le Fonds pour l'innovation peut soutenir devrait être élargi pour soutenir des projets au moyen de procédures de mise en concurrence, conduisant à l'attribution de contrats d'écart compensatoire, de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone ou de contrats à prime fixe. Les procédures de mise en concurrence constitueraient un mécanisme important pour soutenir le développement de technologies de décarbonation et pour optimiser l'utilisation des ressources disponibles. Ces procédures offriraient en outre une certitude aux investisseurs dans ces technologies. Afin de réduire au minimum tout passif éventuel pour le budget de l'Union, il convient de veiller à l'atténuation des risques lors de la conception des contrat d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone et d'assurer une couverture appropriée par un engagement budgétaire au moins pour les deux premiers cycles des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone au moyen de crédits provenant du produit de la mise aux enchères des quotas alloués conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE.

De tels risques n'existent pas pour les contrats à prime fixe, car l'engagement juridique sera couvert par un engagement budgétaire correspondant. En outre, après la conclusion des deux premiers cycles de contrats d'écart compensatoire et de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, et chaque fois que cela est nécessaire par la suite, la Commission devrait procéder à une évaluation qualitative et quantitative des risques financiers découlant de leur mise en œuvre. La Commission devrait être habilitée à adopter un acte délégué pour prévoir, sur la base des résultats de cette évaluation, un taux de provisionnement approprié plutôt qu'une couverture complète pour les cycles ultérieurs de contrats d'écart compensatoire et de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone. Une telle approche devrait tenir compte de tout élément susceptible de réduire les risques financiers pour le budget de l'Union, en plus des quotas disponibles dans le cadre du Fonds pour l'innovation, tels qu'un éventuel partage de responsabilité avec les États membres, sur une base volontaire, ou un éventuel mécanisme de réassurance du secteur privé. Il est donc nécessaire de prévoir des dérogations à certaines parties du titre X du règlement (EU, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil ([19]). Le taux de provisionnement pour les deux premières phases des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone devrait être de 100 %.

Toutefois, par dérogation à l'article 210, paragraphe 1, à l'article 211, paragraphes 1 et 2, et à l'article 218, paragraphe 1, dudit règlement, un taux minimal de provisionnement de 50 % ainsi qu'une part maximale des recettes provenant du Fonds pour l'innovation à utiliser pour le provisionnement de 30 % devraient être fixés dans la présente directive pour les cycles ultérieurs de contrats d'écart compensatoire et de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone et la Commission devrait être en mesure de préciser le taux de provisionnement nécessaire sur la base de l'expérience acquise lors des deux premiers appels à propositions et le montant des recettes à utiliser pour le provisionnement. La responsabilité financière totale supportée par le budget de l'Union ne devrait donc pas dépasser 60 % du produit de la mise aux enchères relative au Fonds pour l'innovation. En outre, étant donné que le provisionnement proviendra, d'une manière générale, du Fonds pour l'innovation, il convient de déroger aux règles énoncées aux articles 212, 213 et 214 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 en ce qui concerne le fonds commun de provisionnement établi par l'article 212 dudit règlement. Le caractère nouveau des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone pourrait également nécessiter des dérogations à l'article 209, paragraphe 2, points d) et h), dudit règlement, étant donné qu'ils ne s'appuient pas sur l'effet de levier/l'effet multiplicateur ou ne dépendent pas entièrement d'une évaluation ex ante, à l'article 219, paragraphe 3, en raison du lien avec l'article 209, paragraphe 2, point d), et à l'article 219, paragraphe 6, dudit règlement, étant donné que les partenaires chargés de l'exécution n'auront pas d'expositions au risque de crédit ou sur actions au titre d'une garantie. Le recours à toute dérogation au règlement (UE, Euratom) 2018/1046 devrait être limité à ce qui est nécessaire. Il convient d'habiliter la Commission à modifier la part maximale des recettes provenant du Fonds pour l'innovation pouvant être utilisés pour le provisionnement à un maximum de 20 points de pourcentage au-dessus de ce qui est prévu par la présente directive.

([19]) Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).

(60) Le Fonds pour l'innovation est soumis au régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union établi par le règlement (UE, Euratom) 2020/2092 du Parlement européen et du Conseil ([20]).

(61) 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.

(62) 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.

(63) Depuis 2013, les producteurs d'électricité sont tenus d'acheter tous les quotas dont ils ont besoin pour produire de l'électricité. Néanmoins, conformément à l'article 10 *quater* de la directive 2003/87/CE, certains États membres ont la possibilité d'allouer transitoirement des quotas à titre gratuit aux fins de la modernisation du secteur de l'énergie pour la période 2021-2030. Trois États membres ont choisi d'utiliser cette possibilité. Compte tenu de la nécessité d'une décarbonation rapide, en particulier dans le secteur de l'énergie, il convient que les États membres concernés ne puissent allouer transitoirement des quotas à titre gratuit que pour les investissements réalisés jusqu'au 31 décembre 2024. Ils devraient pouvoir ajouter à la quantité totale de quotas que l'État membre concerné reçoit aux fins de la mise aux enchères, dans la proportion qu'ils déterminent, tous les quotas restants pour la période 2021-2030 qui ne sont pas utilisés pour de tels investissements, ou les utiliser pour soutenir les investissements dans le cadre du Fonds pour la modernisation. Délai de notification mis à part, les quotas transférés au Fonds pour la modernisation devraient être soumis aux mêmes règles concernant les investissements qui sont applicables aux quotas déjà transférés conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. Afin d'assurer la prévisibilité et la transparence en ce qui concerne la quantité de quotas disponibles soit pour la mise aux enchères, soit pour l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit, et en ce qui concerne les actifs gérés par le Fonds pour la modernisation, les États membres devraient informer la Commission des quantités de quotas restant à utiliser pour chacune des finalités, respectivement, avant le 15 mai 2024.

(64) 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 à la production d'énergie à partir de combustibles fossiles, sauf en ce qui concerne le soutien à de tels investissements réalisé à partir de recettes provenant de quotas volontairement transférés au Fonds de modernisation conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. En outre, un soutien limité à ces investissements devrait rester possible grâce aux recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, de ladite directive, sous certaines conditions, en particulier lorsque l'activité est considérée comme durable sur le plan environnemental au sens du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil ([21]) et en ce qui concerne les quotas mis aux enchères jusqu'en 2027. Pour cette dernière catégorie de quotas, les utilisations en aval des combustibles fossiles non solides ne devraient pas, en outre, être soutenues par des recettes tirées des quotas mis aux enchères après 2028. Par ailleurs, il y a lieu de porter à 80 % le pourcentage du Fonds pour la modernisation qui doit être consacré aux investissements prioritaires en ce qui concerne les quotas transférés au titre du Fonds pour la modernisation conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE et visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, de ladite directive, et de porter à 90 % celui consacré à la quantité supplémentaire de 2,5 % issue de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union.

L'efficacité énergétique notamment dans l'industrie, les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets; le chauffage et le refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables; ainsi que le soutien apporté aux ménages pour lutter contre la précarité énergétique, y compris dans les zones rurales et éloignées, devraient être inclus dans le champ d'application des investissements prioritaires. Afin d'accroître la transparence et de mieux évaluer l'impact du Fonds pour la modernisation, le comité d'investissement devrait rendre compte chaque année au comité des changements climatiques de l'expérience acquise en matière d'évaluation des investissements, en particulier en ce qui concerne la réduction et les coûts de réduction des émissions.

([20]) Règlement (UE, Euratom) 2020/2092 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relatif à un régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union (JO L 433 I du 22.12.2020, p. 1).

([21]) Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

(65) La directive (UE) 2018/410 a introduit des dispositions relatives à l'annulation par les États membres de quotas provenant de leur volume mis aux enchères en cas de fermeture de capacités de production d'électricité sur leur territoire. Compte tenu des ambitions accrues de l'Union sur le plan climatique et de l'accélération de la décarbonation du secteur de l'électricité qui en découle, une telle annulation est devenue de plus en plus pertinente. La Commission devrait donc évaluer si le recours des États membres à l'annulation peut être facilitée par la modification des actes délégués pertinents adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.

(66) Les adaptations de l'allocation de quotas à titre gratuit introduites dans la directive (UE) 2018/410 et mises à exécution dans le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission ([22]) a amélioré l'efficacité et les incitations offertes par l'allocation de quotas à titre gratuit, mais a augmenté la charge administrative et a rendu inopérante la date historique de délivrance de l'allocation de quotas à titre gratuit, fixée au 28 février. Afin de mieux tenir compte des adaptations de l'allocation de quotas à titre gratuit, il convient de procéder à des ajustements du cycle de mise en conformité. Il faudrait dès lors de reporter le délai d'allocation des quotas à titre gratuit par les autorités compétentes du 28 février au 30 juin et le délai s'appliquant à la restitution des quotas par les exploitants du 30 avril au 30 septembre.

(67) Le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission ([23]) 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 Conseil ([24]), 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 SEQE 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 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.

(68) 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 CO_2 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, de la directive 2003/87/CE à l'adoption par la Commission d'actes d'exécution établissant les adaptations nécessaires afin de déterminer comment il convient de tenir compte du rejet éventuel de CO_2, d'une manière qui garantisse que l'ensemble des émissions soient prises en compte, y compris lorsque ces combustibles ou carburants sont produits à partir de CO_2 capté à l'extérieur de l'Union, tout en évitant un double comptage et en garantissant la mise en place d'incitations appropriées pour le captage des émissions, en tenant également compte du traitement de ces combustibles ou carburants conformément à la directive (UE) 2018/2001.

(69) Étant donné que, selon toute attente, le CO_2 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.

([22]) Règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission du 31 octobre 2019 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne des modalités supplémentaires pour les adaptations de l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit liées aux variations du niveau d'activité (JO L 282 du 4.11.2019, p. 20).

([23]) 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).

([24]) 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).

(70) 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. L'instauration d'un seuil apporterait une plus grande certitude quant aux installations qui entrent dans le champ d'application du SEQE de l'UE et permettrait de répartir plus équitablement les quotas gratuits en les attribuant aux secteurs les plus exposés au risque de fuite de carbone. Le seuil devrait être fixé à un niveau de 95 % afin d'équilibrer les avantages et les inconvénients que représente, pour les installations, le fait de continuer à relever du champ d'application du SEQE de l'UE. Par conséquent, les installations qui ont conservé la capacité physique de brûler des combustibles fossiles ne devraient pas être encouragées à revenir à l'utilisation de ces combustibles. Un seuil de 95 % permet de garantir que, si une installation utilise des combustibles fossiles dans le but de continuer de relever du champ d'application du SEQE de l'UE afin de bénéficier de quotas alloués à titre gratuit, les coûts du carbone liés à l'utilisation de ces combustibles fossiles seraient suffisamment élevés pour avoir un effet dissuasif.

Ce seuil permettrait également de faire en sorte que les installations qui utilisent une quantité importante de combustibles fossiles continuent de satisfaire aux obligations de surveillance découlant du SEQE de l'UE, évitant ainsi un éventuel contournement des obligations existantes en matière de surveillance, de déclaration et de vérification. Dans le même temps, il convient de continuer à encourager, au moyen d'un mécanisme flexible, les installations brûlant une part plus faible de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro à réduire davantage la combustion de combustibles fossiles, tout en continuant de relever du champ d'application du SEQE de l'UE jusqu'à ce que leur utilisation de biomasse durable soit si importante que leur inclusion dans le SEQE de l'UE ne soit plus justifiée. En outre, l'expérience a montré que l'exclusion des installations utilisant exclusivement de la biomasse, qui constitue de fait un seuil de 100 %, hormis pour la combustion de combustibles fossiles dans les phases de démarrage et d'extinction, doit faire l'objet d'une réévaluation et d'une définition plus précise. Le seuil de 95 % permet la combustion de combustibles fossiles dans les phases de démarrage et d'extinction.

(71) Afin d'encourager l'adoption de technologies à émissions de carbone faibles ou nulles, les États membres devraient donner aux exploitants la possibilité de continuer à relever du champ d'application du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans en cours et de la prochaine période visée à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE si l'installation a modifié son processus de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus le seuil de puissance calorifique totale de combustion fixé à 20 MW.

(72) L'autorité européenne des marchés financiers (AEMF) a publié son rapport final sur les quotas d'émissions et les produits dérivés connexes le 28 mars 2022. Le rapport constitue une analyse complète de l'intégrité du marché européen du carbone et contient une expertise et des recommandations relatives au maintien du bon fonctionnement du marché du carbone. Afin de surveiller en permanence l'intégrité et la transparence du marché, les rapports de l'AEMF devraient être établis sur une base régulière. L'AEMF évalue déjà l'évolution du marché et, le cas échéant, formule des recommandations dans son domaine de compétence dans le cadre de son rapport sur les tendances, les risques et les vulnérabilités conformément à l'article 32, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1095/2010 du Parlement européen et du Conseil ([25]). Ces rapports annuels devraient contenir une analyse du marché européen du carbone, qui comprend la mise aux enchères de quotas d'émission, la négociation sur plate-forme et de gré à gré de quotas d'émission et de produits dérivés sur ceux-ci. Cette obligation devrait permettre de rationaliser les rapports établis par l'AEMF et de procéder à des comparaisons entre les marchés, notamment en raison des liens étroits entre le SEQE de l'UE et les marchés dérivés sur produits de base.

Cette analyse régulière de l'AEMF devrait notamment examiner toute évolution en ce qui concerne la volatilité ou les prix, le fonctionnement des enchères et des opérations de négociation sur les marchés, la liquidité et les volumes échangés, ainsi que les catégories et le comportement de négociation des participants au marché, y compris les activités spéculatives ayant une incidence importante sur les prix. Ses évaluations devraient, le cas échéant, comprendre des recommandations visant à améliorer l'intégrité et la transparence des marchés ainsi que les obligations de déclaration, ainsi que renforcer la prévention et la détection des abus de marché et contribuer à garantir le bon fonctionnement des marchés des quotas d'émission et des produits dérivés sur ceux-ci. La Commission devrait tenir dûment compte des évaluations et recommandations formulées dans le cadre du rapport annuel sur le fonctionnement du marché du carbone et, le cas échéant, dans les rapports visant à assurer un meilleur fonctionnement de ce marché.

([25]) Règlement (UE) n° 1095/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 instituant une Autorité européenne de surveillance (Autorité européenne des marchés financiers), modifiant la décision n° 716/2009/CE et abrogeant la décision 2009/77/CE de la Commission (JO L 331 du 15.12.2010, p. 84).

(73) Afin d'encourager davantage les investissements nécessaires à la décarbonation du chauffage urbain et de tenir compte des aspects sociaux liés aux prix élevés de l'énergie et à la forte intensité des émissions de gaz à effet de serre des installations de chauffage urbain, les exploitants des États membres dont la part des émissions provenant du chauffage urbain est très élevée par rapport à la taille de l'économie devraient pouvoir demander une allocation transitoire de quotas à titre gratuit supplémentaire pour les installations de chauffage urbain et la valeur ajoutée de l'allocation de quotas à titre gratuit devrait être investie pour réduire sensiblement les émissions avant 2030. Pour garantir ces réductions, il convient que l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit supplémentaire soit subordonnée aux investissements et aux réductions d'émissions réalisés conformément aux plans de neutralité climatique que les exploitants doivent élaborer pour leurs installations concernées.

(74) Des hausses de prix inattendues ou soudaines et excessives sur le marché du carbone peuvent avoir une incidence négative sur la prévisibilité du marché, qui est essentielle à la planification des investissements en faveur de la décarbonation. Par conséquent, la mesure qui s'applique en cas de fluctuations excessives des prix sur le marché d'échange de quotas d'émission relevant des chapitres II et III de la directive 2003/87/CE devrait être soigneusement renforcée afin d'améliorer sa réactivité face à des fluctuations de prix injustifiées. Si la condition de déclenchement fondée sur l'augmentation du prix moyen des quotas est remplie, cette mesure de sauvegarde fondée sur des règles devrait s'appliquer automatiquement, entrainant ainsi le prélèvement d'un nombre prédéterminé de quotas de la réserve de stabilité du marché établie par la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil ([26]). Les conditions de déclenchement devraient faire l'objet d'un suivi attentif de la part de la Commission et être publiées tous les mois afin d'améliorer la transparence. Afin de garantir que la mise aux enchères des quotas prélevés de la réserve de stabilité du marché soit menée à bien conformément à la mesure de sauvegarde en question et d'améliorer la prévisibilité du marché, cette mesure ne devrait plus s'appliquer avant au moins douze mois après la fin du prélèvement précédent de quotas sur le marché au titre de la mesure.

(75) La communication de la Commission du 17 septembre 2020 intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030 — Investir dans un avenir climatiquement neutre, dans l'intérêt de nos concitoyens» a mis en avant le défi particulier que constitue la réduction des émissions dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. 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 bâtiment et du transport routier, tout en indiquant que la prise en compte de toutes les émissions résultant de la combustion de combustibles présenterait d'importants avantages. L'échange de quotas d'émission devrait s'appliquer aux combustibles destinés à la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier ainsi que dans d'autres secteurs qui correspondent à des activités industrielles ne relevant pas de l'annexe I de la directive 2003/87/CE, tels que le chauffage des installations industrielles (ci-après dénommés «secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs»). Pour ces secteurs, un système d'échange de quotas d'émission distinct mais parallèle devrait être instauré afin de ne pas perturber le fonctionnement efficace du système d'échange de quotas d'émission pour les installations fixes et l'aviation. Le nouveau système s'accompagne de politiques complémentaires qui façonnent les attentes des acteurs du marché et visent à obtenir un signal de prix du carbone pour l'ensemble de l'économie, tout en prévoyant des mesures visant à éviter des effets indus sur les prix. L'expérience antérieure a montré que le développement du nouveau système 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, il convient de mettre en place un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs en modifiant la directive 2003/87/CE.

(76) 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 secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs devrait démarrer en 2025. Au cours des premières années, 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 à 2026. La délivrance de quotas et les obligations de conformité pour ces entités devraient s'appliquer à partir de 2027. Ce séquençage permettrait de démarrer de manière ordonnée et efficace les échanges de quotas d'émission dans ces secteurs. Il permettrait également aux mesures prises par les États membres, de manière à garantir une introduction socialement équitable des échanges de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, et d'atténuer ainsi les répercussions du prix du carbone sur les ménages vulnérables et les usagers des transports.

(77) En raison du très grand nombre de petits émetteurs présents dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, 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

([26]) 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).

dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, y compris pour le transport routier de gaz à effet de serre aux fins de leur stockage géologique, ainsi que dans d'autres secteurs qui correspondent aux activités industrielles ne relevant pas de l'annexe I de la directive 2003/87/CE. Afin d'éviter une double couverture, la mise à la consommation de combustibles utilisés dans le cadre des activités relevant de l'annexe I de ladite directive ne devrait pas être couverte.

(78) Il y a lieu de définir les entités réglementées dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs ainsi que le point de réglementation conformément au régime des droits d'accise établi par la directive (UE) 2020/262 du Conseil ([27]), 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 d'accise. Les consommateurs finaux de combustibles dans ces secteurs ne devraient pas être soumis à des obligations au titre de la directive 2003/87/CE.

(79) Les entités réglementées entrant dans le champ d'application du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs devraient être soumises à des exigences d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre similaires à celles applicables aux exploitants d'installations fixes. 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 nouveau système d'échange de quotas d'émission disposent d'une autorisation valable dès le début du système en 2025.

(80) 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 43 % à l'horizon 2030, en tenant compte de la contribution économiquement rentable des secteurs du bâtiment et du transport routier, ainsi que d'autres secteurs, soit une contribution économiquement rentable combinée de réduction des émissions de 42 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005. La quantité totale de quotas devrait être établie pour la première fois en 2027, afin de suivre une trajectoire commençant en 2024 à partir de la valeur des limites d'émissions de 2024, calculée conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil ([28]) sur la base des émissions de référence pour les secteurs couverts pour 2005 et pour la période 2016-2018, telle qu'elle est déterminée par application de l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement. En conséquence, il y a lieu de fixer le facteur de réduction linéaire à 5,10 %. 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 du même taux de réduction annuel absolu que celui fixé à partir de 2024, ce qui correspond à un facteur de réduction linéaire de 5,38 % 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 qu'une telle 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 le niveau de réduction des émissions requis en 2030.

(81) 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 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.

(82) Afin de garantir un démarrage sans heurt du nouveau système d'échange de quotas d'émission 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 2027, les volumes mis aux enchères devraient donc être supérieurs de 30 % à la quantité totale des quotas pour 2027. 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 devraient 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.

([27]) 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).

([28]) 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).

(83) 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. Nonobstant le fait que les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs présentent des caractéristiques très différentes, il convient d'établir une règle de répartition commune et similaire à celle applicable aux installations fixes. La majorité des quotas devrait être répartie entre tous les États membres sur la base de la répartition moyenne des émissions appliquées dans les secteurs du transport routier, des bâtiments commerciaux et institutionnels et des bâtiments résidentiels au cours de la période 2016-2018.

(84) L'introduction du prix du carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier 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 2021 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, soit près de 6,9 % de la population de l'Union. Afin de parvenir à une compensation sociale et distributive efficace, il convient d'exiger des États membres qu'ils consacrent les recettes des enchères provenant de l'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs à des fins liées au climat et à l'énergie dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission existant, en donnant la priorité aux activités susceptibles de contribuer à traiter les aspects sociaux de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, ou aux mesures ajoutées spécifiquement pour répondre aux préoccupations associées à ces secteurs, y compris des mesures de politique publique connexes prises au titre de la directive 2012/27/UE.

Un nouveau Fonds social pour le climat, établi par le règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil ([29]) fournira un financement spécifique aux États membres afin de soutenir les groupes vulnérables les plus exposés à la précarité en matière d'énergie ou de transport, particulièrement les ménages. Le Fonds social pour le climat 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 transport pendant la transition. Il s'appuiera sur les mécanismes de solidarité existants et les complétera, en synergie avec d'autres programmes de dépenses et fonds de l'Union. 50 millions de quotas du SEQE de l'UE conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, de la directive 2003/87/CE et 150 millions de quotas provenant de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, ainsi que les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas concernant les nouveaux secteurs, jusqu'à 65 000 000 000 EUR au total, devraient être utilisés pour financer le Fonds social pour le climat sous la forme de recettes affectées externes, à titre temporaire et exceptionnel, dans l'attente des discussions et délibérations sur la proposition de la Commission du 22 décembre 2021 portant sur une décision du Conseil modifiant la décision (UE, Euratom) 2020/2053 relative au système des ressources propres de l'Union européenne en ce qui concerne la création d'une nouvelle ressource propre fondée sur le SEQE de l'UE conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Il est nécessaire de prévoir que, lorsqu'une décision est adoptée conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne établissant la nouvelle ressource propre en question, les mêmes recettes devraient cesser d'être des recettes affectées externes lorsque cette décision entre en vigueur. En ce qui concerne le Fonds social pour le climat, en cas d'adoption d'une telle décision, la Commission présente, le cas échéant, les propositions nécessaires conformément à l'article 27, paragraphe 4, du règlement (UE) 2023/955. Cette présentation est sans préjudice de l'issue des négociations sur le cadre financier pluriannuel après 2027.

(85) 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.

(86) Les entités réglementées couvertes par le système d'échange de quotas d'émission 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 2027 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 au nouveau système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, 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.

([29]) Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (voir page 1 du présent Journal officiel).

(87) Certains États membres disposent déjà de taxes carbone nationales qui s'appliquent aux secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs couverts par l'annexe III de la directive 2003/87/CE. Il convient donc d'introduire une dérogation temporaire jusqu'à la fin de 2030. Afin de garantir la réalisation des objectifs de la directive 2003/87/CE et la cohérence du nouveau système d'échange de quotas d'émission, la possibilité d'appliquer cette dérogation ne devrait être possible que lorsque le taux de taxation national est supérieur au prix moyen de mise aux enchères pour l'année concernée et ne devrait s'appliquer qu'à l'obligation de restitution à laquelle les entités réglementées payant une telle taxe sont soumises. Afin de garantir la stabilité et la transparence du système, la taxe nationale, y compris les taux d'imposition applicables, devrait être notifiée à la Commission au plus tard à la fin du délai de transposition de la présente directive. La dérogation ne devrait pas avoir d'incidence sur les recettes affectées externes pour le Fonds social pour le climat ou, si elles sont établies conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, sur une ressource propre fondée sur les recettes de la mise aux enchères dans le cadre de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs.

(88) Pour que l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs 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. Dans le petit nombre de cas où le double comptage des émissions relevant du SEQE de l'UE existant et celles relevant du nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs ne peut être exclu, ou dans les cas où la restitution de quotas pour des émissions d'activités ne relevant pas de la directive 2003/87/CE entraine des coûts, les États membres devraient utiliser ces recettes pour compenser le double comptage inévitable ou d'autres coûts de ce type en dehors les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs conformément au droit de l'Union. Il convient dès lors de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin d'assurer des conditions uniformes pour éviter le double comptage et la restitution de quotas pour des émissions qui ne sont pas couvertes par le système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs, et pour fournir une compensation financière. Afin de limiter davantage les situations de double comptage, les délais de surveillance et de restitution dans le nouveau système d'échange de quotas d'émission devraient être fixés un mois après les délais prévus dans le système existant pour les installations fixes et l'aviation. Afin de disposer de données suffisantes permettant d'établir la quantité totale 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.

(89) La transparence quant aux coûts du carbone et à la mesure dans laquelle ceux-ci sont répercutés sur les consommateurs revêt une importance cruciale pour permettre des réductions d'émissions rapides et économiquement rentables dans tous les secteurs de l'économie. Cela est particulièrement important dans un système d'échange de quotas d'émission reposant sur des obligations en amont. Le nouveau système d'échange de quotas d'émission vise à inciter les entités réglementées à réduire la teneur en carbone des combustibles et lesdites entités ne devraient pas réaliser de bénéfices indus en répercutant sur les consommateurs des coûts du carbone supérieurs à ceux qu'ils supportent. Si la mise aux enchères intégrale des quotas d'émission dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs limite déjà la réalisation de ces bénéfices indus, la Commission devrait contrôler dans la mesure dans laquelle les entités réglementées répercutent les coûts du carbone, ce qui permettra d'éviter des bénéfices exceptionnels. En ce qui concerne le chapitre IV *bis*, la Commission devrait, dans la mesure du possible, rendre compte chaque année, par type de combustible, du niveau moyen des coûts du carbone qui ont été répercutés sur les consommateurs de l'Union.

(90) 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 nouveau système d'échange de quotas d'émission, 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 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 une ou plusieurs 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 ces conditions sont remplies. Ce mécanisme devrait être sans préjudice de toute mesure d'accompagnement que les États membres pourraient adopter pour faire face à des conséquences sociales négatives.

(91) Pour une plus grande certitude des citoyens quant à un coût du carbone ne dépassant pas 45 EUR au cours des premières années du nouveau système d'échange de quotas d'émission, il convient d'inclure un mécanisme supplémentaire de stabilité des prix permettant de prélever des quotas de la réserve de stabilité du marché dans le cas où le coût du carbone dépasse ce niveau. La mesure devrait en principe s'appliquer une fois pendant une période de douze mois. Elle devrait toutefois également pouvoir s'appliquer à nouveau au cours de la même période de douze mois lorsque la Commission, assistée par le comité des changements climatiques, estime que l'évolution du coût justifie un autre prélèvement de quotas. Compte tenu de la finalité de ce mécanisme, qui est d'assurer la stabilité au cours des premières années du nouveau système d'échange des quotas d'émission, la Commission devrait évaluer son fonctionnement et déterminer s'il convient de le maintenir après 2029.

(92) En tant que mécanisme de sauvegarde supplémentaire préalable à l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, il devrait être possible de retarder l'application du plafond et les obligations de restitution lorsque les prix de gros du gaz ou du pétrole sont exceptionnellement élevés par rapport aux tendances historiques. Le mécanisme devrait être automatique, ce qui signifie que l'application du plafond et les obligations de restitution doivent être retardées d'un an si des seuils de déclenchement concrets du prix de l'énergie sont atteints. Les prix de référence devraient être déterminés sur la base de contrats de référence sur les marchés de gros du gaz et du pétrole qui sont immédiatement disponibles et les plus pertinents pour les consommateurs finaux. Il convient d'envisager des conditions de déclenchement distinctes pour les prix du gaz et du pétrole, étant donné que leur évolution suit des tendances historiques différentes. Afin d'assurer la prévisibilité du marché, la Commission devrait apporter des éclaircissements sur l'application du délai suffisamment à l'avance au moyen d'un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.

(93) L'application de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs 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 de l'UE 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 1er janvier 2028.

(94) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de l'article 10 *ter*, paragraphe 4, de l'article 12, paragraphes 3 *-quinquies* et 3 *-quater*, de l'article 14, paragraphe 1, de l'article 30 *septies*, paragraphes 3 et 5 et de l'article 30 *nonies*, paragraphe 7, 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 bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Ces compétences d'exécution, à l'exception des compétences d'exécution liées à de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, et à l'article 12, paragraphes 3 *-quinquies* et 3 *-quater*, de la directive 2003/87/CE, devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([30]).

(95) En vue d'atteindre les objectifs fixés dans la présente directive et dans d'autres actes législatifs de l'Union, et en particulier ceux du règlement (UE) 2021/1119, l'Union et ses États membres devraient exploiter les données scientifiques les plus récentes dans la mise en œuvre de leurs stratégies. Par conséquent, lorsque le conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique fournit des avis scientifiques et publie des rapports sur le SEQE de l'UE, la Commission devrait tenir compte desdits avis et rapports, en particulier en ce qui concerne la nécessité de politiques et de mesures supplémentaires de l'Union garantissant le respect des objectifs généraux et spécifiques du règlement (UE) 2021/1119, ainsi que de politiques et mesures supplémentaires de l'Union compte tenu de l'ambition et de l'intégrité environnementale des mécanismes de marché mondial pour les secteurs de l'aviation et du transport maritime.

(96) Afin de reconnaître la contribution des recettes du SEQE de l'UE à la transition climatique, il convient d'introduire un label SEQE de l'UE. Parmi les mesures visant à assurer la visibilité du financement au titre du SEQE de l'UE, les États membres et la Commission devraient veiller à ce que les projets et activités soutenus par le Fonds pour la modernisation et le Fonds pour l'innovation soient clairement indiqués comme provenant des recettes du SEQE de l'UE en apposant un label approprié.

([30]) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil 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).

(97) En vue d'atteindre l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119, il convient de fixer un objectif climatique pour 2040 pour l'ensemble de l'Union, sur la base d'une proposition législative visant à modifier ledit règlement. Le SEQE de l'UE devrait être réexaminé afin de l'aligner sur l'objectif climatique de l'Union à l'horizon 2040. En conséquence, la Commission devrait d'ici juillet 2026 élaborer un rapport sur plusieurs aspects du SEQE de l'UE, et le présenter au Parlement européen et au Conseil en l'accompagnant, le cas échéant, d'une proposition législative et d'une analyse d'impact. Conformément au règlement (UE) 2021/1119, il convient d'accorder la priorité aux réductions d'émissions directes, à compléter par une augmentation des absorptions de carbone en vue d'atteindre la neutralité climatique. Par conséquent, entre autres aspects, la Commission devrait, d'ici juillet 2026, présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la manière dont les émissions retirées de l'atmosphère et stockées de manière sûre et permanente, par exemple par le captage direct dans l'air, pourraient être couvertes par l'échange de droits d'émission, sans compenser les réductions d'émissions nécessaires. Tant que toutes les étapes de la vie d'un produit dans lequel le carbone capté est utilisé ne sont pas soumises à une tarification du carbone, en particulier au stade de l'incinération des déchets, la comptabilisation des émissions au moment de leur rejet dans l'atmosphère par les produits entraînera une sous-estimation des émissions.

Afin de réglementer le captage du carbone de manière à réduire les émissions nettes et à veiller à ce que toutes les émissions soient comptabilisées et à éviter un double comptage, tout en générant des incitations économiques, la Commission devrait évaluer, d'ici juillet 2026, si toutes les émissions de gaz à effet de serre couvertes par la directive 2003/87/CE sont effectivement comptabilisées et si le double comptage a effectivement été évité. En particulier, elle devrait évaluer la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre qui sont considérées comme ayant été captées et utilisées dans un produit d'une manière autre que celle visée à l'article 12, paragraphe 3 *ter*, et tenir compte des étapes en aval, y compris l'élimination et l'incinération des déchets. Enfin, la Commission devrait également présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la possibilité d'abaisser le seuil de puissance calorifique totale de combustion de 20 MW pour les activités figurant à l'annexe I de la directive 2003/87/CE, en tenant compte des avantages pour l'environnement et de la charge administrative.

(98) Au plus tard en juillet 2026, la Commission devrait également évaluer la possibilité d'inclure les installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE, notamment en vue de leur inclusion à partir de 2028, et présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil à ce sujet, en l'accompagnant d'une évaluation de la nécessité éventuelle de prévoir l'option pour un État membre d'y déroger jusqu'à la fin de l'année 2030, qui prend en compte l'importance des contribution de tous les secteurs aux réductions des émissions. L'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE contribuerait à l'économie circulaire en encourageant le recyclage, la réutilisation et la réparation des produits, tout en contribuant à la décarbonation de l'ensemble de l'économie. L'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux renforcerait les incitations à la gestion durable des déchets conformément à la hiérarchie des déchets et créerait des conditions équitables entre les régions qui ont inclus l'incinération des déchets municipaux dans le champ d'application du SEQE de l'UE.

Afin d'éviter le détournement des déchets destinés aux installations d'incinération des déchets municipaux vers les décharges de l'Union, qui génèrent des émissions de méthane, et d'éviter l'exportation des déchets vers des pays tiers, ce qui pourrait avoir des effets potentiellement dangereux sur l'environnement, la Commission devrait tenir compte, dans son rapport, du risque de détournement des déchets vers l'élimination par la mise en décharge dans l'Union et les exportations de déchets vers des pays tiers. La Commission devrait également tenir compte des effets sur le marché intérieur, des potentielles distorsions de concurrence, de l'intégrité environnementale, de l'alignement sur les objectifs de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil ([31]) et de la solidité et de la précision de la surveillance et du calcul des émissions. Compte tenu des émissions de méthane résultant de la mise en décharge et afin d'éviter de créer des conditions de concurrence inéquitables, l'évaluation par la Commission de la faisabilité de l'inclusion des installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE devrait également porter sur la possibilité d'inclure d'autres processus de gestion des déchets, tels que la mise en décharge, la fermentation, le compostage et le traitement biomécanique.

(99) 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 le calendrier, la gestion et les autres aspects de la mise aux enchères, les règles relatives à l'application de la conditionnalité, les règles relatives au fonctionnement du Fonds pour l'innovation, les règles relatives au fonctionnement du mécanisme de mise en concurrence en ce qui concerne les contrats d'écart compensatoire et les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, les exigences permettant de considérer que les gaz à effet de serre sont devenus chimiquement liés de manière permanente dans un produit et l'extension de l'activité visée à l'annexe III de la directive 2003/87/CE à

([31]) Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

d'autres secteurs. En outre, afin d'assurer des synergies avec le cadre réglementaire existant, la délégation prévue à l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE concernant le calendrier, la gestion et les autres aspects de la mise aux enchères devrait être étendue aux secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([32]). En particulier, pour assurer 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.

(100) Les dispositions relatives au SEQE de l'UE existant et à son extension au transport maritime devraient s'appliquer à partir de 2024, en fonction de la nécessité d'une action climatique urgente et de celle de permettre à tous les secteurs de contribuer à la réduction des émissions de manière efficace en termes de coûts. Par conséquent, il convient que les États membres transposent les dispositions relatives à ces secteurs au plus tard le 31 décembre 2023. Toutefois, le délai de transposition des dispositions relatives au système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs devrait être fixé au 30 juin 2024, les règles relatives à la surveillance, à la déclaration, à la vérification et aux autorisations pour ces secteurs s'appliquant à partir du 1er janvier 2025 et requérant un délai suffisant pour une mise en œuvre ordonnée. À titre exceptionnel, pour garantir la transparence et une déclaration rigoureuse, les États membres devraient transposer l'obligation de déclaration des émissions historiques pour ces secteurs au plus tard le 31 décembre 2023, étant donné que cette obligation concerne les émissions de l'année 2024. Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs ([33]), 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.

(101) 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 l'objectif de réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie à l'horizon 2030, de réaliser son objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, et de parvenir à des émissions négatives par la suite, conformément au règlement (UE) 2021/1119, ainsi que les objectifs 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. Le seuil actuel déterminant le placement des quotas dans la réserve de stabilité du marché a été établi en 2018, lors de la dernière révision du SEQE de l'UE, tandis que le facteur de réduction linéaire est augmenté par la présente directive. Par conséquent, dans le cadre du réexamen régulier du fonctionnement de la réserve de stabilité du marché, la Commission devrait également évaluer s'il convient éventuellement d'ajuster ce seuil, en fonction du facteur linéaire visé à l'article 9 de la directive 2003/87/CE.

(102) 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.

(103) 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.

([32]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.
([33]) JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

(104) 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 NTQC. 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 réserve en ferait un outil plus précis et donc un meilleur outil pour assurer la stabilité du marché. Le calcul du NTQC 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.

(105) Afin de clarifier le calcul du 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.

(106) 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, du transport routier et autres secteurs, et afin de rendre le système plus résistant aux chocs du marché, il convient d'appliquer à ces 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 bâtiment, du transport routier et autres secteurs. 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 NTQC ou la quantité de quotas prélevés ou placés dans la réserve, devraient suivre les règles de la réserve créée pour les autres secteurs.

(107) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'une manière efficace au regard des coûts et de l'économie, d'une manière compatible avec l'objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030 au moyen d'un mécanisme fondé sur le marché à l'échelle de l'Union étendu et modifié, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent en raison des dimensions et des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(108) Il convient donc de modifier en conséquence la directive 2003/87/CE et la décision (UE) 2015/1814,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 2003/87/CE

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

1) À l'article 1er, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La présente directive prévoit également des réductions plus importantes des émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre les niveaux de réduction qui sont considérés comme scientifiquement nécessaires pour éviter un changement climatique dangereux. Elle contribue à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'Union et de ses objectifs en matière de climat énoncés dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil (*) et, partant, aux objectifs de l'accord de Paris (**).

(*) 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) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

(**) JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.».

2) 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 relève du champ d'application du 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, l'État membre dans lequel cette installation est située donne à l'exploitant la possibilité de continuer de relever du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans en cours et de la période suivante visées à l'article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa, qui font suite à la modification de ses procédés de production. L'exploitant de ladite installation peut décider, à la suite de la modification de ses processus de production, que l'installation continue de relever du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans uniquement ou également de la période de cinq ans suivante. L'État membre concerné notifie à la Commission les modifications par rapport à la liste présentée à la Commission conformément à l'article 11, paragraphe 1.

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).».

3) L'article 3 est modifié comme suit:

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

«b) "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 suivants sont ajoutés:

«w) "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) nº 336/2006 du Parlement européen et du Conseil (*);

x) "voyage", un voyage au sens de l'article 3, point c), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil (**);

y) "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 septies*;

z) "port d'escale", le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage; les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, sont exclus;

a *bis*) "navire de croisière", un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer;

a *ter*) "contrat d'écart compensatoire", un contrat entre la Commission et le producteur, sélectionné au moyen d'un mécanisme de mise en concurrence tel qu'une enchère, d'un produit à émissions de carbone faibles ou nulles et en vertu duquel le producteur reçoit un soutien du Fonds pour l'innovation couvrant la différence entre le prix gagnant, également appelé prix d'exercice, d'une part, et un prix de référence, dérivé du prix du produit à émissions de carbone faibles ou nulles qui a été produit, du prix du marché d'un substitut proche ou d'une combinaison de ces deux prix, d'autre part;

a *quater*) "contrat d'écart compensatoire appliqué au carbone", un contrat entre la Commission et le producteur, sélectionné au moyen d'un mécanisme de mise en concurrence tel qu'une enchère, d'un produit à émissions de carbone faibles ou nulles et en vertu duquel le producteur reçoit un soutien du Fonds pour l'innovation couvrant la différence entre le prix gagnant, également appelé prix d'exercice, d'une part, et un prix de référence, dérivé du prix moyen des quotas, d'autre part;

a *quinquies*) "contrat à prime fixe", un contrat entre la Commission et le producteur, sélectionné au moyen d'un mécanisme de mise en concurrence tel qu'une enchère, d'un produit à émissions de carbone faibles ou nulles, et en vertu duquel le producteur reçoit un soutien sous la forme d'un montant fixe par unité de produit fabriqué;

a *sexies*) "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 ladite directive, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 de ladite directive;

ii) si le point i) du présent point 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 ou de l'article 21, paragraphe 5, premier alinéa, de la directive 2003/96/CE du Conseil (****), pour les carburants qui relèvent du chapitre IV *bis* de la présente directive;

iii) si les points i) et ii) du présent point 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;

iv) si les points i), ii) et iii) du présent point 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;

a *septies*) "carburant", aux fins du chapitre IV *bis* de la présente directive, tout produit énergétique visé à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2003/96/CE, en ce compris les carburants figurant dans les tableaux A et C de l'annexe I de ladite directive, ainsi que tout autre produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant ou comme combustible, comme énoncé à l'article 2, paragraphe 3, de ladite directive, y compris pour la production d'électricité;

a *octies*) "mise à la consommation", aux fins du chapitre IV *bis* de la présente directive, la mise à la consommation telle qu'elle est définie à l'article 6, paragraphe 3, de la directive (UE) 2020/262;

a *nonies*) "prix du gaz TTF", aux fins du chapitre IV *bis*, le prix du contrat à terme à un mois pour le gaz négocié au point d'échange virtuel du mécanisme "Title Transfer Facility" (TTF), exploité par Gasunie Transport Services B.V.;

a *decies*) "prix du pétrole brut Brent", aux fins du chapitre IV *bis*, le prix du contrat à terme à un mois pour le pétrole brut utilisé comme prix de référence pour l'achat de pétrole.

(*) 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).

(**) 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).

(***) Directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 établissant le régime général 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).».

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

«AVIATION ET TRANSPORT MARITIME».

5) L'article 3 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«*Article 3 bis*

Champ d'application

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

6) L'article 3 *octies* est remplacé par le texte suivant:

«*Article 3 octies*

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 à ce que ces programmes soient approuvés par l'autorité compétente en conformité avec les actes d'exécution visés à l'article 14.».

7) Les articles suivants sont insérés:

«*Article 3 octies bis*

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 à cinquante pour cent (50 %) des émissions des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale 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 d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale 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 d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et cent pour cent (100 %) des émissions des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

2. La Commission établit au plus tard le 31 décembre 2023, par voie d'actes d'exécution, une liste des ports voisins de transbordement de conteneurs et met à jour cette liste au plus tard le 31 décembre tous les deux ans par la suite.

Ces actes d'exécution répertorient un port en tant que port voisin de transbordement de conteneurs lorsque la part que représente le transbordement de conteneurs, mesurée en équivalent vingt pieds, excède 65 % du trafic total de conteneurs de ce port au cours de la période de douze mois la plus récente pour laquelle des données pertinentes sont disponibles et lorsque ce port est situé en dehors de l'Union mais à moins de 300 milles marins d'un port relevant de la juridiction d'un État membre. Aux fins du présent paragraphe, les conteneurs sont considérés comme étant

transbordés lorsqu'ils sont déchargés d'un navire vers le port dans le seul but d'être chargés sur un autre navire. La liste établie par la Commission en vertu du premier alinéa n'inclut pas les ports situés dans un pays tiers pour lesquels ce pays tiers applique effectivement des mesures équivalentes à la présente directive.

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

3. 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, l'exception qui suit étant prévue en ce qui concerne l'application de l'article 10.

Jusqu'au 31 décembre 2030, une part de quotas est attribuée aux États membres dans lesquels la proportion de compagnies maritimes qui auraient été sous leur responsabilité en vertu de l'article 3 *octies septies*, par rapport à leur population respective en 2020 et sur la base des données disponibles pour la période 2018-2020, est supérieure à 15 compagnies maritimes par million d'habitants. La quantité de quotas correspond à 3,5 % de la quantité supplémentaire de quotas due à l'augmentation du plafond pour le transport maritime visé à l'article 9, troisième alinéa, pour l'année concernée. Pour les années 2024 et 2025, la quantité de quotas est en outre multipliée par les pourcentages applicables à l'année concernée conformément à l'article 3 *octies ter*, premier alinéa, points a) et b). Le produit de la mise aux enchères de ladite part de quotas devrait être utilisé aux fins visées à l'article 10, paragraphe 3, premier alinéa, point g), en ce qui concerne le secteur maritime, et aux points f) et i). Cinquante pour cent de la quantité de quotas sont répartis entre les États membres concernés en fonction de la part des compagnies maritimes relevant de leur responsabilité et le reste est réparti à parts égales entre eux.

Article 3 octies ter

Introduction progressive des exigences applicables au transport maritime

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

a) 40 % des émissions vérifiées déclarées pour 2024 qui seraient soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 12;

b) 70 % des émissions vérifiées déclarées pour 2025 qui seraient soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 12;

c) 100 % des émissions vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 12.

Lorsque le nombre de quotas restitués est inférieur aux émissions vérifiées du transport maritime pour les années 2024 et 2025, une fois la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués établie pour chaque année, une quantité de quotas correspondant à ladite différence est annulée plutôt que d'être mise aux enchères conformément à l'article 10.

Article 3 octies quater

Dispositions relatives au transfert des coûts du SEQE de l'UE de la compagnie maritime à une autre entité

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour s'assurer que lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime puisse prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins du présent article, on entend par "exploitation du navire" la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire. La compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 3 *octies ter* et de l'article 12, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de droit national transposant la présente directive. Les États membres veillent à ce que les compagnies maritimes sous leur responsabilité respectent les obligations en matière de restitution de quotas en vertu de l'article 3 *octies ter* et de l'article 12, nonobstant le droit desdites compagnies maritimes à être remboursées par les exploitants commerciaux des coûts découlant de la restitution.

Article 3 octies quinquies

Surveillance et déclaration des émissions du transport maritime

En ce qui concerne les émissions liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I de la présente directive, l'autorité responsable d'une compagnie maritime 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 lui soumettent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757.

Article 3 octies sexies

Règles relatives à la vérification et l'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 quinquies* de la présente directive, soit vérifiée conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757.

Article 3 octies septies

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 quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 3 *octies bis*;

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 bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans le présent article.

2. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission établit, par voie d'actes d'exécution:

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

b) avant le 1er février 2026 et tous les deux ans par la suite, une liste mise à jour en vue de réattribuer les compagnies maritimes immatriculées dans un État membre à une autre autorité responsable d'une compagnie maritime si elles ont changé d'État membre d'immatriculation au sein de l'Union conformément au paragraphe 1, point a), du présent article ou en vue 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 défini à l'article 3 *octies bis* conformément au paragraphe 1, point c), du présent article; et

c) avant le 1er février 2028 et tous les quatre ans par la suite, une liste mise à jour en vue de réattribuer les compagnies maritimes qui ne sont pas immatriculées dans un État membre à une autre autorité responsable d'une compagnie maritime conformément au paragraphe 1, point b), du présent article.

3. Une autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie en application du paragraphe 2, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour.

4. La Commission adopte des actes d'exécution afin d'établir les modalités détaillées de l'administration des compagnies maritimes par les autorités responsables d'une compagnie maritime 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 octies

Rapports et réexamen

1. En cas d'adoption, par l'Organisation maritime internationale (OMI), d'un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission réexamine la présente directive à la lumière de ce mécanisme adopté.

À cette fin, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans les 18 mois qui suivent l'adoption de ce mécanisme de marché mondial et avant que celui-ci n'entre en vigueur. Dans ce rapport, la Commission examine le mécanisme de marché mondial au regard:

a) de son ambition à la lumière des objectifs de l'accord de Paris;

b) de son intégrité environnementale globale, y compris par rapport aux dispositions de la présente directive relatives au transport maritime; et

c) de toute question liée à la cohérence entre le SEQE de l'UE et cette mesure.

Le cas échéant, la Commission peut accompagner le rapport visé au deuxième alinéa du présent paragraphe d'une proposition législative visant à modifier la présente directive d'une manière qui soit compatible avec l'objectif climatique de l'Union à l'horizon 2030 et avec l'objectif de neutralité climatique fixé par le règlement (UE) 2021/1119 et dans le but de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union pour le climat, aux fins de la cohérence entre la mise en application d'un mécanisme de marché mondial et le SEQE de l'UE, tout en évitant toute double charge importante.

2. Si l'OMI n'adopte pas, d'ici à 2028, un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime conformément aux objectifs de l'accord de Paris et au moins à un niveau comparable à celui résultant des mesures prises par l'Union en vertu de la présente directive, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examine la nécessité d'appliquer l'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution pour plus de cinquante pour cent (50 %) des émissions des navires effectuant des voyages entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, à la lumière des objectifs de l'accord de Paris. Dans ce rapport, la Commission analyse en particulier les progrès réalisés au niveau de l'OMI, examine si un pays tiers applique un mécanisme de marché équivalent à la présente directive et évalue le risque d'une augmentation des pratiques de contournement, notamment par le passage à d'autres modes de transport ou par une transition de plateformes portuaires vers des ports situés en dehors de l'Union.

Le rapport visé au premier alinéa est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive.

3. La Commission surveille la mise en œuvre du présent chapitre en ce qui concerne le transport maritime, notamment en vue de détecter les pratiques de contournement afin de les prévenir à un stade précoce, y compris en prenant en considération les régions ultrapériphériques, et fait rapport tous les deux ans à partir de 2024 sur la mise en œuvre du présent chapitre en ce qui concerne le transport maritime et les éventuelles tendances des compagnies maritimes qui cherchent à se soustraire aux obligations prévues dans la présente directive. La Commission surveille également les effets concernant, entre autres, les éventuelles augmentations des coûts de transport, les distorsions du marché et les modifications du trafic portuaire, comme le contournement de certains ports et le déplacement des plateformes de transbordement, la compétitivité globale du secteur maritime dans les États membres, et en particulier les incidences sur les services de transport maritime qui constituent des services essentiels de continuité territoriale. Le cas échéant, la Commission propose des mesures visant à assurer la mise en œuvre effective du présent chapitre en ce qui concerne le transport maritime, en particulier des mesures visant à remédier aux tendances des compagnies qui cherchent à se soustraire aux obligations prévues dans la présente directive.

4. Au plus tard le 30 septembre 2028, la Commission évalue l'opportunité de prolonger l'application de l'article 3 *octies bis*, paragraphe 3, deuxième alinéa, au-delà du 31 décembre 2030 et, le cas échéant, présente une proposition législative à cet effet.

5. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examine la faisabilité et les incidences économiques, environnementales et sociales de l'inclusion dans la présente directive des émissions des navires, y compris des navires de ravitaillement en mer, d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais pas inférieure à 400, en s'appuyant notamment sur l'analyse accompagnant le réexamen du règlement (UE) 2015/757 devant avoir lieu au plus tard le 31 décembre 2024.

Ce rapport examine également les liens entre la présente directive et le règlement (UE) 2015/757 et s'appuie sur l'expérience tirée de leur application. Dans ce rapport, la Commission examine également comment la présente directive peut promouvoir au mieux l'adoption de combustibles à usage maritime renouvelables et à faibles émissions de carbone tout au long du cycle de vie. S'il y a lieu, ce rapport peut être assorti de propositions législatives.».

8) 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 les activités de transport maritime.».

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

«e) l'obligation de restituer, dans le délai fixé à l'article 12, paragraphe 3, des quotas correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de chaque année civile, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15.».

10) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 8*

Coordination avec la directive 2010/75/UE

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, lorsque des installations exercent des activités figurant à l'annexe I de la directive 2010/75/UE, les conditions et la procédure de délivrance d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre soient coordonnées avec celles prévues par ladite directive. Les exigences prévues aux articles 5, 6 et 7 de la présente directive peuvent être intégrées dans les procédures prévues par la directive 2010/75/UE.

La Commission examine l'efficacité des synergies avec la directive 2010/75/UE. Les autorisations liées à l'environnement et au climat sont 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.».

11) À l'article 9, les alinéas suivants sont ajoutés:

«En 2024, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est diminuée de 90 millions de quotas. En 2026, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est diminuée de 27 millions de quotas. En 2024, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est augmentée de 78,4 millions de quotas pour le transport maritime. Le facteur linéaire est de 4,3 % de 2024 à 2027 et de 4,4 % à partir de 2028. Le facteur linéaire s'applique également aux quotas correspondant aux émissions moyennes liées aux activités de transport maritime déclarées conformément au règlement (UE) 2015/757 pour 2018 et 2019 et visées à l'article 3 *octies bis* de la présente directive. La Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union au plus tard le 6 septembre 2023.

À partir du 1er janvier 2026 et du 1er janvier 2027 respectivement, la quantité de quotas est augmentée pour tenir compte des émissions de gaz à effet de serre autres que les émissions de CO_2 des activités de transport maritime et des émissions des navires de ravitaillement en mer, sur la base de leurs émissions au cours de l'année la plus récente pour laquelle des données sont disponibles. Nonobstant l'article 10, paragraphe 1, les quotas qui résultent de cette augmentation sont rendus disponibles pour soutenir l'innovation conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8.».

12) 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 2024 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 75 % de la moyenne de l'Union pendant la période 2016-2018. Les fonds correspondant à ladite quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II *ter*, partie B.»;

b) au paragraphe 3, premier alinéa, la partie introductive est remplacée par le texte suivant:

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

c) au paragraphe 3, premier alinéa, les points b) à f) sont remplacés par le texte suivant:

«b) développement des énergies renouvelables et des réseaux de distribution d'électricité pour respecter l'engagement de l'Union à l'égard des énergies renouvelables et ses objectifs en matière d'interconnectivité, ainsi que développement d'autres technologies qui contribuent à la transition vers une économie sobre en carbone sûre et durable et contribution au respect de l'engagement de l'Union d'augmenter son efficacité énergétique pour l'amener aux niveaux convenus dans des actes législatifs pertinents, y compris la production d'électricité provenant d'autoconsommateurs d'énergies renouvelables et de communautés d'énergie renouvelable;

c) mesures destinées à éviter le déboisement, à soutenir la protection et la restauration des tourbières, forêts et autres écosystèmes terrestres ou marins, y compris mesures contribuant à la protection, à la restauration et à une meilleure gestion de ces écosystèmes, notamment en ce qui concerne les zones maritimes protégées, ainsi qu'à accroître le boisement et le reboisement dans le respect de la biodiversité, y compris dans les pays en développement ayant ratifié l'accord de Paris, et mesures visant à améliorer le transfert de technologies et la facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays;

d) piégeage par la sylviculture et les sols dans l'Union;

e) captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour l'environnement, du CO_2, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers, et méthodes technologiques innovantes d'élimination du carbone, telles que le captage direct du carbone dans l'air et son stockage;

f) investissement dans des formes de transport qui contribuent de manière significative à la décarbonation du secteur et dans l'accélération de la transition vers ces formes de transport, y compris le développement de services et de technologies de transport ferroviaire de passagers et de marchandises et de bus respectueux du climat, mesures visant à décarboner le secteur maritime, notamment l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires et des ports, les technologies et les infrastructures innovantes, les combustibles de substitution durables, tels que l'hydrogène et l'ammoniac produits à partir de sources renouvelables, ainsi que les technologies de propulsion à émissions nulles, et financement de mesures visant à soutenir la décarbonation des aéroports conformément à un règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil, et à un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité de conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable;»;

d) au paragraphe 3, premier alinéa, 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, à soutenir l'efficacité et le caractère renouvelable des systèmes de chauffage et de refroidissement, ou à soutenir les rénovations lourdes et les rénovations lourdes par étapes de bâtiments conformément à la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil (*), en commençant par la rénovation des bâtiments les moins performants;

(*) Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).»;

e) au paragraphe 3, premier alinéa, les points suivants sont insérés:

«h bis) octroi d'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, et réduction ciblée des droits et des charges pour l'électricité produite à partir de sources renouvelables;

h ter) financement des programmes nationaux de dividendes climatiques ayant un effet positif avéré sur l'environnement, documenté dans le rapport annuel visé à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil (*);

(*) 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) nº 663/2009 et (CE) nº 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) nº 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1);»;

f) au paragraphe 3, premier alinéa, le point k) est remplacé par le texte suivant:

«k) promotion de l'acquisition de compétences et de la réaffectation de la main-d'œuvre afin de contribuer à une transition juste vers une économie neutre pour le climat, en particulier dans les régions les plus concernées par la transition professionnelle, en étroite collaboration avec les partenaires sociaux, et investissement dans la requalification et le perfectionnement des travailleurs potentiellement touchés par la transition, y compris les travailleurs du transport maritime;

l) mesures visant à écarter tout risque résiduel de fuite de carbone dans les secteurs couverts par l'annexe I du règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil (*), à soutenir la transition et à promouvoir leur décarbonation dans le respect des règles en matière d'aides d'État.

(*) Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (JO L 130 du 16.5.2023, p. 52).»;

g) au paragraphe 3, l'alinéa suivant est inséré après le premier alinéa:

«Lorsqu'ils déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas, les États membres tiennent compte de la nécessité de continuer à accroître le financement international de la lutte contre le changement climatique dans les pays tiers vulnérables visés au premier alinéa, point j).»;

h) au paragraphe 3, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les États membres sont réputés avoir respecté les dispositions du présent paragraphe lorsqu'ils ont mis en place et appliquent des politiques de soutien fiscal ou financier, y compris, notamment, dans les pays en développement, ou des politiques réglementaires nationales qui font appel au soutien financier, qui ont été établies aux fins mentionnées au premier alinéa et qui ont une valeur équivalente à celle des recettes visées au premier alinéa.»;

i) au paragraphe 3, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les États membres informent la Commission de l'utilisation des recettes et des mesures prises au titre du présent paragraphe dans les rapports qu'ils transmettent conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/1999, en précisant, s'il y a lieu et ainsi qu'il convient, quelles recettes sont utilisées et les actions qui sont entreprises pour mettre en œuvre leurs plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat présentés conformément audit règlement, ainsi que leur plan territorial de transition juste élaboré conformément à l'article 11 du règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil (*).

Les rapports sont suffisamment détaillés pour permettre à la Commission d'apprécier le respect par les États membres du premier alinéa.

(*) Règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste (JO L 231 du 30.6.2021, p. 1).»;

j) au paragraphe 4, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 de la présente directive 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 de mise aux enchères nécessaires pour le transfert d'une part des recettes au budget de l'Union en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, de la présente directive ou en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, afin de faire en sorte que celle-ci soit réalisée de manière ouverte, transparente, harmonisée et non discriminatoire. À cette fin, le processus doit être prévisible, notamment en ce qui concerne le calendrier, le déroulement des enchères et les quantités de quotas qui, selon les estimations, devraient être disponibles.»;

k) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. La Commission surveille le fonctionnement du marché européen du carbone. Chaque année, elle présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le fonctionnement du marché du carbone et d'autres politiques pertinentes en matière de climat et d'énergie, y compris le fonctionnement des mises aux enchères, la liquidité et les volumes échangés, ainsi qu'un résumé des informations fournies par l'Autorité européenne des marchés financiers (AEMF) conformément à l'article 6 du présent article et des informations fournies par les États membres sur les mesures financières visées à l'article 10 *bis*, paragraphe 6. Le cas échéant, les États membres s'assurent que toute information utile est fournie à la Commission au moins deux mois avant l'adoption du rapport par la Commission.»;

l) le paragraphe suivant est ajouté:

«6. L'AEMF contrôle régulièrement l'intégrité et la transparence du marché européen du carbone, notamment en ce qui concerne la volatilité du marché et l'évolution des prix, le fonctionnement des enchères, les opérations de négociation sur le marché des quotas d'émission et les instruments dérivés sur ceux-ci, y compris la négociation de gré-à-gré, la liquidité et les volumes négociés, ainsi que les catégories et le comportement de négociation des acteurs du marché, y compris les positions des intermédiaires financiers. L'AEMF présente ses différentes conclusions et, le cas échéant, formule des recommandations dans les évaluations qu'elle adresse au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et au Comité européen du risque systémique conformément à l'article 32, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1095/2010 du Parlement européen et du Conseil (*). Aux fins des tâches visées à la première phrase du présent paragraphe, l'AEMF et les autorités compétentes concernées coopèrent et échangent des informations détaillées sur tous les types de transactions conformément à l'article 25 du règlement (UE) n° 596/2014 du Parlement européen et du Conseil (**).

(*) Règlement (UE) n° 1095/2010 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 instituant une Autorité européenne de surveillance (Autorité européenne des marchés financiers), modifiant la décision n° 716/2009/CE et abrogeant la décision 2009/77/CE de la Commission (JO L 331 du 15.12.2010, p. 84).

(**) Règlement (UE) n° 596/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 sur les abus de marché (règlement relatif aux abus de marché) et abrogeant la directive 2003/6/CE du Parlement européen et du Conseil et les directives 2003/124/CE, 2003/125/CE et 2004/72/CE de la Commission (JO L 173 du 12.6.2014, p. 1).».

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

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

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

«Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 8 de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil (*) et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 %. 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 ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

La Commission complète la présente directive en prévoyant, dans les actes délégués adoptés en vertu du présent paragraphe et sans préjudice des règles applicables au titre de la directive 2012/27/UE, des règles simples et harmonisées sur le plan administratif aux fins de l'application du troisième alinéa du présent paragraphe qui garantit que l'application de la conditionnalité ne compromet pas l'égalité des conditions de concurrence, l'intégrité environnementale ou l'égalité de traitement entre les installations dans l'ensemble de l'Union. Ces règles harmonisées prévoient notamment des calendriers et des critères pour la reconnaissance des mesures d'efficacité énergétique mises en œuvre ainsi que d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, sur la base de la procédure relative aux mesures nationales d'exécution visée à l'article 11, paragraphe 1, de la présente directive.

Outre les exigences énoncées au troisième alinéa du présent paragraphe, la réduction de 20 % visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1er mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente directive. Ce plan contient les éléments précisés à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, et est établi conformément aux actes d'exécution prévus audit article. L'article 10 *ter*, paragraphe 4, s'entend comme se référant uniquement au niveau de l'installation. La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, troisième alinéa, point b), est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025 puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 15. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 % si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

Les quotas qui ne sont pas alloués en raison d'une réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit conformément aux troisième et cinquième alinéas du présent paragraphe sont utilisés pour exempter les installations de l'ajustement prévu au paragraphe 5 du présent article. Si de tels quotas subsistent, 50 % d'entre eux sont mis à disposition pour soutenir l'innovation conformément au paragraphe 8 du présent article. Les 50 % restants de ces quotas sont mis aux enchères conformément à l'article 10, paragraphe 1, de la présente directive et les États membres devraient utiliser les recettes y afférentes pour écarter tout risque résiduel de fuite de carbone dans les secteurs couverts par l'annexe I du règlement (UE) 2023/956, soutenir la transition et promouvoir leur décarbonation dans le respect des règles en matière d'aides d'État.

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) 2023/956. Les mesures visées au premier alinéa du présent paragraphe 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).»;

ii) le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour chaque secteur et sous-secteur, en principe, le référentiel est calculé pour les produits et non pour les intrants, de manière à maximiser la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les gains d'efficacité énergétique tout au long du processus de production du secteur ou du sous-secteur concerné. Afin d'inciter davantage à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de l'efficacité énergétique et de garantir des conditions équitables pour les installations faisant appel aux technologies nouvelles qui réduisent partiellement ou éliminent totalement les émissions de gaz à effet de serre et pour les installations faisant appel aux technologies existantes, les référentiels ex ante déterminés à l'échelle de l'Union sont réexaminés en ce qui concerne leur application au cours de 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, en tenant compte comme principes directeurs du potentiel d'utilisation circulaire des matériaux et du fait que les référentiels devraient être indépendants de la matière première et du type de processus de production, lorsque les processus de production ont la même finalité. La Commission s'efforce d'adopter les actes d'exécution visant à déterminer les valeurs révisées des référentiels pour l'allocation de quotas à titre gratuit conformément au paragraphe 2, troisième alinéa, dès que possible et avant le début de la période 2026-2030.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 *bis*. Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement 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 marchandises est appliqué (le facteur MACF). Le facteur MACF est égal à 100 % pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, point b), de ce règlement, est égal à 97,5 % en 2026, 95 % en 2027, 90 % en 2028, 77,5 % en 2029, 51,5 % en 2030, 39 % en 2031, 26,5 % en 2032 et 14 % en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique.

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 marchandises énumérées à l'annexe I du règlement (UE) 2023/956, 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, de la présente directive. Le facteur MACF est appliqué pour ce calcul.

Les quotas qui résultent de la réduction de l'allocation à titre gratuit sont rendus disponibles pour soutenir l'innovation conformément au paragraphe 8.

Au plus tard le 31 décembre 2024 et dans le cadre du rapport annuel qu'elle présente au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 10, paragraphe 5, de la présente directive, la Commission évalue le risque de fuite de carbone pour les marchandises soumises au MACF fabriqués dans l'Union et destinées à être exportées vers des pays tiers qui n'appliquent pas le SEQE de l'UE ou un mécanisme similaire de tarification du carbone. Le rapport évalue en particulier le risque de fuite de carbone dans les secteurs auxquels s'appliquera le MACF, en particulier le rôle et l'adoption accélérée de l'hydrogène, ainsi que l'évolution des flux commerciaux et des émissions intrinsèques des marchandises produites par ces secteurs sur le marché mondial. Lorsque le rapport conclut à l'existence d'un risque de fuite de carbone pour les marchandises produites dans l'Union et destinées à être exportées vers des pays tiers qui n'appliquent pas le SEQE de l'UE ou un mécanisme similaire de tarification du carbone, la Commission présente, s'il y a lieu, une proposition législative visant à traiter ce risque de fuite de carbone d'une manière qui soit conforme aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, en ce compris l'article XX de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994, et qui tienne compte de la décarbonation des installations dans l'Union.»;

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) du présent alinéa, en prenant en compte le point e) du présent alinéa, 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.»;

ii) au troisième alinéa, les points suivants sont ajoutés:

«d) Lorsque le taux de réduction annuel est supérieur à 2,5 % ou inférieur à 0,3 %, 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.

e) Pour la période 2026-2030, le taux de réduction annuel pour le référentiel de produit pour la fonte liquide n'est pas affecté par la modification des définitions des référentiels et des limites du système applicables en vertu du paragraphe 1, huitième alinéa.»;

iii) 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) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Afin de respecter la part de quotas à mettre aux enchères visée à l'article 10, lorsque la somme des quotas alloués à titre gratuit chaque année n'atteint pas la quantité maximale permettant de respecter la part de quotas à mettre aux enchères, le reste des quotas nécessaire pour atteindre cette quantité est utilisé pour éviter ou limiter la réduction des quotas alloués à titre gratuit, de manière à respecter la part de quotas à mettre aux enchères les années suivantes. Toutefois, dans les cas où la quantité maximale est atteinte, les quotas alloués à titre gratuit sont adaptés en conséquence. Cette adaptation est effectuée de manière uniforme. Cependant, les installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont inférieurs à la moyenne des 10 % d'installations les plus efficaces d'un secteur ou sous-secteur de l'Union pour les référentiels pertinents au cours d'une année lors de laquelle une adaptation s'applique ne sont pas soumises à une telle adaptation.»;

f) 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 du présent paragraphe, 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 du présent article. Lorsqu'un État membre consacre un montant supérieur à l'équivalent de 25 % des recettes tirées de la mise aux enchères de quotas visée à l'article 10, paragraphe 3, pour l'année au cours de laquelle les coûts indirects ont été supportés, il expose les raisons du dépassement de ce montant.»;

g) 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 du premier alinéa, première phrase, du présent paragraphe.»;

h) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Sont rendus disponibles 345 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être allouée à titre gratuit conformément au présent article, et 80 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 au paragraphe 1 *bis* du présent article, pour alimenter un fonds (ci-après dénommé "Fonds pour l'innovation") destiné à soutenir l'innovation dans le domaine des techniques, procédés et technologies à émissions de carbone faibles ou nulles qui contribuent significativement à la décarbonation des secteurs couverts par la présente directive et à la réalisation des objectifs "zéro pollution" et de circularité, y compris les projets destinés à déployer à grande échelle ces techniques, procédés et technologies sur l'ensemble du territoire de l'Union. Ces projets présentent un potentiel important de réduction des émissions de gaz à effet de serre et contribuent à réaliser des économies d'énergie et de ressources conformément aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030.

La Commission affecte en début de période les quotas du Fonds pour l'innovation afin de garantir qu'un montant adéquat de ressources soit disponible pour favoriser l'innovation, y compris le déploiement à grande échelle.

Les quotas qui ne sont pas délivrés à des exploitants d'aéronefs en raison de leur cessation d'activité 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.

Par ailleurs, 5 millions de quotas prélevés sur la quantité visée à l'article 3 *quater*, paragraphes 5 et 7, concernant les quotas "aviation" pour 2026 sont mis à disposition pour le soutien à l'innovation visé au premier alinéa du présent paragraphe.

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 du présent paragraphe.

Le Fonds pour l'innovation couvre les secteurs énumérés aux annexes I et III, ainsi que les produits et les procédés remplaçant ceux à forte intensité de carbone fabriqués ou utilisés dans les secteurs énumérés à l'annexe I, y compris les technologies innovantes en matière d'énergies renouvelables et de stockage de l'énergie et le captage et l'utilisation du carbone (CCU) sans danger pour l'environnement qui contribue à une atténuation substantielle du changement climatique, en particulier pour les émissions inévitables, et encourage la construction et l'exploitation de projets visant un captage, un transport et un stockage géologique (CSC) du CO_2 sans danger pour

l'environnement, en particulier pour les émissions inévitables provenant d'activités industrielles, et le captage direct du CO_2 dans l'atmosphère assorti d'un stockage sûr, durable et permanent, d'une manière géographiquement équilibrée. Le Fonds pour l'innovation peut également soutenir les technologies et infrastructures qui relèvent de l'innovation de rupture, y compris la production de carburants à émissions de carbone faibles ou nulles, destinées à décarboner les secteurs du transport maritime, aérien, ferroviaire et routier, y compris les modes de transport collectif tels que les transports publics et les services de transport en autocar.

En ce qui concerne l'aviation, il peut également soutenir l'électrification et les mesures de réduction des incidences climatiques globales de l'aviation.

La Commission accorde une attention particulière aux projets qui relèvent des secteurs couverts par le règlement (UE) 2023/956 afin de soutenir l'innovation dans les technologies à faible émission de carbone, le CCU, le CSC, les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique, l'objectif étant qu'au cours de la période 2021-2030, les projets dans ces secteurs se voient attribuer une part significative de l'équivalent en valeur financière des quotas mentionnés au paragraphe 1 *bis*, quatrième alinéa, du présent article. En outre, la Commission peut lancer, avant 2027, des appels à propositions visant spécifiquement les secteurs couverts par le règlement mentionné ci-avant.

La Commission accorde également une attention particulière aux projets contribuant à la décarbonation du secteur maritime et inclut des thèmes consacrés à cette finalité dans les appels à propositions du Fonds pour l'innovation, lorsque cela s'y prête, y compris pour électrifier le transport maritime et pour faire face à son incidence intégrale sur le climat, y compris les émissions de carbone noir. Ces appels à propositions tiennent également particulièrement compte, dans les critères utilisés pour la sélection des projets, du potentiel de renforcement de la protection de la biodiversité et de réduction de la pollution sonore et hydrique des projets et des investissements.

Le Fonds pour l'innovation peut, conformément au paragraphe 8 *bis*, soutenir des projets au moyen d'appels d'offres concurrentiels, tels que des contrats d'écart compensatoire, des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone ou des contrats à prime fixe, afin de soutenir les technologies de décarbonation pour lesquelles le prix du carbone pourrait ne pas constituer une incitation suffisante.

La Commission recherche des synergies entre le Fonds pour l'innovation et Horizon Europe, en particulier en ce qui concerne les partenariats européens, et, le cas échéant, entre le Fonds pour l'innovation et d'autres programmes de l'Union.

Les projets implantés sur le territoire de tous les États membres, y compris les projets à petite ou moyenne échelle, sont éligibles, ainsi que, pour les activités maritimes, les projets présentant une valeur ajoutée manifeste pour l'Union. 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 visés à l'article 10, paragraphe 4, de la présente directive. Les recettes tirées de cette mise aux enchères constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil (**). Les engagements budgétaires contractés pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés en tranches annuelles sur plusieurs années.

La Commission fournit, sur demande, une assistance technique aux États membres dont la participation effective aux projets du Fonds pour l'innovation est faible, afin d'accroître les capacités de l'État membre demandeur à soutenir les efforts que déploient les promoteurs de projets sur leur territoire pour soumettre, au titre du Fonds pour l'innovation, des demandes de financement, en vue d'améliorer la participation géographique effective au Fonds pour l'innovation et d'augmenter la qualité globale des projets soumis. La Commission assure une couverture géographique effective et fondée sur la qualité en ce qui concerne le financement par le Fonds pour l'innovation dans l'ensemble de l'Union et assure une analyse complète des progrès accomplis et un suivi approprié à cet égard.

Sous réserve de l'accord des demandeurs, après la clôture d'un appel à propositions, la Commission informe les États membres des demandes de financement de projets sur leur territoire respectif et leur fournit des informations détaillées concernant ces demandes afin de faciliter la coordination par les États membres du soutien apporté aux projets. En outre, la Commission informe les États membres de la liste des projets présélectionnés avant l'octroi de l'aide.

Les projets sont sélectionnés selon une procédure de sélection transparente, d'une manière neutre sur le plan technologique conformément aux objectifs du Fonds pour l'innovation énoncés au premier alinéa du présent paragraphe et sur la base de critères objectifs et transparents, en tenant compte de la mesure dans laquelle les

projets contribuent aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie, tout en contribuant à la réalisation des objectifs "zéro pollution" et de circularité conformément au premier alinéa du présent paragraphe, et, 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 neutre sur le plan climatique dans les secteurs concernés. La priorité est accordée aux technologies et procédés innovants qui permettent de remédier à plusieurs types d'incidences sur l'environnement. Les projets faisant intervenir le CCU génèrent une réduction nette des émissions et assurent que des émissions sont évitées ou que le CO_2 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. Le potentiel de réduction des émissions dans plusieurs secteurs lorsque des projets, y compris des projets situés dans des zones voisines, sont combinés est pris en compte dans les critères utilisés pour la sélection des projets.

Les projets financés par le Fonds pour l'innovation sont tenus de partager les connaissances avec d'autres projets pertinents ainsi qu'avec les chercheurs établis dans l'Union ayant un intérêt légitime. Les modalités du partage des connaissances sont définies par la Commission dans ses appels à propositions.

Les appels à propositions sont ouverts et transparents. Lors de la préparation des appels à propositions, la Commission s'efforce de faire en sorte que tous les secteurs soient dûment couverts. La Commission prend des mesures pour faire en sorte que les appels soient diffusés aussi largement que possible, et en particulier auprès des petites et moyennes entreprises.

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.

Au plus tard le 31 décembre 2023 et tous les ans par la suite, la Commission fait rapport au comité des changements climatiques visé à l'article 22 *bis*, paragraphe 1, de la présente directive sur la mise en œuvre du Fonds pour l'innovation, en fournissant une analyse des projets ayant obtenu un financement, par secteur et par État membre, ainsi que de la contribution attendue desdits projets à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique dans l'Union énoncé dans le règlement (UE) 2021/1119. La Commission transmet le rapport au Parlement européen et au Conseil et rend le rapport public.

(*) 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 CO_2 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).

(**) Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).»;

i) les paragraphes suivants sont insérés:

«8 *bis*. Pour les contrats d'écart compensatoire et les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone attribués à l'issue d'un mécanisme de mise en concurrence, une couverture appropriée au moyen d'engagements budgétaires résultant du produit de la mise aux enchères des quotas disponibles dans le Fonds pour l'innovation est assurée; ces engagements budgétaires peuvent être fractionnés sur plusieurs années en tranches annuelles. Pour les deux premiers cycles du mécanisme de mise en concurrence, la responsabilité financière liée aux contrats d'écart compensatoire et aux contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone est pleinement couverte par des crédits provenant du produit de la mise aux enchères des quotas alloués au Fonds pour l'innovation conformément au paragraphe 8.

Sur la base d'une évaluation qualitative et quantitative par la Commission des risques financiers découlant de la mise en œuvre des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, à effectuer après la conclusion des deux premiers cycles du mécanisme de mise en concurrence et chaque fois que nécessaire par la suite, conformément au principe de prudence, selon lequel il convient de ne pas surestimer les actifs et les bénéfices et de ne pas sous-estimer les passifs et les pertes, la Commission peut, conformément à l'habilitation visée au huitième alinéa, décider de ne couvrir qu'une partie de la responsabilité financière liée aux contrats d'écart compensatoire et aux contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone par les moyens visés au premier alinéa, la partie restante étant couverte par d'autres moyens. La Commission s'efforce de limiter le recours à d'autres moyens de couverture.

Lorsque l'évaluation aboutit à la conclusion que d'autres moyens de couverture sont nécessaires pour réaliser pleinement le potentiel des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, la Commission cherche à combiner de manière équilibrée ces autres moyens de couverture. Par dérogation à l'article 210, paragraphe 1, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, la Commission détermine l'étendue de l'utilisation d'autres moyens de couverture en vue de l'acte délégué prévu au huitième alinéa du présent paragraphe.

La responsabilité financière restante est suffisamment couverte, vu les principes du titre X du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, si nécessaire, en fonction des spécificités des contrats d'écart compensatoire et des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, en dérogeant à l'article 209, paragraphe 2, points d) et h), à l'article 210, paragraphe 1, à l'article 211, paragraphes 1, 2, 4 et 6, aux articles 212, 213 et 214, à l'article 218, paragraphe 1, et à l'article 219, paragraphes 3 et 6, dudit règlement. Le cas échéant, les autres moyens de couverture, le taux de provisionnement et les dérogations nécessaires sont définis dans l'acte délégué prévu au huitième alinéa du présent paragraphe.

La Commission n'utilise pas plus de 30 % du produit de la mise aux enchères des quotas alloués au Fonds pour l'innovation conformément au paragraphe 8 pour provisionner les contrats d'écart compensatoire et les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone.

Le taux de provisionnement n'est pas inférieur à 50 % de la responsabilité financière totale supportée par le budget de l'Union pour les contrats d'écart compensatoire et les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone. Lorsqu'elle fixe le taux de provisionnement, la Commission tient compte des éléments susceptibles de réduire les risques financiers pour le budget de l'Union, au-delà des crédits disponibles au titre du Fonds pour l'innovation, tels qu'un éventuel partage de responsabilité avec les États membres sur une base volontaire ou un éventuel mécanisme de réassurance du secteur privé. La Commission revoit le taux de provisionnement au moins tous les 3 ans à compter de la date d'application de l'acte délégué qui le fixe pour la première fois.

Afin d'éviter des demandes spéculatives, l'accès à la mise en concurrence peut être subordonné au paiement par les demandeurs d'une caution qui sera perdue en cas de non-exécution du contrat. Ces cautions perdues sont utilisées pour le Fonds pour l'innovation en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046. Toute contribution versée à l'autorité d'octroi par un bénéficiaire conformément aux termes du contrat d'écart compensatoire ou du contrat d'écart compensatoire appliqué au carbone lorsque le prix de référence est supérieur au prix d'exercice (remboursements) sont utilisées pour le Fonds pour l'innovation en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, dudit règlement.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 de la présente directive pour compléter la présente directive afin de prévoir et de préciser d'autres moyens de couverture, le cas échéant, et, s'il y a lieu, le taux de provisionnement et les dérogations supplémentaires nécessaires au titre X du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, comme prévu au quatrième alinéa du présent paragraphe, ainsi que les règles relatives au fonctionnement du mécanisme de mise en concurrence, notamment en ce qui concerne les dépôts et les remboursements.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de modifier le cinquième alinéa du présent paragraphe en relevant la limite de 30 % visée audit alinéa de 20 points de pourcentage au maximum, si nécessaire, pour répondre à une demande de contrats d'écart compensatoire et de contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone, compte tenu de l'expérience acquise lors des premiers cycles du mécanisme de mise en concurrence et de la nécessité de trouver un juste équilibre entre ces subventions et ces contrats dans le soutien apporté par le Fonds pour l'innovation.

Les aides financières issues du Fonds pour l'innovation sont conformes aux objectifs stratégiques énoncés dans le présent article et ne donnent pas lieu à des distorsions indues sur le marché intérieur. Dans cette perspective, les aides accordées le sont uniquement pour couvrir les coûts additionnels ou les risques d'investissement qui ne peuvent être supportés par des investisseurs dans des conditions normales de marché.

8 *ter*. Sont rendus disponibles au titre du Fonds social pour le climat établi par le règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil (*) 40 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être allouée à titre gratuit conformément au présent article, et 10 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être mise aux enchères conformément à l'article 10 de la présente directive. La Commission veille à ce que les quotas destinés au Fonds social pour le climat soient mis aux enchères en 2025 conformément aux principes et modalités visés à l'article 10, paragraphe 4, de la présente directive et à l'acte délégué adopté en vertu dudit article. Le produit de cette mise aux enchères constitue des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, qui sont utilisées conformément aux règles applicables au Fonds social pour le climat.

(*) Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060 (JO L 130 du 16.5.2023, p. 1).»;

j) le paragraphe 19 est remplacé par le texte suivant:

«19. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité. Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités.»;

k) le paragraphe suivant est ajouté:

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

14) À l'article 10 *ter*, paragraphe 4, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Dans un État membre où, en moyenne au cours des années de 2014 à 2018, la part des émissions totales du chauffage urbain de l'Union, divisée par la part de PIB dudit État membre dans le PIB total de l'Union, est supérieure à 5, une allocation à titre gratuit supplémentaire de 30 % de la quantité déterminée conformément à l'article 10 *bis* est allouée au chauffage urbain pour la période 2026-2030, à condition qu'un volume d'investissement équivalente à la valeur de l'allocation de quotas à titre gratuit supplémentaire soit investie pour réduire sensiblement les émissions avant 2030 conformément aux plans de neutralité climatique visés au troisième alinéa du présent paragraphe et que la réalisation des objectifs et des jalons visés au point b) dudit alinéa soit confirmée par la vérification effectuée conformément au quatrième alinéa du présent paragraphe.

Au plus tard le 1er mai 2024, les gestionnaires de réseaux de chauffage urbain établissent un plan de neutralité climatique pour les installations pour lesquelles ils demandent l'allocation supplémentaire de quotas à titre gratuit conformément au deuxième alinéa du présent paragraphe. Ledit plan est compatible avec l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 et définit:

a) des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation ou de l'entreprise, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone;

b) des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point a) du présent alinéa;

c) une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point a) du présent alinéa en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés au troisième alinéa, point b), du présent paragraphe, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025 puis pour chaque période se terminant le 31 décembre de chaque cinquième année suivante, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 15. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de la quantité visée au premier alinéa du présent paragraphe si la réalisation des valeurs cibles et jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

La Commission adopte des actes d'exécution afin de préciser le contenu minimal des informations visées au troisième alinéa, points a), b) et c), du présent paragraphe, et le format des plans de neutralité climatique visés audit alinéa et à l'article 10 *bis*, paragraphe 1, cinquième alinéa. La Commission recherche des synergies avec des plans similaires prévus par le droit de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.».

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

«7. 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.».

16) L'article suivant est inséré:

«*Article 10 quater bis*

Échéance anticipée pour l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit pour la modernisation du secteur de l'énergie

Par dérogation à l'article 10 *quater*, les États membres concernés ne peuvent allouer des quotas gratuits à titre transitoire aux installations conformément audit article que pour les investissements réalisés jusqu'au 31 décembre 2024. Les quotas mis à la disposition des États membres concernés conformément à l'article 10 *quater* pour la période 2021-2030 qui ne sont pas utilisés pour de tels investissements, dans la proportion déterminée par l'État membre concerné sont:

a) ajoutés à la quantité totale de quotas que l'État membre concerné doit mettre aux enchères conformément à l'article 10, paragraphe 2; ou

b) utilisés pour soutenir des investissements dans le cadre du Fonds pour la modernisation visé à l'article 10 *quinquies*, conformément aux règles applicables aux recettes provenant des quotas énoncées à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4.

Le 15 mai 2024 au plus tard, l'État membre concerné informe la Commission des quantités respectives de quotas à utiliser au titre de l'article 10, paragraphe 2, premier alinéa, point a), et, par dérogation à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4, deuxième phrase, en vertu de l'article 10 *quinquies*.».

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

a) le paragraphe 1 est remplacé 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 (ci-après dénommé "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 qui y sont mentionnés.

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 et les objectifs à long terme énoncés dans l'accord de Paris. Les États membres bénéficiaires peuvent, s'il y a lieu, utiliser les ressources du Fonds pour la modernisation pour financer des investissements impliquant les régions frontalières limitrophes de l'Union. Aucun soutien au titre du Fonds pour la modernisation n'est accordé aux installations de production d'énergie qui utilisent des combustibles fossiles. Toutefois, les recettes provenant des quotas faisant l'objet d'une notification conformément au paragraphe 4 du présent article peuvent être utilisées pour des investissements impliquant des combustibles fossiles gazeux.

En outre, les recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, de la présente directive peuvent, lorsque l'activité est considérée comme durable sur le plan environnemental au titre du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil (*) et est dûment justifiée pour des raisons de sécurité énergétique, être utilisées pour des investissements impliquant des combustibles fossiles gazeux, à condition que, pour la production d'énergie, les quotas soient mis aux enchères avant le 31 décembre 2027 et, pour les investissements impliquant des utilisations en aval du gaz, que les quotas soient mis aux enchères avant le 31 décembre 2028.

(*) Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).»;

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

«2. Au moins 80 % des recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, et des quotas faisant l'objet d'une notification conformément au paragraphe 4 du présent article, et au moins 90 % des recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, quatrième alinéa, sont utilisés pour soutenir les investissements dans les domaines suivants:

a) la production et l'utilisation d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables, y compris l'hydrogène renouvelable;

b) le chauffage et le refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables;

c) la réduction de la consommation énergétique dans son ensemble grâce à l'efficacité énergétique, y compris dans l'industrie, les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets;

d) le stockage de l'énergie et la modernisation des réseaux énergétiques, y compris la gestion de la demande, les réseaux de chauffage urbain, les réseaux de distribution d'électricité, le renforcement des interconnexions entre les États membres et les infrastructures pour une mobilité à émissions nulles;

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 la société civile et les partenaires sociaux, d'une manière qui soit cohérente avec les actions correspondantes inclues par les États membres dans leurs plans territoriaux pour une transition juste et en vue de contribuer à ces actions, conformément à l'article 8, paragraphe 2, premier alinéa, point k), du règlement (UE) 2021/1056, le cas échéant.»;

c) le paragraphe 11 est remplacé par le texte suivant:

«11. Le comité d'investissement rend compte une fois par an à la Commission de son expérience acquise en matière d'évaluation des investissements, en particulier en termes de réduction des émissions et de coûts associés. Le 31 décembre 2024 au plus tard, compte tenu des constatations du comité d'investissement, la Commission réexamine les domaines de projet visés au paragraphe 2 et la base sur laquelle le comité d'investissement formule ses recommandations.

Le comité d'investissement est chargé de la publication du rapport annuel. La Commission transmet ce rapport annuel au Parlement européen et au Conseil.».

18) L'article suivant est inséré:

«*Article 10 septies*

Principe consistant à "ne pas causer de préjudice important"

À partir du 1er janvier 2025, les États membres bénéficiaires et la Commission utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas destinés au Fonds pour l'innovation conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de la présente directive et des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième et quatrième alinéas, de la présente directive en appliquant les critères liés au principe consistant à "ne pas causer de préjudice important" énoncés à l'article 17 du règlement (UE) 2020/852, qui sont utilisés pour déterminer si une activité économique pour laquelle des critères d'examen technique ont été établis cause un préjudice important à un ou plusieurs des objectifs environnementaux mentionnés, conformément à l'article 10, paragraphe 3, point b), dudit règlement.».

19) À l'article 11, paragraphe 2, la date du «28 février» est remplacée par celle du «30 juin».

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

«Dispositions Applicables à l'Aviation, au Transport Maritime et aux Installations Fixes».

21) 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 septembre 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 précédente, 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 précédente, 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 précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 3 *octies sexies*.

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) les paragraphes suivants sont insérés après le paragraphe 3:

«3 -*sexies*. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point c), les compagnies maritimes peuvent restituer 5 % de quotas en moins que leurs émissions vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

Lorsque le nombre de quotas restitués est inférieur aux émissions vérifiées, une fois la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués établie pour chaque année, une quantité de quotas correspondant à cette différence est annulée plutôt que mise aux enchères conformément à l'article 10.

3 -*quinquies*. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point c), du présent article et à l'article 16, la Commission, à la demande d'un État membre, prévoit, au moyen d'un acte d'exécution, que les États membres doivent considérer que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et qu'ils ne doivent prendre aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers, entre un port d'une île relevant de la juridiction dudit État membre demandeur, ne disposant d'aucune liaison routière ou ferroviaire avec le continent et d'une population de moins de 200 000 résidents permanents, selon les dernières données disponibles en 2022, et un port relevant de la juridiction de ce même État membre, ainsi que lors des activités à quai de ces navires en rapport avec de tels voyages.

La Commission publie la liste des îles visées au premier alinéa ainsi que des ports concernés et tient cette liste à jour.

3 -*quater*. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point c), du présent article et à l'article 16, la Commission, à la demande conjointe de deux États membres, dont l'un n'a pas de frontière terrestre avec un autre État membre et l'autre État membre étant l'État membre géographiquement le plus proche de l'État membre sans une telle frontière terrestre, prévoit, au moyen d'un acte d'exécution, que ces États membres doivent considérer que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et qu'ils ne doivent prendre aucune mesure à

l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages effectués entre les deux États membres par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers dans le cadre d'un contrat de service public transnational ou d'une obligation de service public au niveau transnational, exposés dans la demande conjointe, ainsi que lors des activités à quai de ces navires en rapport avec de tels voyages.

3 -*ter*. L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages.»;

e) le paragraphe 3 -*bis* est remplacé 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, les exploitants d'aéronefs et les compagnies maritimes sont devenues caduques. Les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 3, comprennent les mesures nécessaires dans les cas visés au présent paragraphe.»;

f) le paragraphe 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 de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 pour compléter la présente directive concernant les conditions à satisfaire pour qu'un gaz à effet de serre soit réputé avoir été lié chimiquement, de manière permanente, à un produit, comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe.»;

g) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que des quotas soient annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient. En cas de fermeture de capacités de production d'électricité sur leur territoire en raison de mesures nationales supplémentaires, les États membres peuvent, et sont vivement encouragés à, annuler des quotas provenant de la quantité totale de quotas qu'ils mettent aux enchères visée à l'article 10, paragraphe 2, à concurrence d'un montant correspondant à la moyenne des émissions vérifiées de l'installation concernée au cours d'une période de cinq ans précédant la fermeture. L'État membre concerné informe la Commission d'une telle annulation de quotas envisagée, ou des raisons de ne pas les annuler, conformément aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4.».

22) À l'article 14, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La Commission adopte des actes d'exécution concernant les modalités de surveillance et de déclaration des émissions et, le cas échéant, des données d'activité, relatives aux activités énumérées à l'annexe I de la présente directive, et les effets hors CO_2 de l'aviation sur les liaisons dont les émissions sont déclarées conformément à la présente directive; ces actes sont fondés sur les principes régissant la surveillance et la déclaration énoncés à l'annexe IV de la présente directive et sur les exigences énoncées aux paragraphes 2 et 5 du présent article. Ces actes d'exécution précisent également le potentiel de réchauffement climatique de chaque gaz à effet de serre et tiennent compte des connaissances scientifiques les plus récentes sur les effets des émissions hors CO_2 de l'aviation dans les exigences relatives à la surveillance et à la déclaration des émissions et de leurs effets, y compris les effets hors CO_2 de l'aviation. Ces actes d'exécution prévoient l'application des 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, 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.».

23) 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) au paragraphe 3, la date du «30 avril» est remplacée par celle du «30 septembre»;

c) le paragraphe suivant est inséré:

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

d) le paragraphe 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 de restitution conformément à l'article 12. Lorsque le navire bat le pavillon d'un État membre et pénètre dans l'un de ses ports ou que la présence de ce navire est constatée dans l'un de ses ports, l'État membre concerné, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, immobilise le navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations de restitution.

Lorsqu'il est constaté qu'un navire d'une compagnie maritime visée au premier alinéa se trouve dans l'un des ports de l'État membre dont le navire bat le pavillon, l'État membre concerné peut, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, émettre un ordre d'immobilisation du navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations de restitution. Il en informe la Commission, l'AESM et les autres États membres. À la suite de la délivrance d'un tel ordre d'immobilisation du navire, chaque État membre prend les mêmes mesures que celles requises à la suite d'une décision d'expulsion prise conformément au premier alinéa, deuxième phrase.

Le présent paragraphe est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse.».

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

«*Article 18 ter*

Assistance de la Commission, de l'AESM et d'autres organisations compétentes

1. Pour s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de l'article 3 *quater*, paragraphe 4, et des articles 3 *octies*, 3 *octies quinquies*, 3 *octies sexies*, 3 *octies septies*, 3 *octies octies* et 18 *bis*, la Commission, l'État membre responsable et les autorités responsables de compagnies maritimes peuvent demander l'assistance de l'AESM ou d'une autre organisation compétente et conclure à cet effet tout accord approprié avec ces organisations.

2. La Commission, avec l'aide de l'AESM, s'efforce de mettre au point des outils et des orientations appropriés pour faciliter et coordonner les activités de vérification et de contrôle de l'application de la présente directive au transport maritime. Autant que possible en pratique, ces orientations et ces outils sont mis à la disposition des États membres et des vérificateurs à des fins de partage des informations et en vue de faciliter la bonne application des mesures nationales de transposition de la présente directive.».

25) L'article 23 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 10 *bis*, paragraphes 1, 8 et 8 *bis*, à l'article 10 *ter*, paragraphe 5, à l'article 12, paragraphe 3 *ter*, à l'article 19, paragraphe 3, à l'article 22, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 24 *bis*, paragraphe 1, à l'article 25 *bis*, paragraphe 1, à l'article 28 *quater* et à l'article 30 *undecies*, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du 8 avril 2018.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, à l'article 10, paragraphe 4, à l'article 10 *bis*, paragraphes 1, 8 et 8 *bis*, à l'article 10 *ter*, paragraphe 5, à l'article 12, paragraphe 3 *ter*, à l'article 19, paragraphe 3, à l'article 22, à l'article 24, paragraphe 3, à l'article 24 *bis*, paragraphe 1, à l'article 25 *bis*, paragraphe 1, à l'article 28 *quater* et à l'article 30 *undecies*, paragraphe 1, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.»;

b) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de l'article 10, paragraphe 4, de l'article 10 *bis*, paragraphes 1, 8 ou 8 *bis*, de l'article 10 *ter*, paragraphe 5, de l'article 12, paragraphe 3 *ter*, de l'article 19, paragraphe 3, de l'article 22, de l'article 24, paragraphe 3, de l'article 24 *bis*, paragraphe 1, de l'article 25 *bis*, paragraphe 1, à l'article 28 *quater* ou à l'article 30 *undecies*, paragraphe 1, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

26) L'article 29 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 29*

Rapport visant à assurer un meilleur fonctionnement du marché du carbone

Si les rapports réguliers relatifs au marché du carbone visés à l'article 10, paragraphes 5 et 6, apportent des preuves d'un mauvais fonctionnement du marché du carbone, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans un délai de trois mois. Le rapport peut être accompagné, le cas échéant, de propositions législatives visant à accroître la transparence et l'intégrité du marché du carbone, y compris des marchés dérivés connexes, et à prendre des mesures correctives pour améliorer son fonctionnement ainsi que pour renforcer la prévention et la détection des abus de marché.».

27) L'article 29 *bis* est remplacé par le texte suivant:

«*Article 29 bis*

Mesures en cas de fluctuations excessives des prix

1. Si le prix moyen des quotas pour les six mois civils précédents est plus de 2,4 fois supérieur au prix moyen des quotas pour la période de référence de deux ans précédente, 75 millions de quotas sont prélevés de la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1er, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.

Le prix des quotas visé au premier alinéa du présent paragraphe est, pour les quotas relevant des chapitres II et III, le prix des mises aux enchères effectuées conformément aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4.

La période de référence de deux ans précédente visée au premier alinéa est la période de deux ans qui prend fin avant le premier mois de la période de six mois civils visée audit alinéa.

Lorsque la condition énoncée au premier alinéa du présent paragraphe est remplie et que le paragraphe 2 n'est pas applicable, la Commission publie un avis à cet effet au *Journal officiel de l'Union européenne* indiquant la date à laquelle la condition a été remplie.

La Commission publie, dans les trois premiers jours ouvrables de chaque mois, le prix moyen des quotas pour les six mois civils précédents et le prix moyen des quotas pour la période de référence de deux ans précédente. Si la condition visée au premier alinéa n'est pas remplie, la Commission publie aussi le niveau que le prix moyen des quotas devrait atteindre le mois suivant pour que la condition visée audit paragraphe soit remplie.

2. Lorsque la condition de prélèvement de quotas de la réserve de stabilité du marché visée au paragraphe 1 est remplie, la condition visée audit paragraphe n'est pas considérée comme ayant été remplie à nouveau avant l'expiration d'un délai d'au moins douze mois suivant la fin du précédent prélèvement.

3. Les modalités détaillées pour l'application des mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont définies dans les actes délégués visés à l'article 10, paragraphe 4.».

28) L'article 30 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La présente directive fait l'objet d'un réexamen à la lumière des évolutions au niveau international et des efforts entrepris pour atteindre les objectifs à long terme de l'accord de Paris et de tout engagement pertinent issu de la conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques.»;

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

«2. Les mesures destinées à soutenir certaines industries à forte intensité énergétique qui sont susceptibles d'être exposées à des fuites de carbone visées aux articles 10 *bis* et 10 *ter* de la présente directive font également l'objet d'un réexamen à la lumière des mesures de politique climatique dans d'autres grandes économies. Dans ce contexte, la Commission examine également s'il convient d'harmoniser davantage les mesures liées à la compensation des coûts indirects. Les mesures applicables aux secteurs du MACF sont réexaminées à la lumière de l'application du règlement (UE) 2023/956. Avant le 1er janvier 2028, puis tous les deux ans dans le cadre des rapports qu'elle adresse au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 30, paragraphe 6, dudit règlement, la Commission évalue l'incidence du MACF sur le risque de fuite de carbone, y compris en ce qui concerne les exportations.

Le rapport évalue la nécessité de prendre des mesures supplémentaires, y compris législatives, pour faire face aux risques de fuite de carbone. Le rapport est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.»;

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

«3. La Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil dans le cadre de chaque bilan mondial décidé en vertu de l'accord de Paris, en particulier en ce qui concerne la nécessité de politiques et mesures de l'Union supplémentaires pour que l'Union et ses États membres réalisent les réductions nécessaires d'émissions de gaz à effet de serre, y compris en ce qui concerne le facteur linéaire visé à l'article 9 de la présente directive. La Commission peut, s'il y a lieu, présenter au Parlement européen et au Conseil des propositions législatives visant à modifier la présente directive, notamment afin de garantir le respect de l'objectif de neutralité climatique fixé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 et des objectifs climatiques de l'Union énoncés à l'article 4 dudit règlement. Lorsqu'elle élabore ses propositions législatives, la Commission prend entre autres en considération, à cette fin, le budget indicatif prévisionnel de l'Union en matière de gaz à effet de serre pour la période 2030-2050 visé à l'article 4, paragraphe 4, dudit règlement.»;

d) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«5. Au plus tard le 31 juillet 2026, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur les points suivants, accompagnés, le cas échéant, d'une proposition législative et d'une analyse d'impact:

a) la manière de comptabiliser les émissions négatives résultant des gaz à effet de serre éliminés de l'atmosphère et stockés de manière sûre et permanente et la manière dont ces émissions négatives pourraient être couvertes par l'échange de quotas d'émission, le cas échéant, avec un champ d'application clair ainsi que des critères et des garanties stricts pour une telle couverture, pour faire en sorte que ces éliminations ne compensent pas les réductions d'émissions nécessaires conformément aux objectifs climatiques de l'Union fixés dans le règlement (UE) 2021/1119;

b) la possibilité d'abaisser les seuils de puissance calorifique totale de combustion de 20 MW pour les activités figurant à l'annexe I à partir de 2031;

c) la question de savoir si toutes les émissions de gaz à effet de serre couvertes par la présente directive sont effectivement prises en compte et si le double comptage est effectivement évité; en particulier, elle évalue la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre qui sont considérées comme ayant été captées et utilisées dans un produit d'une manière autre que celle visée à l'article 12, paragraphe 3 *ter*.

6. Lors du réexamen de la présente directive, conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, la Commission analyse les moyens d'établir des liens entre le SEQE de l'UE et d'autres marchés du carbone, sans entraver la réalisation de l'objectif de neutralité climatique et des objectifs climatiques de l'Union fixés dans le règlement (UE) 2021/1119.

7. Au plus tard le 31 juillet 2026, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue s'il est possible d'inclure les installations d'incinération des déchets municipaux dans le SEQE de l'UE, y compris en vue de leur inclusion à partir de 2028 et en évaluant la nécessité éventuelle de prévoir l'option pour un État membre d'y déroger jusqu'au 31 décembre 2030. À cet égard, la Commission tient compte de l'importance de la contribution de tous les secteurs à la réduction des émissions et du détournement potentiel des déchets vers l'élimination des déchets par la mise en décharge dans l'Union et vers les exportations de déchets à destination de pays tiers. En outre, la Commission tient compte de critères pertinents tels que les effets sur le marché intérieur, les potentielles distorsions de concurrence, l'intégrité environnementale, l'alignement sur les objectifs de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil (*) et la solidité et la précision de la surveillance et du calcul des émissions. La Commission accompagne son rapport, s'il y a lieu et sans préjudice de l'article 4 de ladite directive, d'une proposition législative en vue d'appliquer les dispositions du présent chapitre aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre et à l'allocation et à la délivrance de quotas supplémentaires en ce qui concerne les installations d'incinération des déchets municipaux et de prévenir tout détournement potentiel de déchets.

Dans le rapport visé au premier alinéa, la Commission évalue également la possibilité d'inclure dans le SEQE de l'UE d'autres procédés de gestion des déchets, notamment les décharges, qui créent des émissions de méthane et d'oxydes nitreux dans l'Union. La Commission peut également, le cas échéant, accompagner ce rapport d'une proposition législative visant à inclure ces autres procédés de gestion des déchets dans le SEQE de l'UE.

(*) Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).».

29) Le chapitre suivant est inséré après l'article 30:

«CHAPITRE IV *bis*

Système d'Échange de Quotas d'Émission pour les Bâtiments, le Transport Routier et d'Autres Secteurs

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 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 1er janvier 2025, 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 du présent article.

2. Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1 du présent article 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 visés 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 d'exécution visés aux articles 14 et 30 *septies*;

e) un résumé non technique des informations visées aux points a) à d) du présent paragraphe.

3. L'autorité compétente délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1 du présent article 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:

a) le nom et l'adresse de l'entité réglementée;

b) une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par le présent chapitre;

c) une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par le présent chapitre;

d) un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution visés à l'article 14;

e) les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution visés à l'article 14;

f) l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre du présent chapitre correspondant aux émissions totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 15, dans le délai fixé à l'article 30 *sexies*, paragraphe 2.

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 d'exécution 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 de quotas pour l'ensemble de l'Union

1. La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union au titre du présent chapitre à compter de 2027 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 5,10 %. Au plus tard le 1er janvier 2025, la Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union pour l'année 2027.

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 5,38 %, sauf si les conditions énoncées à l'annexe III *bis*, paragraphe 1, s'appliquent, auquel cas la quantité est diminuée d'un facteur de réduction linéaire adapté 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 2028 et, si nécessaire, le facteur de réduction linéaire ajusté.

3. La quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union en vertu du présent chapitre est ajustée pour chaque année à partir de 2028 afin de compenser la quantité de quotas restitués dans les cas où il n'a pas été possible d'éviter la double comptabilisation des émissions ou dans les cas où des quotas ont été restitués pour des émissions non couvertes par le présent chapitre, comme le prévoit l'article 30 *septies*, paragraphe 5. L'ajustement correspond à la quantité totale de quotas relevant du présent chapitre qui ont été compensés au cours de l'année de déclaration concernée conformément aux actes d'exécution visés à l'article 30 *septies*, paragraphe 5, deuxième alinéa.

4. Un État membre qui, en vertu de l'article 30 *undecies*, étend unilatéralement l'activité visée à l'annexe III à des secteurs qui ne sont pas énumérés dans ladite annexe veille à ce que les entités réglementées concernées présentent à l'autorité compétente concernée, au plus tard le 30 avril de l'année concernée, un rapport dûment étayé conformément à l'article 30 *septies*. Si les données fournies sont dûment étayées, l'autorité compétente en informe la Commission au plus tard le 30 juin de l'année concernée. La quantité de quotas à délivrer en vertu du paragraphe 1 du présent article est ajustée en tenant compte des rapports dûment étayés présentés par les entités réglementées.

Article 30 quinquies

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

1. À partir de 2027, 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 et III de la présente directive.

2. La mise aux enchères des quotas qui relèvent du présent chapitre commence en 2027, avec une quantité correspondant à 130 % du volume des enchères pour 2027, 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 à 6 du présent article. Les 30 % 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 peuvent être mis aux enchères jusqu'au 31 mai 2028. Les 30 % supplémentaires sont déduits des volumes des enchères pour la période 2029-2031. Les conditions des enchères prévues au présent paragraphe sont fixées conformément au paragraphe 7 du présent article et à l'article 10, paragraphe 4.

En 2027, 600 millions de quotas relevant du présent chapitre sont versés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1 *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 social pour le climat créé en vertu du règlement (UE) 2023/955 jusqu'en 2032.

4. Sur le nombre de quotas restant et afin de générer, avec les recettes provenant des quotas visés au paragraphe 3 du présent article et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, de la présente directive un montant maximal de 65 000 000 000 EUR, la Commission veille à ce qu'une quantité supplémentaire de quotas relevant du présent chapitre soit mise aux enchères et que les recette tirées de ces enchères soient mises à disposition du Fonds social pour le climat institué par le règlement (UE) 2023/955 jusqu'en 2032.

La Commission veille à ce que les quotas destinés au Fonds social pour le climat visé au paragraphe 3 du présent article et au présent paragraphe soient mis aux enchères conformément aux principes et modalités visés à l'article 10, paragraphe 4, et aux actes délégués adoptés en vertu dudit article.

Les recettes résultant de la mise aux enchères des quotas visés au paragraphe 3 du présent article et au présent paragraphe constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et sont exécutées conformément aux règles applicables au Fonds social pour le climat.

Le montant annuel alloué au Fonds social pour le climat conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, au paragraphe 3 du présent article et au présent paragraphe ne dépasse pas:

a) 4 000 000 000 EUR pour 2026;

b) 10 900 000 000 EUR pour 2027;

c) 10 500 000 000 EUR pour 2028;

d) 10 300 000 000 EUR pour 2029;

e) 10 100 000 000 EUR pour 2030;

f) 9 800 000 000 EUR pour 2031;

g) 9 400 000 000 EUR pour 2032.

Lorsque le système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du présent chapitre est reporté à 2028 conformément à l'article 30 *duodecies*, le montant maximal mis à disposition du Fonds social pour le climat en vertu du premier alinéa du présent paragraphe est de 54 600 000 000 EUR. Dans ce cas, les montants annuels cumulés alloués au Fonds social pour le climat ne dépassent pas 4 000 000 000 EUR pour les années 2026 et 2027 et, pour la période allant du 1er janvier 2028 au 31 décembre 2032, le montant annuel correspondant ne dépasse pas:

a) 11 400 000 000 EUR pour 2028;

b) 10 300 000 000 EUR pour 2029;

c) 10 100 000 000 EUR pour 2030;

d) 9 800 000 000 EUR pour 2031;

e) 9 000 000 000 EUR pour 2032.

Lorsque le produit de la mise aux enchères visée au paragraphe 5 du présent article est établi en tant que ressource propre conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'article 10 *bis*, paragraphe 8 *ter*, de la présente directive, le paragraphe 3 du présent article et le présent paragraphe ne s'appliquent pas.

5. La quantité totale de quotas relevant du présent chapitre, après déduction de la quantité fixée aux paragraphes 3 et 4 du présent article, 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 catégories de sources d'émission visées au deuxième alinéa, points b), c) et d), de l'annexe III de la présente directive pour la moyenne de la période 2016-2018 de l'État membre concerné, après son réexamen complet en vertu de l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement.

6. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 5 du présent article, à l'exception des recettes constituant des recettes affectées externes conformément au paragraphe 4 du présent article ou des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et inscrites au budget de l'Union. Les États membres utilisent leurs recettes ou leur équivalent en valeur financière pour un ou plusieurs des objectifs visés à l'article 10, paragraphe 3, de la présente directive, en donnant la priorité aux activités permettant de contribuer à traiter les aspects sociaux du système d'échange de quotas d'émission au titre du présent chapitre, 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, 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 interopérables 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;

c) les mesures destinées à financer leur plan social pour le climat conformément à l'article 15 du règlement (UE) 2023/...;

d) les mesures destinées à accorder une compensation financière aux consommateurs finals de carburants lorsqu'il n'a pas été possible d'éviter la double comptabilisation des émissions ou dans les cas où des quotas ont été restitués pour des émissions non couvertes par le présent chapitre, visées à l'article 30 *septies*, paragraphe 5.

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 du présent paragraphe et ayant une valeur équivalente à celle des recettes visées audit alinéa et 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.

7. L'article 10, paragraphes 4 et 5, s'applique aux quotas délivrés en vertu du présent chapitre.

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 3 et 3 *bis*, du paragraphe 4, deuxième et troisième phrases, et du paragraphe 5 dudit article. 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 1er janvier 2028, les États membres veillent à ce que, le 31 mai de chaque année au plus tard, l'entité réglementée restitue une quantité de quotas relevant du présent chapitre égal aux émissions totales de l'entité réglementée, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément aux articles 15 et 30 *septies*, et à ce que ces quotas soient ensuite annulés.

3. Jusqu'au 31 décembre 2030, par dérogation aux paragraphes 1 et 2 du présent article, lorsqu'une entité réglementée établie dans un État membre donné est soumise à une taxe carbone nationale en vigueur pour les années 2027 à 2030, couvrant l'activité visée à l'annexe III, l'autorité compétente de l'État membre concerné peut exempter cette entité réglementée de l'obligation de restituer des quotas prévue au paragraphe 2 du présent article pour une année de référence donnée, à condition que:

a) l'État membre concerné notifie à la Commission sa taxe carbone nationale au plus tard le 31 décembre 2023, et que la législation nationale fixant les taux de taxation applicables pour les années 2027 à 2030 soit entrée en vigueur au plus tard à cette date; l'État membre concerné notifie à la Commission toute modification ultérieure de la taxe carbone nationale;

b) pour l'année de référence, la taxe carbone nationale de l'État membre concerné effectivement payée par cette entité réglementée soit supérieure au prix de clôture moyen des enchères du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du présent chapitre;

c) l'entité réglementée se conforme pleinement aux obligations prévues à l'article 30 *ter* sur les autorisations d'émettre des gaz à effet de serre et à l'article 30 *septies* concernant la surveillance, la déclaration et la vérification de ses émissions;

d) l'État membre concerné notifie à la Commission l'application d'une telle exemption et la quantité correspondante de quotas à annuler conformément au point g) du présent alinéa et aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4, au plus tard le 31 mai de l'année suivant l'année de référence;

e) la Commission ne soulève pas d'objection à l'application de la dérogation au motif que la mesure notifiée n'est pas conforme aux conditions énoncées dans le présent paragraphe, dans un délai de trois mois à compter de la notification visée au point a) du présent alinéa ou dans un délai d'un mois à compter de la notification pour l'année concernée visée au point d) du présent alinéa;

f) l'État membre concerné ne mette pas aux enchères la quantité de quotas visée à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 5, pour une année de référence donnée jusqu'à ce que la quantité de quotas à annuler en vertu du présent paragraphe soit déterminée conformément au point g) du présent alinéa; l'État membre concerné ne met aux enchères aucune des quantités supplémentaires de quotas conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 2, premier alinéa;

g) l'État membre concerné annule une quantité de quotas sur la quantité totale de quotas à mettre aux enchères visée à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 5, pour l'année de référence, égal aux émissions vérifiées de cette entité réglementée en vertu du présent chapitre pour l'année de référence; lorsque la quantité de quotas restant à mettre aux enchères au cours de l'année de référence suivant l'application du point f) du présent alinéa est inférieure à la quantité de quotas à annuler en vertu du présent paragraphe, l'État membre concerné veille à annuler la quantité de quotas correspondant à la différence au plus tard à la fin de l'année suivant l'année de référence; et

h) l'État membre concerné s'engage, au moment de la première notification visée au point a) du présent alinéa, à utiliser pour une ou plusieurs des mesures énumérées ou visées à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 6, premier alinéa, un montant équivalent aux recettes auxquelles l'article 30 *quinquies*, paragraphe 6, aurait été applicable en l'absence de cette dérogation; l'article 30 *quinquies*, paragraphe 6, deuxième et troisième alinéas, s'applique et la Commission veille à ce que les informations reçues en application desdites dispositions soient conformes à l'engagement pris en vertu du présent point.

La quantité de quotas à annuler en vertu du premier alinéa, point g), du présent paragraphe n'influence pas les recettes affectées externes établies conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 4, ou, lorsqu'elles ont été établies en vertu de l'article 311, troisième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les ressources propres du budget de l'Union conformément à la décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil (**) provenant des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas conformément à l'article 30 *quinquies* de la présente directive.

4. Une compensation financière peut être accordée aux hôpitaux qui ne sont pas couverts par le chapitre III pour les coûts qui leur sont répercutés en raison de la restitution de quotas relevant du présent chapitre. À cette fin, les dispositions du présent chapitre applicables aux cas de double comptabilisation s'appliquent mutatis mutandis.

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 est lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;

b) toute référence à une activité énumérée à l'annexe I est lue comme une référence à l'activité visée à l'annexe III;

c) toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;

d) toute référence aux quotas est lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre;

e) la référence à la date figurant à l'article 15 est lue comme une référence au 30 avril.

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 d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1.

3. À compter du 1er janvier 2028, les États membres veillent à ce que, au plus tard le 30 avril de chaque année jusqu'en 2030, chaque entité réglementée déclare la part moyenne des coûts liés à la restitution des quotas en vertu du présent chapitre qu'elle a répercutée sur les consommateurs pour l'année précédente. La Commission adopte des actes d'exécution concernant les exigences et les modèles de ces rapports. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2. La Commission évalue les déclarations présentées et fait part chaque année de ses conclusions au Parlement européen et au Conseil. Lorsque la Commission conclut à l'existence de pratiques abusives concernant la répercussion des coûts du carbone, le rapport peut être accompagné, s'il y a lieu, de propositions législatives destinées à lutter contre ces pratiques abusives.

4. Les États membres veillent à ce que chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 30 *ter* au 1er janvier 2025 déclare ses émissions historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

5. 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 quantités précises de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés 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 limiter le risque de double comptabilisation des émissions relevant du présent chapitre et des émissions relevant des chapitres II et III ainsi que le risque de restitution de quotas pour des émissions non couvertes par le présent chapitre.

La Commission adopte des actes d'exécution concernant les règles détaillées visant à éviter toute double comptabilisation et toute restitution de quotas pour des émissions non couvertes par le présent chapitre et à accorder une compensation financière aux consommateurs finals des carburants dans les cas où cette double comptabilisation ou cette restitution ne peut être évitée. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2. Le calcul de la compensation financière aux consommateurs finals des carburants se base sur le prix moyen des quotas mis aux enchères conformément aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4, au cours de l'année de référence concernée.

6. Les principes relatifs à la surveillance et à la déclaration des émissions relevant du présent chapitre sont énoncés à l'annexe IV, partie C.

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

8. Les États membres peuvent autoriser des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification pour les entités réglementées dont les émissions annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1 000 tonnes d'équivalent-CO_2, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 14, paragraphe 1.

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 est lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;

b) toute référence aux exploitants est lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;

c) toute référence aux quotas est 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, de la présente directive 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, 50 millions de quotas relevant du présent chapitre sont prélevés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1 *bis*, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.

Pour les années 2027 et 2028, les conditions visées au premier alinéa sont remplies lorsque, pendant plus de trois mois consécutifs, le prix moyen des quotas est supérieur à 1,5 fois le prix moyen des quotas au cours de la période de référence des six mois consécutifs précédents.

2. Lorsque le prix moyen des quotas visé au paragraphe 1 du présent article dépasse un prix de 45 EUR au cours d'une période de deux mois consécutifs, 20 millions de quotas relevant du présent chapitre sont prélevés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1 *bis*, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814. L'indexation basée sur l'indice européen des prix à la consommation de 2020 s'applique. Les quotas sont prélevés par l'intermédiaire du mécanisme prévu par le présent paragraphe jusqu'au 31 décembre 2029.

3. Lorsque le prix moyen des quotas visé au paragraphe 1 du présent article est supérieur au triple du prix moyen des quotas au cours des six mois consécutifs précédents, 150 millions de quotas relevant du présent chapitre sont prélevés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1 *bis*, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.

4. Lorsque la condition visée au paragraphe 2 est remplie le même jour que la condition visée au paragraphe 1 ou 3, les quotas supplémentaires sont prélevés uniquement conformément au paragraphe 1 ou 3.

5. Avant le 31 décembre 2029, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue si le mécanisme visé au paragraphe 2 a eu les effets escomptés et s'il convient de le maintenir. Le cas échéant, la Commission accompagne ce rapport d'une proposition législative au Parlement européen et au Conseil visant à modifier la présente directive afin d'adapter ce mécanisme.

6. Lorsqu'une ou plusieurs des conditions visées au paragraphe 1, 2 ou 3 ont été remplies et ont entraîné le prélèvement de quotas, des quotas supplémentaires ne sont prélevés conformément au présent article que 12 mois plus tard.

7. Lorsque, au cours de la deuxième moitié de la période de douze mois visée au paragraphe 6 du présent article, la condition visée au paragraphe 2 du présent article est à nouveau remplie, la Commission, assistée par le comité institué par l'article 44 du règlement (UE) 2018/1999, évalue l'efficacité de la mesure et peut, au moyen d'un acte d'exécution, décider que le paragraphe 6 du présent article n'est pas applicable. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2, de la présente directive.

8. Lorsqu'une ou plusieurs des conditions visées au paragraphe 1, 2 ou 3 ont été remplies et que le paragraphe 6 n'est pas applicable, la Commission publie rapidement un avis au *Journal officiel de l'Union européenne* concernant la date à laquelle ladite ou lesdites conditions ont été remplies.

9. Les États membres auxquels s'applique l'obligation de présenter un plan de mesures correctives en vertu de l'article 8 du règlement (UE) 2018/842 tiennent pleinement compte des effets d'un prélèvement de quotas supplémentaires conformément au paragraphe 2 du présent article au cours des deux années précédentes lorsqu'ils envisagent la mise en œuvre de mesures additionnelles prévue à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, point c), dudit règlement afin de respecter les obligations qui leur incombent au titre dudit règlement.

Article 30 decies

Réexamen du présent chapitre

Avant le 1er 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. S'il y a lieu, la Commission accompagne ledit rapport d'une proposition législative 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 de la présente directive dans le SEQE de l'UE couvrant les secteurs énumérés à l'annexe I de la présente directive.

Article 30 undecies

Procédures d'extension unilatérale de l'activité visée à l'annexe III à d'autres secteurs non soumis aux chapitres II et III

1. À partir de 2027, les États membres peuvent étendre l'activité visée à l'annexe III aux secteurs qui ne sont pas énumérés dans ladite annexe et appliquer ainsi le système d'échange de quotas d'émission conformément au présent chapitre à ces secteurs, en tenant compte de tous les critères pertinents, en particulier les effets sur le marché intérieur, les distorsions potentielles de concurrence, l'intégrité environnementale du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du présent chapitre ainsi que la fiabilité du système de surveillance et de déclaration prévu, à condition que l'extension de l'activité visée dans ladite annexe soit approuvée par la Commission.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne l'approbation d'une extension visée au premier alinéa du présent paragraphe, l'autorisation de délivrer des quotas supplémentaires et l'autorisation donnée à d'autres États membres d'étendre l'activité visée à l'annexe III. La Commission peut également, lorsqu'elle adopte de tels actes délégués, compléter l'extension par d'autres règles régissant les mesures visant à remédier aux éventuels cas de double comptabilisation, y compris pour la question des quotas supplémentaires destinés à compenser les quotas restitués pour l'utilisation de carburants dans les activités énumérées à l'annexe I. Toute mesure financière prise par les États membres en faveur de compagnies dans des secteurs et sous-secteurs qui sont exposés à un risque réel de fuite de carbone en raison des coûts indirects significatifs qu'ils supportent du fait de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix des carburants en raison de l'extension unilatérale est conforme aux règles relatives aux aides d'État et ne cause pas de distorsions de concurrence injustifiées sur le marché intérieur.

2. Les quotas supplémentaires délivrés en vertu d'une autorisation au titre du présent article sont mis aux enchères conformément aux exigences énoncées à l'article 30 *quinquies*. Nonobstant les dispositions de l'article 30 *quinquies*, paragraphe 1 à 6, les États membres qui ont unilatéralement étendu l'activité visée à l'annexe III conformément au présent article déterminent l'utilisation des recettes tirées de la mise aux enchères de ces quotas supplémentaires.

Article 30 duodecies

Report du système d'échange de quotas d'émission à 2028 pour le secteur du bâtiment, le secteur du transport routier et d'autres secteurs en cas de prix exceptionnellement élevés de l'énergie

1. Au plus tard le 15 juillet 2026, la Commission publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne* indiquant si une des conditions suivantes ou les deux ont été remplies:

a) le prix moyen du gaz TTF au cours des six mois civils antérieurs au 30 juin 2026 était supérieur au prix moyen du gaz TTF en février et mars 2022;

b) le prix moyen du pétrole brut Brent au cours des six mois civils antérieurs au 30 juin 2026 était supérieur au double du prix moyen du pétrole brut Brent au cours des cinq années précédentes; la période de référence de cinq ans est la période de cinq ans prenant fin avant le premier mois de la période de six mois civils.

2. Lorsqu'une des conditions visées au paragraphe 1 ou les deux sont remplies, les règles suivantes s'appliquent:

a) par dérogation à l'article 30 *quater*, paragraphe 1, la première année pour laquelle la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est définie est 2028 et, par dérogation à l'article 30 *quater*, paragraphe 3, la première année pour laquelle la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est adaptée est 2029;

b) par dérogation à l'article 30 *quinquies*, paragraphes 1 et 2, le début de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre est reportée à 2028;

c) par dérogation à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 2, les quantités de quotas supplémentaires pour la première année des enchères sont déduits des volumes des enchères pour la période 2030-2032 et les premiers versements dans la réserve de stabilité du marché ont lieu en 2028;

d) par dérogation à l'article 30 *sexies*, paragraphe 2, le délai de la première restitution de quotas est reporté au 31 mai 2029 pour les émissions totales de l'année 2028;

e) par dérogation à l'article 30 *decies*, le délai de présentation du rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil est reporté au 1er janvier 2029.

(*) 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).

(**) Décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil du 14 décembre 2020 relative au système des ressources propres de l'Union européenne et abrogeant la décision 2014/335/UE, Euratom (JO L 424 du 15.12.2020, p. 1).».

30) Le chapitre suivant est inséré:

«Chapitre IV *ter*

Avis Scientifiques et Visibilité du Financement

Article 30 terdecies

Avis scientifiques

Le conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique (ci-après dénommé "conseil consultatif") institué en vertu de l'article 10 *bis* du règlement (CE) nº 401/2009 du Parlement européen et du Conseil (*) peut, de sa propre initiative, fournir des avis scientifiques et publier des rapports à propos de la présente directive. La Commission tient compte des avis et rapports pertinents du comité consultatif, notamment en ce qui concerne:

a) la nécessité pour l'Union d'adopter des politiques et des mesures supplémentaires pour garantir le respect des objectifs visés à l'article 30, paragraphe 3, de la présente directive;

b) la nécessité pour l'Union d'adopter des politiques et des mesures supplémentaires en vue de parvenir à des accords sur des mesures globales au sein de l'OACI pour réduire l'incidence de l'aviation sur le climat et sur l'ambition et l'intégrité environnementale du mécanisme de marché mondial de l'OMI visé à l'article 3 *octies octies* de la présente directive.

Article 30 quaterdecies

Information, communication et publicité

1. La Commission assure la visibilité du financement provenant des recettes tirées de la mise aux enchères du SEQE de l'UE visées à l'article 10 *bis*, paragraphe 8:

a) en veillant à ce que les bénéficiaires de ce financement fassent état de l'origine des fonds et assurent la visibilité du financement de l'Union, en particulier lorsqu'il s'agit de promouvoir les projets et leurs résultats, en fournissant des informations ciblées, cohérentes, efficaces et proportionnées à divers publics, notamment aux médias et au grand public; et

b) en veillant à ce que les destinataires de ce financement utilisent une étiquette appropriée portant la mention "(co) financé par le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (Fonds pour l'innovation)" ainsi que l'emblème de l'Union et le montant du financement; lorsque l'utilisation de cette étiquette s'avère impossible, le Fonds pour l'innovation est mentionné dans toutes les activités de communication, y compris sur des panneaux d'affichage à des endroits stratégiques visibles pour le grand public.

Dans l'acte délégué visé à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, la Commission énonce les exigences nécessaires pour assurer la visibilité du financement du Fonds pour l'innovation, y compris l'exigence de mentionner ce Fonds.

2. Les États membres assurent la visibilité du financement provenant des recettes tirées de la mise aux enchères du SEQE de l'UE visée à l'article 10 *quinquies* qui correspond à celui qui est visé au paragraphe 1, premier alinéa, points a) et b), du présent article, y compris par l'exigence de mentionner le Fonds pour la modernisation.

3. Compte tenu de leur situation particulière, les États membres s'efforcent d'assurer la visibilité de la source du financement des actions ou projets financées par les recettes tirées de la mise aux enchères du SEQE de l'UE dont ils déterminent l'usage conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 4, à l'article 10, paragraphe 3, et à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 6.

(*) Règlement (CE) nº 401/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à l'Agence européenne pour l'environnement et au réseau européen d'information et d'observation pour l'environnement (JO L 126 du 21.5.2009, p. 13).».

31) 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 et III *bis* 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 1er est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission publie le nombre total de quotas en circulation chaque année, au plus tard le 1er juin de l'année suivante. Le nombre total de quotas en circulation au cours d'une année donnée correspond au nombre cumulé de quotas délivrés pour des installations et des compagnies maritimes et non mis en réserve au cours de la période écoulée depuis le 1er 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 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 et des compagnies maritimes relevant du SEQE de l'UE entre le 1er 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. Il n'est pas tenu compte des émissions au cours de la période de trois ans débutant en 2005 et s'achevant en 2007, ni des quotas délivrés en ce qui concerne ces émissions. La première publication a lieu au plus tard le 15 mai 2017.»;

b) le paragraphe suivant est inséré:

«4 *bis*. À partir de 2024, le calcul du nombre total de quotas en circulation pour une année donnée inclut le nombre cumulé de quotas délivrés pour l'aviation ainsi que les tonnes cumulées d'émissions vérifiées du secteur de l'aviation dans le cadre du SEQE de l'UE, à l'exclusion des émissions des vols sur des liaisons couvertes par la compensation calculée conformément à l'article 12, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre de l'année en question.

Aux fins du calcul du nombre total de quotas en circulation, les quotas annulés en vertu de l'article 3 *octies ter* 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 de la quantité de quotas qui doit être mise 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 1er 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 de la quantité de quotas qui doit être mise 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 1er septembre de l'année en question est égal à 12 % du nombre total de quotas en circulation. Par dérogation à la deuxième phrase du présent paragraphe, jusqu'au 31 décembre 2030, le pourcentage visé dans ladite phrase 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.».

d) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Si, pour une année donnée, le paragraphe 6 du présent article n'est pas applicable et la condition énoncée à l'article 29 *bis*, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE a été remplie, 75 millions de quotas sont prélevés de la réserve et ajoutés à la quantité de quotas devant être mise aux enchères par les États membres au titre de l'article 10, paragraphe 2, de cette directive. Lorsque moins de 75 millions de quotas se trouvent dans la réserve, la totalité des quotas de la réserve est prélevée au titre du présent paragraphe. Lorsque la condition visée à l'article 29 *bis*,

paragraphe 1, de ladite directive est remplie, les volumes à prélever de la réserve conformément audit article sont répartis de manière homogène pendant une période de trois mois, commençant au plus tard deux mois à compter de la date à laquelle la condition énoncée à l'article 29 *bis*, paragraphe 1, de ladite directive est remplie, comme notifié par la Commission conformément à son alinéa 4.».

2) L'article suivant est inséré:

«*Article 1 bis*

Fonctionnement de la réserve de stabilité du marché pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs

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 1er de la présente décision, conformément aux règles énoncées au présent article.

2. La mise en réserve de quotas au titre du présent article intervient à partir du 1er septembre 2028. 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 1er de la présente décision.

3. En 2027, la section visée au paragraphe 1 du présent article est créée conformément à l'article 30 *quinquies*, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la directive 2003/87/CE. À partir du 1er janvier 2031, les quotas visés audit alinéa qui n'ont pas été prélevés dans la réserve ne sont plus valides.

4. La Commission publie chaque année, au plus tard le 1er juin de l'année suivante, le nombre total de quotas en circulation relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE, séparément du nombre de quotas en circulation visé à l'article 1er, paragraphe 4, de la présente décision. Le nombre total de quotas en circulation défini au présent article pour une année donnée correspond au nombre cumulé de quotas relevant dudit chapitre délivrés à partir du 1er janvier 2027, moins les tonnes cumulées d'émissions vérifiées relevant dudit chapitre pour la période comprise entre le 1er janvier 2027 et le 31 décembre de l'année en question et les éventuels quotas relevant dudit chapitre annulés conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. La première publication a lieu au plus tard le 1er juin 2028.

5. Si, pour une année donnée, 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, 100 millions de quotas sont déduits de la quantité de quotas relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE qui doit être mise aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de cette directive et sont placés dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1er 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* de la directive 2003/87/CE est prélevée dans la réserve et ajoutée à la quantité de quotas relevant dudit chapitre qui doit être mise aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de ladite directive. 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 à la quantité de quotas relevant du chapitre IV *bis* de cette directive qui doivent être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de cette directive. Les volumes à prélever dans la réserve sont répartis de manière homogène sur une période de trois mois commençant au plus tard deux mois après la date à laquelle les conditions ont été remplies selon la publication à cet égard dans le *Journal officiel de l'Union européenne* conformément à l'article 30 *nonies* de la directive 2003/87/CE.

8. L'article 1er, paragraphe 8, et l'article 3 de la présente décision s'appliquent aux quotas relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE.

9. Par dérogation aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article, lorsqu'une des conditions visées à l'article 30 *duodecies*, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE ou les deux sont remplies, la mise en réserve de quotas visée au paragraphe 2 du présent article intervient à partir du 1er septembre 2029 et les dates visées aux paragraphes 3 et 4 du présent article sont reportées d'un an.»;

3) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 3*

Réexamen

La Commission surveille le fonctionnement de la réserve dans le cadre du rapport visé à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE. Ce rapport devrait examiner les effets pertinents sur la compétitivité, en particulier dans le secteur industriel, y compris en ce qui concerne les indicateurs du PIB et les indicateurs en matière d'emploi et d'investissement. Dans les trois ans qui suivent la mise en service de la réserve et tous les cinq ans par la suite, la Commission, se fondant sur une analyse du bon fonctionnement du marché européen du carbone, procède à un réexamen de la réserve et, le cas échéant, présente une proposition législative au Parlement européen et au Conseil. Chaque réexamen porte en particulier sur le pourcentage relatif à la détermination du nombre de quotas à placer dans la réserve conformément à l'article 1er, paragraphe 5, de la présente décision, sur la valeur numérique du seuil relatif au nombre total de quotas en circulation, y compris en vue d'une adaptation éventuelle dudit seuil conformément au facteur linéaire visé à l'article 9 de la directive 2003/87/CE, ainsi que sur le nombre de quotas à prélever de la réserve conformément à l'article 1er, paragraphe 6 ou 7, de la présente décision. Lors de son réexamen, la Commission examine également l'incidence de la réserve sur la croissance, l'emploi, la compétitivité industrielle de l'Union et le risque de fuite de carbone.».

Article 3

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à l'article 1er de la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023. Ils appliquent ces dispositions à partir du 1er janvier 2024.

Toutefois, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux articles suivants au plus tard le 30 juin 2024:

a) l'article 1er, point 3), points e *bis*) à a *decies*), de la présente directive;

b) l'article 1er, point 29), de la présente directive, à l'exception de l'article 30 *septies*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE tel qu'inséré par ledit point; et

c) l'article 1er, point 31), de la présente directive en ce qui concerne les annexes III et III *bis* de la directive 2003/87/CE telles qu'insérées par ledit point.

Ils informent immédiatement la Commission des dispositions adoptées conformément aux premier et deuxième alinéas.

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.

2. 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 4

Dispositions transitoires

Lorsqu'ils se conforment à l'obligation énoncée à l'article 3, 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, paragraphes 1 et 3, de la directive 2003/87/CE, dans sa version applicable au 4 juin 2023, continue de s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2025. Par dérogation à l'article 3, paragraphe 1, premier alinéa, dernière phrase, ils appliquent leurs dispositions nationales transposant les modifications apportées à ces dispositions à partir du 1er janvier 2026.

Article 5

Entrée en vigueur et application

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

L'article 2 est applicable à partir du 1er janvier 2024.

Article 6

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	J. ROSWALL

ANNEXE

1) L'annexe I de la directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente directive. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément à l'article 14 contribuent à plus de 95 % en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente directive.»;

b) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW ne sont pas prises en considération dans ce calcul.»;

c) Le tableau est modifié comme suit:

i) la première ligne est remplacée par le texte suivant:

«Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) À partir du 1er janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 14 et 15.	Dioxyde de carbone»

ii) la deuxième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone»

iii) la cinquième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone»

iv) la septième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés»

v) la quinzième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone»

vi) la dix-huitième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone»

vii) la vingt-quatrième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Production d'hydrogène (H_2) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone»

viii) la vingt-septième ligne est remplacée par le texte suivant:

«Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage agréé au titre de la directive 2009/31/CE, à l'exclusion des émissions relevant d'une autre activité régie par la présente directive	Dioxyde de carbone»

ix) la ligne suivante est insérée après la dernière nouvelle ligne, en laissant une ligne de séparation entre elles:

«Transport maritime Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1 *bis*, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1 *ter*, dudit règlement	Dioxyde de carbone À partir du 1er janvier 2026, méthane et oxyde nitreux»

2) L'annexe II *ter* de la directive 2003/87/CE est remplacée par le texte suivant:

«*ANNEXE II ter*

PARTIE A

RÉPARTITION DES FONDS EN PROVENANCE DU FONDS POUR LA MODERNISATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1, TROISIÈME ALINÉA

	Part
Bulgarie	5,84 %
Tchéquie	15,59 %
Estonie	2,78 %
Croatie	3,14 %
Lettonie	1,44 %
Lituanie	2,57 %
Hongrie	7,12 %
Pologne	43,41 %
Roumanie	11,98 %
Slovaquie	6,13 %

PARTIE B

RÉPARTITION DES FONDS EN PROVENANCE DU FONDS POUR LA MODERNISATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1, QUATRIÈME ALINÉA

	Part
Bulgarie	4,9 %
Tchéquie	12,6 %
Estonie	2,1 %
Grèce	10,1 %
Croatie	2,3 %
Lettonie	1,0 %
Lituanie	1,9 %
Hongrie	5,8 %
Pologne	34,2 %
Portugal	8,6 %
Roumanie	9,7 %
Slovaquie	4,8 %
Slovénie	2,0 %».

3) Les annexes suivantes sont insérées en tant qu'annexes III et III *bis* de la directive 2003/87/CE:

«*ANNEXE III*

ACTIVITÉ COUVERTE PAR LE CHAPITRE IV *bis*

Activité:	Gaz à effet de serre
Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité: a) la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 *bis*; b) la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro; c) la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant. Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent: a) production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain;	Dioxyde de carbone
b) transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées; c) secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a); d) secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).	

Activité:	Gaz à effet de serre
Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre: a) industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point a), de la présente annexe; b) industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).	

ANNEXE III bis

AJUSTEMENT DU FACTEUR DE RÉDUCTION LINÉAIRE CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 30 *quater*, PARAGRAPHE 2

1. Si les émissions moyennes déclarées au titre du chapitre IV *bis* pour les années 2024 à 2026 dépassent de plus de 2 % la valeur de la quantité définie conformément à l'article 30 *quater*, paragraphe 1, pour 2025, et si cette différence n'est pas due à l'écart de moins de 5 % entre les émissions déclarées au titre du chapitre IV *bis* et les données d'inventaire des émissions de gaz à effet de serre de l'Union pour 2025 relatives aux catégories de sources de la CCNUCC en ce qui concerne les secteurs régis par le chapitre IV *bis*, le facteur de réduction linéaire est calculé en ajustant le facteur de réduction linéaire visé à l'article 30 *quater*, paragraphe 1.

2. Le facteur de réduction linéaire ajusté conformément au paragraphe 1 est déterminé comme suit:

$LRF_{adj} = 100\%* [MRV_{[2024-2026]} - (ESR_{[2024]} - 6* LRF[_{2024}]* ESR_{[2024]})]/(5* MRV_{[2024-2026]})$, où,

LRF_{adj} est le facteur de réduction linéaire ajusté;

$MRV_{[2024-2026]}$ est la moyenne des émissions vérifiées conformément au chapitre IV *bis* pour les années 2024 à 2026;

$ESR_{[2024]}$ est la valeur des émissions de 2024 définie conformément à l'article 30 *quater*, paragraphe 1, pour les secteurs régis par le chapitre IV *bis*;

$LRF[_{2024}]$ est le facteur de réduction linéaire visé à l'article 30 *quater*, paragraphe 1.».

4) L'annexe IV de la directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

a) dans la partie A, la section «Calcul des émissions» est modifiée comme suit:

i) au troisième alinéa, la dernière phrase, «Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro», est remplacée par le texte suivant:

«Le facteur d'émission pour la biomasse qui satisfait aux 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, tels qu'énoncés dans les actes d'exécution visés à l'article 14 de la présente directive, et ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, est égal à zéro.»;

ii) le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les facteurs d'oxydation par défaut élaborés en application de la directive 2010/75/UE sont utilisés, sauf si l'exploitant peut démontrer que des facteurs spécifiques par activité sont plus précis.»;

b) dans la partie B, section «Surveillance des émissions de dioxyde de carbone», quatrième alinéa, la dernière phrase, «Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro», est remplacée par le texte suivant:

«Le facteur d'émission pour la biomasse qui satisfait aux 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, tels qu'énoncés dans les actes d'exécution visés à l'article 14 de la présente directive, et ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, est égal à zéro.»;

c) la partie C suivante est ajoutée:

«PARTIE C

Surveillance et déclaration des émissions correspondant à l'activité visée à l'annexe III

Surveillance des émissions

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs.

Calcul des émissions

Les émissions sont calculées à l'aide de la formule suivante:

carburant mis à la consommation × facteur d'émission

Le carburant mis à la consommation comprend la quantité de carburant mise à la consommation par l'entité réglementée.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par carburant) déterminés par des laboratoires indépendants accrédités employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque entité réglementée et pour chaque carburant.

Déclaration des émissions

Chaque entité réglementée fait figurer les informations ci-après dans sa déclaration:

A. Données d'identification de l'entité réglementée, notamment:

— nom de l'entité réglementée;

— adresse, avec indication du code postal et du pays;

— types de carburant qu'elle met à la consommation et activités pour lesquelles elle les met à la consommation, avec indication de la technique employée;

— adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact; et

— nom du propriétaire de l'entité réglementée et de la société mère éventuelle.

B. Pour chaque type de carburant mis à la consommation et utilisé pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, et dont les émissions sont calculées:

— quantité de carburant mise à la consommation;

— facteurs d'émission;

— émissions totales;

— utilisation(s) finale(s) du carburant mis à la consommation; et

— degré d'incertitude.

Les États membres prennent des mesures pour coordonner les exigences en matière de déclaration avec toute autre exigence existante du même type, afin de réduire la charge qui pèse sur les entreprises à cet égard.».

5) À l'annexe V de la directive 2003/87/CE, la partie C suivante est ajoutée:

«PARTIE C

Vérification des émissions correspondant à l'activité visée à l'annexe III

Principes généraux

1. Les émissions correspondant à l'activité visée à l'annexe III sont soumises à une vérification.

2. La procédure de vérification vise notamment la déclaration établie en application de l'article 14, paragraphe 3, et la surveillance des émissions effectuée au cours de l'année précédente. Elle porte sur la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance ainsi que sur les données et informations déclarées en ce qui concerne les émissions, et notamment:

a) les carburants mis à la consommation déclarés et les calculs y afférents;

b) le choix et l'utilisation des facteurs d'émission;

c) les calculs permettant de déterminer les émissions globales.

3. Les émissions déclarées ne peuvent être validées que si des données et des informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions avec un degré élevé de certitude. Pour parvenir à ce degré élevé de certitude, l'entité réglementée doit démontrer que:

a) les données déclarées sont exemptes d'incohérences;

b) la collecte des données a été effectuée conformément aux normes scientifiques applicables; et

c) les registres correspondants de l'entité réglementée sont complets et cohérents.

4. Le vérificateur a accès à tous les sites et à toutes les informations en rapport avec l'objet des vérifications.

5. Le vérificateur tient compte du fait que l'entité réglementée est enregistrée ou non dans le système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS).

Méthodologie

Analyse stratégique

6. La vérification est fondée sur une analyse stratégique de l'ensemble des quantités de carburant mises à la consommation par l'entité réglementée. Cela suppose que le vérificateur ait une vue globale de toutes les activités pour lesquelles l'entité réglementée met les carburants à la consommation ainsi que de leur poids relatif dans les émissions.

Analyse des procédés

7. La vérification des données et informations soumises est effectuée, en tant que de besoin, sur le site de l'entité réglementée. Le vérificateur recourt à des contrôles par sondage pour déterminer la fiabilité des données et informations déclarées.

Analyse des risques

8. Le vérificateur soumet tous les moyens par lesquels les carburants sont mis à la consommation par l'entité réglementée à une évaluation de la fiabilité des données relatives aux émissions globales de l'entité réglementée.

9. Sur la base de cette analyse, le vérificateur met explicitement en évidence tout élément qui comporte un risque d'erreur élevé et d'autres aspects de la procédure de surveillance et de déclaration qui sont susceptibles d'entraîner des erreurs dans la détermination des émissions globales. Il s'agit notamment des calculs à effectuer pour déterminer le niveau des émissions issues de différentes sources. Une attention particulière est accordée aux éléments qui comportent un risque d'erreur élevé et aux autres aspects susmentionnés de la procédure de surveillance.

10. Le vérificateur tient compte de toutes les méthodes effectives de gestion des risques appliquées par l'entité réglementée en vue de réduire au maximum le degré d'incertitude.

Rapport

11. Le vérificateur élabore un rapport sur la procédure de validation, indiquant si la déclaration faite en application de l'article 14, paragraphe 3, est satisfaisante. Ce rapport traite tous les aspects pertinents en rapport avec le travail effectué. Le vérificateur peut attester que la déclaration établie en application de l'article 14, paragraphe 3, est satisfaisante si, selon lui, les émissions totales déclarées ne sont pas matériellement inexactes.

Compétences minimales exigées du vérificateur

12. Le vérificateur est indépendant de l'entité réglementée, exerce ses activités avec un professionnalisme sérieux et objectif, et a une bonne connaissance:

a) des dispositions de la présente directive, ainsi que des normes et des lignes directrices pertinentes adoptées par la Commission en application de l'article 14, paragraphe 1;

b) des exigences législatives, réglementaires et administratives applicables aux activités soumises à la vérification; et

c) de l'élaboration de toutes les informations relatives à tous les moyens par lesquels les carburants sont mis à la consommation par l'entité réglementée, notamment aux stades de la collecte, de la mesure, du calcul et de la déclaration des données.».

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8320/01

N° 8320[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

* * *

AVIS DU SYNDICAT DES VILLES ET COMMUNES LUXEMBOURGEOISES

(4.12.2023)

Le Syndicat des villes et communes luxembourgeoises remercie Madame la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable de l'avoir consulté, par courrier du 2 octobre 2023, au sujet du projet de loi n° 8320 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Selon l'exposé des motifs, le projet de loi sous avis a pour objet de modifier la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat suite aux changements intervenus au niveau européen concernant le système d'échange de quotas d'émission (SEQE).

Plus précisément, il vise à transposer en droit luxembourgeois les deux directives suivantes : la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial et la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union.

En outre, il vise à mettre en œuvre les deux règlements suivants : le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières et le règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

Il est également procédé à une adaptation de certaines autres dispositions de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat. Ainsi, le rôle de l'Observatoire de la politique climatique est renforcé en lui confiant la mission d'émettre un avis sur l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC). De plus, le délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC est prolongé d'un mois pour passer à deux mois.

Puisque les changements intervenus au niveau européen concernant le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) ne concernent pas directement les communes, le SYVICOL n'a pas d'observations à formuler à leur sujet.

Il salue cependant l'article 4 du projet de loi sous revue qui modifie l'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi. Ainsi, le délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC est prolongé d'un mois pour passer à deux mois. Selon le commentaire de l'article 4, cette modification permettra une participation plus large et effective du public. Les avis concernés doivent parvenir au ministre compétent au plus tard le 1er décembre de la même année.[1]

---

1 Article 4 du projet de loi sous avis

Dans son avis AV23-18 du 8 mai 2023 sur l'avant-projet de mise à jour du plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) du Luxembourg pour la période 2021-2030, le SYVICOL a déjà souligné qu'il est difficile, dans le bref délai d'un mois posé dans le cadre de l'enquête publique, de procéder à une analyse et une discussion approfondie de l'avant-projet au sein des organes politiques communaux.

Le SYVICOL se félicite donc de la prolongation d'un mois du délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC. Cette modification permettra aux communes d'analyser le texte plus profondément et d'avoir plus de temps pour rédiger leurs avis.

Adopté par le bureau du SYVICOL, le 4 décembre 2023

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8320/02

Nº 8320[2]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(8.12.2023)

Par lettre du 2 octobre 2023, Madame Joëlle Welfring, ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable, a soumis le projet de loi sous rubrique pour avis à la Chambre des salariés.

*

LE CONTEXTE ET L'OBJECTIF DU PROJET DE LOI SOUS AVIS

1. Le projet de loi sous avis vise une modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat (ci-après la « loi climat ») dans le contexte des nombreux changements décidés au niveau européen en ce qui concerne le système d'échange de quotas d'émission (ci-après le « SEQE »).

2. Dans son chapitre 4, la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat prévoit les dispositions relatives au SEQE. Mis en place en 2005, le SEQE est un marché du carbone fondé sur un système de plafonnement des émissions annuelles et d'échange de quotas d'émission pour les industries à forte intensité énergétique, le secteur d'électricité et le secteur de l'aviation. L'objectif primaire du SEQE est de réduire de manière économiquement efficace et avantageuse la réduction des émissions de gaz à effet de serre (ci-après les « GES ») au sein de l'Union européenne (ci-après « l'UE »).

3. En dépit des nombreuses adaptations apportées au SEQE depuis son introduction en 2005, le régime actuel appert insuffisamment ambitieux pour garantir que les Etats membres de l'UE atteignent leurs objectifs écologiques ambitieux, à savoir la réduction des émissions nettes de GES d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et la neutralité climatique en 2050.

4. Par conséquent, la Commission européenne a proposé en 2021 dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 », entre autres, une réforme du SEQE ainsi que l'introduction d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (ci-après le « MACF »).

5. En effet, le projet vise la transposition en droit luxembourgeois de deux directives ainsi que la mise en œuvre de deux règlements européens :

– **la directive (UE) 2023/958** du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne **la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions** dans tous les secteurs de l'économie de l'Union **et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial** (ci-après la « directive (UE) 2023/958 ») ;
– **la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union** et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (ci-après la « directive (UE) 2023/959 »).

– **le règlement (UE) 2023/956** du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 **établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières** (ci-après le « règlement (UE) 2023/956 ») ;
– **le règlement (UE) 2023/957** du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 **afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission** de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires (ci-après le « règlement (UE) 2023/957 »).

6. En outre, le projet de loi sous avis propose une série d'adaptations de certaines autres dispositions de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

7. Etant consciente du fait qu'il s'agit en grande partie d'une transposition fidèle des directives européennes en droit national respectivement de la simple mise en œuvre d'une série de règlements européens, notre Chambre tient quand-même à faire certaines remarques concernant les changements apportés au SEQE, dont notamment l'impact social des nouveaux instruments en matière de fiscalité environnementale.

*

LES COMMENTAIRES DE LA CHAMBRE DES SALARIES

Concernant la transposition de la Directive (UE) 2023/958 : La contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions

8. Le projet de loi sous avis vise la transposition fidèle et obligatoire des dispositions de la Directive (UE) 2023/958.

9. Le secteur de l'aviation commerciale représente 2% à 3% des émissions mondiales de CO2. Or, selon les estimations, l'impact global est au moins deux fois plus important que l'impact dû aux seules émissions de CO^2.

10. Tout comme auparavant, le SEQE continue à s'appliquer aux vols à l'intérieur de l'Espace économique européen (+ Suisse et Royaume-Uni). Cependant, en vue de réaliser les objectifs climatiques de l'UE et afin de garantir que le secteur de l'aviation assume d'avantage le coût de son empreinte carbone (principe du pollueur-payeur), il est prévu de progressivement supprimer les quotas d'émission gratuits pour le secteur de l'aviation en 2024 et 2025, quotas qui seront intégralement soumis à une mise aux enchères à partir de 2026. Ainsi, le nouvel Art. 17, (3), de la loi climat a trait à la suppression progressive des quotas gratuits. Il est prévu de réduire les allocations gratuites de 25% en 2024 et de 50% en 2025.

11. En ce qui concerne les vols extra-européens à destination respectivement en provenance des pays tiers, le projet de loi vise la mise en œuvre du régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (ci-après le « CORSIA »), instauré par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Notons que cette mesure est limitée aux seuls pays qui participent au mécanisme CORSIA.

12. En outre, afin d'encourager la décarbonation du transport aérien commercial, le projet de loi prévoit que 20 millions de quotas au niveau de l'UE seront réservés du 1er janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2030 afin d'encourager les exploitants d'aéronefs à renoncer à l'utilisation de combustibles fossiles. Ces quotas sont censés compenser une partie de l'écart de prix entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables. Dans ce contexte, le nouvel article 17 de la loi climat définit les dispositions selon lesquelles ces quotas sont à réserver aux exploitants d'aéronefs qui sont des pionniers en matière de carburants d'aviation durables.

13. En plus, l'article 21 du projet de loi prévoit également la *« création d'un nouveau système pour permettre aux compagnies aériennes de surveiller, de déclarer et de vérifier les émissions autres que*

celles du CO2, lesquelles représentent une partie non-négligeable de l'impact global de l'aviation sur le climat. » Ainsi, à partir du 1er janvier 2025, chaque exploitant d'aéronefs surveille et déclare au ministre les effets hors CO^2 de chaque aéronef qu'il exploite. L'élaboration au futur d'une proposition législative visant l'atténuation des effets hors CO^2 de l'aviation à travers l'élargissement du champ d'application du SEQE aux effets hors CO^2 est prévue.

14. La Chambre des salariés salue les changements apportés au niveau de la taxation de l'empreinte écologique du secteur de l'aviation ainsi que la suppression progressive des allocations gratuites.

Concernant la transposition de la Directive (UE) 2023/959 : L'inclusion des émissions du secteur du transport maritime et la mise en place du SEQE II

15. La directive 2023/959 vise deux changements majeurs :

1) *L'inclusion des émissions du secteur du transport maritime dans le champ d'application du SEQE*

16. Les émissions du secteur du transport maritime représentent actuellement environ 3 à 4% des émissions de l'UE. Or, le transport maritime international est à ce jour le seul moyen de transport qui n'est pas soumis au SEQE ce qui risque de compromettre la réalisation des objectifs climatiques de l'UE. Par conséquent, afin de mieux prendre en compte les émissions GES dudit secteur, la directive prévoit l'inclusion des émissions du secteur du transport maritime dans le champ d'application du SEQE. Ainsi, l'article 6 du projet de loi sous avis étend le champ d'application aux activités de transport maritime mentionnées à l'annexe I.

17. Notons que le Luxembourg est également concerné par la directive étant donné que l'autorité responsable d'une compagnie maritime est l'autorité de l'Etat membre dans lequel cette compagnie est immatriculée (nouvel article 22septies, (1), 1° de la loi climat).

18. L'article 11 du projet de loi insère au chapitre 4 de la loi climat une nouvelle section 2bis dédiée au SEQE applicable au secteur du transport maritime réglant l'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime.

19. Ainsi, le nouvel article 22bis de la loi climat définit les émissions du secteur du transport maritime qui tombent dans le champ d'application du SEQE. Il est prévu que le SEQE couvre la moitié des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'UE et un port relevant de la juridiction d'un pays tiers. Le pays tiers a la capacité de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne l'autre moitié des émissions. En revanche, le SEQE couvre l'ensemble 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 relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que l'ensemble des émissions dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre.

20. En outre, afin de garantir une introduction harmonieuse du secteur maritime dans le SEQE, le nouvel Art. 22ter de la loi climat prévoit l'introduction progressive des obligations imposées aux compagnies maritimes entre 2024 et 2026 : les compagnies doivent restituer 40 % pour les émissions vérifiées à partir de 2024, 70 % à partir de 2025 et 100 % à partir de 2026.

21. En ce qui concerne les émissions autres que celles de CO^2 (méthane et N^2O), leur inclusion dans le SEQE est prévue à partir de 2026.

22. De manière générale, la Chambre des salariés salue l'inclusion des émissions du secteur du transport maritime dans le champ d'application du SEQE. Cependant, étant donné que le SEQE ne couvre dorénavant que la moitié des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un Etat membre de l'UE et d'un port relevant de la juridiction d'un pays tiers et vu que la lutte contre le changement climatique nécessite une réduction globale des

émissions, nous demandons que les représentants du Luxembourg s'engagent au niveau européen, voire international pour l'introduction d'un mécanisme de marché mondial qui permettrait la poursuite de la neutralité climatique globale du secteur du transport maritime.

2) ***La mise en place d'un nouveau SEQE autonome applicable aux secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires (ci-après le « SEQE II »).***

23. L'objectif primaire du SEQE II constitue dans la dynamisation de la décarbonation efficace de certains secteurs économiques qui ne tombaient jusqu'à présent pas dans le champ d'application du SEQE et dont la décarbonation s'est avérée particulièrement difficile. Ainsi, l'article 6 du projet de loi étend le champ d'application aux activités du bâtiment (chauffage), du transport routier (gasoil, essence, etc.) et aux autres secteurs énumérés à la nouvelle annexe III de la loi climat.

24. Le SEQE II s'applique aux distributeurs qui fournissent des carburants et combustibles aux secteurs concernés. Ces « entités réglementées » sont définies conformément au régime des droits d'accise.

25. En effet, il faut souligner que le projet de loi sous avis ne vise pas la transposition intégrale du SEQE II. Tout au contraire, il se limite à la transposition des articles portant sur la déclaration des émissions pour l'année 2024, l'autorisation d'émettre des GES et le champ d'application du SEQE II. Les autres articles seront transposés par un projet ultérieur (délai limite fixé au 30/06/2024).

26. L'article 23 du projet de loi prévoit une nouvelle section 4bis au chapitre 4 de la loi climat qui couvre le SEQE II.

27. Ce SEQE II est introduit de manière progressive, en plusieurs étapes.

28. Selon le nouvel Art. 41ter, chaque entité réglementée est obligée d'être titulaire d'une autorisation d'émettre des GES à partir du 1er janvier 2025. En sus, pendant une période transitoire allant de 2024 à 2026, ces entités sont obligées de déclarer leurs émissions.

29. La délivrance de quotas en fonction des émissions annuelles n'est prévue qu'à partir de 2027. De plus, en cas de prix énergétiques exceptionnellement élevés, un décalage du début en 2028 est possible.

30. L'implémentation du SEQE II dès 2027 (ou 2028) est prévue de la manière suivante :

- Le système prévoit une augmentation progressive du taux de réduction annuelle linéaire : 5,10% à partir de 2024 et 5,38% à partir de 2028. Cela correspond à une baisse des émissions des secteurs couverts par le SEQE II de 43% d'ici 2030 par rapport au niveau de 2005 ;
- Possibilité de report d'un an dans le cas où les prix de la tonne de carbone dépassent 90 euros ;
- **Les prix prévus seront plafonnés à 45 euros par tonne jusqu'en 2030** au moins (allocation de quotas supplémentaires pour augmenter l'offre sur le marché une fois que le prix dépasse 45 euros par tonne). **Il faut toutefois noter qu'il ne s'agit pas d'un « hard cap ».** En effet, étant donné que la quantité d'allocations supplémentaires pouvant être mises sur le marché est limitée, le respect du plafond de 45 euros par tonne ne peut pas être garanti (certains experts prévoient une hausse beaucoup plus conséquente du prix par tonne)!
- **Possibilité d'exemption temporaire si les fournisseurs sont soumis à une taxe carbone au niveau national égale ou supérieure au prix de vente aux enchères des quotas.**

31. En même temps, un nouveau Fonds social européen pour le climat sera mis en place dès 2026 :

- Ce Fonds social est conçu pour soutenir les ménages vulnérables, les micro-entreprises et les usagers des transports qui sont particulièrement touchés par la pauvreté en matière d'énergie et de transport, afin d'assurer une transition climatique équitable et socialement inclusive/acceptable ;
- Les recettes du Fonds social doivent être utilisées pour financer des investissements dans la décarbonation des secteurs du bâtiment et du transport, respectivement pour financer des aides étatiques

directes et temporaires, accessibles aux ménages et aux usagers de transports vulnérables, et aux micro-entreprises.

– Le Fonds sera financé par la mise aux enchères des quotas de SEQE II à hauteur de 65 milliards d'euros (50% des recettes provenant de la mise aux enchères). La deuxième moitié des recettes sera allouée aux Etats membres qui doivent impérativement les investir dans des mesures sociales et écologiques.
– Avec 25% de ressources supplémentaires étant couvertes par des ressources nationales (dans le cadre des plans sociaux pour le climat), le Fonds social devrait atteindre un budget total estimé à 86,7 milliards d'euros.

32. **Il faut cependant noter que les recettes du Luxembourg en provenance du Fonds social européen pour le climat seront très limitées.** En effet, le Règlement (UE) 2023/955 du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat prévoit pour le Luxembourg une dotation financière maximale totale de 66.102.592 euros courants sur la période 2026-2032, ce qui correspond à 0,1% du budget total du Fonds. De plus, il faut noter que la quote-part qui peut être utilisée pour financer une aide directe au revenu aux ménages vulnérables et aux usagers vulnérables des transports est limitée à 37,5% des coûts totaux estimés dans le cadre du plan social pour le climat du Luxembourg.

33. Si le projet de loi se limite à la transposition des quelques articles prémentionnés (qui ne nécessitent pas de commentaires de notre part), la Chambre des salariés tient tout de même à profiter de l'occasion pour faire quelques remarques générales concernant le SEQE II et la taxe carbone nationale.

34. En effet, vu le plafonnement du prix par tCO2 à 45 euros jusqu'en 2030, le système correspond pendant les premières années de facto à une taxe carbone de 45 euros par tonne (sous condition que le prix reste effectivement en dessous de 45 euros par tonne grâce au mécanisme de stabilisation).

35. De plus, la possibilité d'exemption temporaire accordée aux fournisseurs qui sont soumis à une taxe carbone au niveau national permet au Luxembourg de continuer à appliquer son régime de taxe carbone au moins jusqu'en 2030. En effet, vu le plafonnement du prix des quotas à 45 euros par tonne jusqu'en 2030, la hausse annoncée de la taxe carbone qui devrait atteindre 45 euros par tonne en 2026 permet au Luxembourg de respecter cette condition.

36. Au cas où le Luxembourg serait obligé à supprimer sa taxe carbone et à participer au SEQE II (par exemple après 2030), nous tenons à souligner d'ores et déjà que l'impact du nouveau régime sur le pouvoir d'achat des ménages moins aisés serait identique et que le crédit d'impôt compensatoire devrait obligatoirement être adapté régulièrement au niveau du prix de vente aux enchères des quotas. En effet, étant donné que 50% des recettes en provenance de la mise aux enchères seront allouées aux Etats membres, nous demandons que ces recettes soient intégralement utilisées pour compenser l'impact de la hausse du prix du carbone sur le pouvoir d'achat des ménages vulnérables.

37. En sus, nous tenons à souligner un risque conséquent qui pourrait se manifester lors du déplafonnement des prix (après 2030). En effet, vu la trajectoire conséquente de réduction des émissions prévue par le SEQE II ayant comme conséquence une chute abrupte du volume de quotas disponibles au moment du déplafonnement, nous risquons que le prix par tonne se multiplie sur un seul coup et que le déplafonnement provoque ainsi un choc inflationniste important.

Concernant le Règlement (UE) 2023/956 : La mise en place du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF)

38. L'objectif primaire du MACF constitue dans la prévention du phénomène dit « carbon leakage » ou « fuite de carbone ».

39. En effet, à la suite de l'introduction du SEQE et vu la baisse progressive du nombre de quotas mis aux enchères, de plus en plus d'acteurs pourraient être tentés de délocaliser les processus de

production intensifs en émissions de carbone vers des pays tiers dont les politiques de lutte contre le changement climatique sont moins ambitieuses que celles de l'UE, respectivement d'augmenter les importations de produits à haute intensité de carbone.

40. Afin de limiter ces risques de fuite de carbone, le SEQE actuellement en vigueur prévoit l'allocation de quotas gratuits pour certains secteurs économiques.

41. Or, pour lutter à long terme contre cette fuite de carbone qui risque de neutraliser les efforts consentis au sein de l'UE par une augmentation des émissions en dehors des frontières, il a été décidé au niveau européen d'introduire le MACF, mécanisme qui est censé neutraliser la différence au niveau du prix qui résulte de l'application du SEQE entre les produits domestiques et les produits importés. En effet, dans le cadre du MACF, les importateurs doivent restituer des certificats MACF en fonction des GES émis lors de la production du produit importé.

42. Le MACF vise dans une première phase les produits intensifs en carbone pour lesquels le risque de fuite de carbone est particulièrement élevé : les secteurs du ciment, de l'électricité, des engrais, du fer et de l'acier, de l'aluminium ainsi que de l'hydrogène. Ces secteurs sont responsables pour +/- la moitié des émissions des secteurs couverts par le SEQE.

43. L'introduction du MACF se fera de manière progressive.

Phase 1 : Obligation de déclaration pour les importateurs pendant la période transitoire allant du 1er octobre 2023 au 31 décembre 2025. Les importateurs qui transfèrent des produits couverts par le MACF sont tenus de calculer et de déclarer les émissions qui résultent du processus de production du produit importé (toutes composantes incluses), conformément à des règles détaillées.

Phase 2 : Introduction progressive de l'obligation de restitution de certificats MACF avec suppression progressive, en parallèle, des quotas gratuits (sur une période de neuf ans, entre 2026 et 2034).

44. Le nombre de certificats MACF à restituer augmente progressivement : en 2026, les entités réglementées doivent restituer 2,5% de leurs émissions intégrées, taux qui augmente progressivement jusqu'à 100% en 2034. Le prix d'un certificat MACF devrait se situer proche du prix d'un certificat SEQE.

45. L'article 5 du projet de loi introduit un nouvel chapitre 3bis de la loi climat dédié au MACF. Etant donné que le règlement européen est d'applicabilité directe dans l'ordre juridique national, le projet de loi sous avis se limite à disposer que l'Administration de l'environnement constitue l'autorité compétente au vu de l'exécution des fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 et que les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 confère aux autorités douanières sont exercées par l'Administration des Douanes et Accises.

46. En outre, le nouvel article 42, 4bis de la loi climat prévoit que l'administration compétente inflige des amendes effectives, proportionnées et dissuasives à l'importateur ou, le cas échéant, au représentant en douane indirect en cas de non-soumission ou de non-rectification du « rapport MACF ». La fourchette indicative des amendes à infliger est précisée par la Commission européenne dans un règlement d'exécution.

47. En ce qui concerne la suppression progressive des quotas gratuits, le nouvel Art. 30, 1ter, souligne qu'aucune allocation de quotas à titre gratuit est accordée aux secteurs ou sous-secteurs couverts par le MACF, tout en prévoyant une suppression progressive transitoire des quotas gratuits *« pour permettre aux producteurs, aux importateurs et aux négociants de s'adapter au nouveau régime. »*

48. En effet, l'Art. 30, 1quater, introduit un facteur de réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit pour la fabrication des marchandises couvertes par le MACF, dénommé ci-après le « facteur MACF ». *« Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique. »*

Ce facteur MACF correspond aux taux de suppression progressive des quotas gratuits suivants :

Année	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030*	*2031*	*2032*	*2033*	*2034*
Taux	2.5%	5%	10%	22.5%	48.5%	61%	73.5%	86%	100%

Notons que les adaptations nécessaires après la période transitoire seront introduites par un projet de loi ultérieur.

49. Notre Chambre salue la suppression progressive des allocations gratuites pour les industries qui seront, par conséquent, beaucoup plus exposées à la fiscalité environnementale et aux coûts qui résultent de leurs émissions GES. Ainsi, ces industries seront fort incitées à faire progresser la décarbonation de leurs processus de production.

50. Toutefois, il faut noter que la marge de réduction des émissions GES est, au moins à court terme, limitée dans certains secteurs. Or, sans changements des processus de fabrication, les modifications apportées au SEQE actuel risquent d'augmenter le coût de la fabrication et donc celui des produits finaux.

51. Or, afin de limiter l'impact de la suppression progressive des quotas gratuits sur le pouvoir d'achat des ménages vulnérables, nous demandons une hausse de la compensation sociale accessible aux ménages vulnérables.

Concernant le Règlement (UE) 2023/957 : Sanctions

52. Le règlement (UE) 2023/957 vise à modifier le règlement (UE) 2015/757. Le présent projet de loi met en œuvre les sanctions prévues à l'article 20 du règlement (UE) 2015/757. Ainsi, l'Art. 27 du projet de loi sous avis modifie l'article 46 de la loi climat ayant trait aux sanctions pénales.

Concernant les autres adaptations non liées à la mise en œuvre du droit de l'Union européenne

53. La Chambre des salariés soutient pleinement les changements proposés à l'article 4 du projet de loi.

54. Tout d'abord, il est proposé de renforcer le rôle de l'Observatoire de la politique climatique qui sera dorénavant demandé d'émettre un avis sur l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC).

55. De plus, afin de permettre une participation plus large et effective du public, les auteurs proposent le prolongement du délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC d'un mois pour passer à deux mois, changement qui figurait parmi les revendications récurrentes de notre Chambre.

Concernant les autres modifications du SEQE décidées au niveau européen

56. A part des changements traités par le projet de loi sous avis, une série d'autres modifications du SEQE actuel ont été décidées au niveau européen. Vu l'impact considérable que ces décisions risquent d'avoir sur le coût de fabrication et donc sur le prix final des produits, notre Chambre tient à brièvement présenter les changements les plus importants tout en proposant quelques mesures pour atténuer leurs effets indésirables sur le pouvoir d'achat des ménages moins aisés.

57. Tout d'abord, il faut souligner que le rythme auquel les émissions GES des secteurs couverts par le SEQE sont censées diminuer a été fortement augmenté à la suite des négociations menées au niveau européen et dans le cadre du « Fit for 55 ». En effet, les nouvelles règles du SEQE augmentent l'ambition globale de réduction des émissions dans les secteurs couverts de 43 % à 62 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005. Ceci correspond à une augmentation considérable du rythme de réduction annuelle du plafond : -4,3 % par an de 2024 à 2027 et -4,4 % de 2028 à 2030 contre un rythme annuel de seulement -2,2% avant la réforme).

58. De plus, en 2024, la quantité totale de quotas de CO2 sera réduite de 90 millions de tonnes, suivie d'une nouvelle réduction de 27 millions de tonnes en 2026.

59. En combinaison avec la suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit qui sera accompagnée de l'introduction du MACF, ainsi que l'extension du SEQE au secteur du transport maritime (et à une partie de l'aviation), ces trajectoires de réduction largement plus ambitieuses risquent d'avoir un effet haussier considérable sur le prix/tCO2 et donc sur le prix des produits fabriqués.

60. Tandis que l'impact régressif de la taxe carbone nationale est partiellement compensé grâce à un crédit d'impôt ciblé, nous tenons à souligner que la hausse conséquente du prix de vente de la mise aux enchères des quotas SEQE provoque un impact régressif similaire qui touche de manière disproportionnée les ménages moins aisés. Toutefois, aucune mesure sociale compensatoire n'est prévue à ce stade.

61. Or, vu la hausse considérable du prix par tonne d'émissions et prise en compte des nombreuses modifications adoptées récemment au niveau européen qui risquent d'avoir un effet haussier sur le prix futur, nous demandons que le gouvernement lance une analyse de l'effet régressif de la hausse du prix du carbone dans le cadre du SEQE sur le pouvoir d'achat des ménages vulnérables et introduise des mesures sociales compensatoires pour contrecarrer ce phénomène injuste (respectivement une hausse du crédit d'impôt qui reflète l'impact de la hausse du prix par tonne SEQE).

*

CONCLUSION

62. En conclusion, la Chambre des salariés prend acte du projet de loi sous avis qui vise la transposition en droit luxembourgeois des directives (UE) 2023/958 et (UE) 2023/959 ainsi que la mise en œuvre des règlements (UE) 2023/956 et (UE) 2023/957.

63. Notre Chambre salue les changements apportés au niveau de la taxation de l'empreinte du secteur de l'aviation ainsi que la suppression progressive des allocations gratuites dans ce secteur.

64. Nous soutenons également l'inclusion des émissions du secteur du transport maritime dans le champ d'application du SEQE. Cependant, étant donné que le SEQE ne couvre dorénavant que la moitié des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un Etat membre de l'UE et d'un port relevant de la juridiction d'un pays tiers et vu que la lutte contre le changement climatique nécessite une réduction globale des émissions, nous demandons que les représentants du Luxembourg s'engagent au niveau européen, voire international pour l'introduction d'un mécanisme de marché mondial qui permettrait la poursuite de la neutralité climatique globale du secteur du transport maritime.

65. En ce qui concerne qui concerne la mise en place d'un nouveau SEQE autonome applicable aux secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires, nous tenons à souligner l'importance des mesures sociales compensatoires. En effet, au cas où le Luxembourg serait obligé à supprimer sa taxe carbone et à participer au SEQE II (par exemple après 2030), nous tenons à souligner d'ores et déjà que l'impact du nouveau régime sur le pouvoir d'achat des ménages moins aisés serait identique et que le crédit d'impôt compensatoire devrait obligatoirement être adapté régulièrement au niveau du prix de vente aux enchères des quotas.

66. Vu la dotation financière très limitée à laquelle le Luxembourg a droit à travers le Fonds social européen pour le climat, il sera inévitable de faire recours à des ressources nationales afin de financer ces mesures compensatoires. En effet, étant donné que 50% des recettes en provenance de la mise aux enchères seront allouées aux Etats membres, nous demandons que ces recettes soient intégralement utilisées pour compenser l'impact de la hausse du prix du carbone sur le pouvoir d'achat des ménages vulnérables.

67. Tandis que nous saluons l'introduction d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières ainsi que la suppression progressive des quotas gratuits alloués aux secteurs couverts par le MACF, nous tenons à souligner l'impact haussier desdites mesures sur certains prix. Dans ce contexte, nous tenons également à souligner les autres modifications du SEQE actuel qui ont été décidées au niveau européen et qui risquent d'avoir un impact considérable sur le coût de fabrication et donc sur le prix final des produits : la hausse de l'ambition globale de réduction des émissions dans les secteurs couverts de 43 % à 62 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 2005, l'augmentation considérable du rythme de réduction annuelle du plafond de -2,2% (avant la réforme) à -4,3 % par an de 2024 à 2027 et -4,4 % de 2028 à 2030, ainsi que la réduction de la quantité totale de quotas de CO2 de 90 millions de tonnes en 2024, suivie d'une nouvelle réduction de 27 millions de tonnes en 2026.

68. En combinaison avec les mesures traitées par le projet de loi sous avis, ces modifications récentes devraient avoir un effet haussier considérable sur le prix/tCO2 et donc sur le prix des produits fabriqués.

69. Tandis que l'impact régressif de la taxe carbone nationale est partiellement compensé grâce à un crédit d'impôt ciblé, nous tenons à souligner que la hausse conséquente du prix de vente de la mise aux enchères des quotas SEQE provoque un impact régressif similaire qui touche de manière disproportionnée les ménages moins aisés. Toutefois, aucune mesure sociale compensatoire n'est prévue à ce stade.

70. Or, vu la hausse considérable du prix par tonne d'émissions et prise en compte des nombreuses modifications adoptées récemment au niveau européen qui risquent d'avoir un effet haussier sur les prix futurs, nous demandons que le gouvernement lance une analyse de l'effet régressif de la hausse du prix du carbone dans le cadre du SEQE sur le pouvoir d'achat des ménages vulnérables et introduise des mesures sociales compensatoires pour contrecarrer ce phénomène injuste (respectivement une hausse du crédit d'impôt qui reflète l'impact de la hausse du prix par tonne SEQE).

Luxembourg, le 8 décembre 2023

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8320/03

Nº 8320[3]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(22.12.2023)

En vertu de l'arrêté du 5 octobre 2023 du Premier ministre, ministre d'État, le Conseil d'État a été saisi pour avis du projet de loi sous rubrique, élaboré par la ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact, un « check de durabilité – Nohaltegkeetscheck », le texte des directives (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial et (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union ainsi que le texte des règlements (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières et (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navire.

Les avis du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises et de la Chambre des salariés ont été communiqués au Conseil d'État en date des 6 et 11 décembre 2023.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La législation européenne visant à la réduction des gaz à effet de serre comprend notamment la directive 2003/87/CE[1] qui établit le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE[2], le règlement (UE) 2018/842[3] qui définit des objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, le règlement (UE) 2018/841[4] qui oblige les États membres à compenser leurs émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des terres par l'absorption de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et le règlement (UE) 2021/1119[5] qui fixe un objectif contraignant de neutralité climatique dans l'Union européenne d'ici à 2050 ainsi qu'un objectif contraignant au niveau de l'Union consistant en une réduction nette des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union d'au moins 55 pour cent d'ici à 2030. La législation européenne a été transposée et mise en œuvre par la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

L'Union européenne a mis en place un paquet législatif visant à la réalisation de l'objectif de réduction nette des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union d'au moins 55 pour cent d'ici à 2030. Le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » (« Fitfor55 ») comprend notamment la directive (UE) 2023/959[6], la directive (UE) 2023/958[7] révisant le système d'échange de quotas d'émissions en ce qui concerne le secteur de l'aviation civile, le règlement (UE) 2023/956[8] établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, le règlement (UE) 2023/957[9] qui prévoit l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. La loi en projet vise à modifier la loi précitée du 15 décembre 2020 afin de transposer les directives et de mettre en œuvre les règlements parties du paquet « Ajustement à l'objectif 55 ».

La directive (UE) 2023/958 est à transposer au plus tard au 31 décembre 2023. En ce qui concerne le délai de transposition de la directive (UE) 2023/959, il convient de distinguer selon les dispositions. Les dispositions relatives au SEQE de l'UE existant et à son extension au transport maritime sont à transposer au plus tard au 31 décembre 2023. Le délai maximal de transposition des dispositions relatives au système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs est fixé au 30 juin 2024. La loi en projet se limite à la transposition des dispositions à transposer

---

1 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, ci-après la « directive 2003/87/CE »

Pour rappel, la directive 2003/87/CE a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union européenne, afin de favoriser les réductions des émissions de gaz à effet de serre, dans des conditions économiquement efficaces et performantes. Chaque installation qui entre dans le champ d'application de la directive et émettant des gaz à effet de serre doit, être titulaire d'une autorisation d'émettre de pareils gaz. Chaque exploitant d'une installation titulaire d'une autorisation se voit attribuer un nombre de quotas, un quota autorisant son titulaire à émettre une tonne de gaz à effet de serre spécifié. À la fin de chaque année civile, le titulaire de l'autorisation doit justifier, auprès de l'autorité compétente, chacune de ses émissions de gaz à effet de serre par la restitution d'un nombre équivalent de quotas.

2 Ci-après SEQE

3 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, tel que modifié

4 Règlement (UE) 2018/841 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la prise en compte des émissions et des absorptions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie dans le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 et la décision (UE) no 529/2013, tel que modifié

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 »)

6 Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché, ci-après la « directive (UE) 2023/959 »

7 Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial, ci-après la « directive (UE) 2023/958 »

8 Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, ci-après le « règlement (UE) 2023/956 »

9 Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires, ci-après le « règlement (UE) 2023/957 »

au plus tard au 31 décembre 2023, de sorte qu'une nouvelle loi modificative de la loi précitée du 15 décembre 2020 devra être adoptée au 30 juin 2024 pour la transposition des dispositions restantes.

De manière générale, le Conseil d'État observe qu'en plusieurs endroits du dispositif (articles 11, 22*septies*, 30, 34, 36, 41*ter* et 42 dans la teneur introduite par la loi en projet), la loi en projet renvoie aux dispositions d'actes d'exécution de la Commission européenne. Le Conseil d'État rappelle que si les actes d'exécution sont adoptés sous la forme de directives, il s'imposera de les transposer en droit national. Pour les actes d'exécution qui auraient déjà été adoptés sous la forme de règlements européens, le Conseil d'État demande de renvoyer expressément à leur intitulé.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Articles 1er à 7

Sans observation.

Article 8

L'article sous examen remplace l'article 17 de la loi précitée du 15 décembre 2020. Il transpose l'article 1er, points 2) et 3) de la directive (UE) 2023/958 modifiant les articles 3*quater* et 3*quinquies* de la directive 2003/87/CE. Il en retranscrit fidèlement le libellé.

Au paragraphe 1er nouveau, alinéa 1er, la retranscription littérale de l'article 3*quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE prête à croire que le maximum de 20 millions de quotas à allouer constitue le maximum national de quotas à allouer alors qu'il s'agit du maximum au niveau de l'Union européenne. Aux yeux du Conseil d'État, seul le principe de droits aux quotas pour les exploitants d'aéronefs commerciaux usant de combustibles durables est à transposer, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive. De plus, la référence au « règlement visé à l'article 3*quater*, paragraphe 6, alinéa 1er, de la directive 2003/87/CE » est à remplacer par une référence au « règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) » entre-temps adopté. Le Conseil d'État peut d'ores et déjà marquer son accord avec un alinéa 1er qui prendrait la teneur suivante :

> « Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement. »

Articles 9 et 10

Sans observation.

Article 11

L'article sous examen entend introduire une section 2*bis* relative au secteur maritime. Il transpose l'article 1er, point 7) de la directive (UE) 2023/959, insérant les articles 3*octies bis* à *3octies octies* dans la directive 2003/87/CE. À l'article 22*septies* à insérer, par analogie au paragraphe 1er, le paragraphe 2 est à adapter pour viser « l'autorité responsable » et non pas « une autorité responsable ».

Articles 12 et 13

Sans observation.

Article 14

L'article sous examen abroge l'article 27 de la loi. Or, l'article 28, de la loi précitée du 15 décembre 2020, non modifié par la loi en projet sous revue, continue d'y faire référence. Étant donné que ce renvoi n'a plus de sens, le libellé de l'article 28 requiert une adaptation en conséquence.

Articles 13 à 21

Sans observation.

Article 22

L'article sous examen modifie l'article 40 de la loi précitée du 14 décembre 2020.

Au paragraphe 1*bis* que le point 2° vise à introduire, la mention selon laquelle « l'accès du représentant n'est pas limité à la consultation du seul registre » est vague, car elle laisse à penser que le représentant pourrait se voir confier d'autres droits. Afin de s'aligner avec la terminologie de l'article 20 du règlement délégué (UE) 2019/1122[10], le Conseil d'État suggère de libeller la dernière phrase du paragraphe en question comme suit : « L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet la consultation du registre, de lancer et d'approuver des processus ».

Articles 23 à 30

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observation générale

Les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Par conséquent, il y a lieu d'écrire « Administration des douanes et accises ».

Article 1er

Au point 27°, le point-virgule figurant après les termes « changer d'équipage » est à remplacer par une virgule.

Au point 29°, il est rappelé que lorsqu'il s'est référé à un acte dont l'intitulé a déjà été cité, il convient d'ajouter le terme « précité » avant sa date pour écrire à la lettre a) « en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ». La forme abrégée introduite à la lettre b) peut ainsi être supprimée.

Au point 29°, lettre c), les termes « conformément à l'article 422 du règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 » sont à remplacer par les termes « conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée de la « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2009 ».

Article 4

À la phrase liminaire, il est indiqué d'ajouter une virgule après les termes « de la même loi ».

Article 5

À la phrase liminaire, il convient d'ajouter les termes « comprenant un article 15*bis*, » après les termes « chapitre 3*bis* ». Par analogie, cette observation vaut également pour l'article 11, phrase liminaire, et l'article 23, phrase liminaire.

Article 8

À l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif.

Au paragraphe 1er, alinéa 1er, à remplacer, il y lieu d'accorder le terme « précitée » correctement avec le terme « directive » à la deuxième occurrence.

10 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, tel que modifié

Article 15

À la phrase liminaire, il est indiqué d'ajouter une virgule après les termes « de la même loi ».

Au point 1°, il y a lieu d'écrire :

« 1° À l'alinéa 1er, les termes « titre III » sont remplacés par ceux de « chapitre 3 » ; ».

Article 19

Au point 3°, à l'article 34, paragraphe 4, alinéa 2, il est indiqué d'écrire « à l'alinéa 1er ».

Article 22

Au point 2°, à l'article 40, paragraphe 1*quater*, à introduire, il y a lieu d'écrire « Espace économique européen » en toutes lettres.

Article 24

Aux points 5° à 7°, il est signalé que les modifications à effectuer à une même subdivision peuvent être regroupées sous un même numéro à leur tour en ayant recours à une subdivision en lettres minuscules alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante a), b), c), … Ces subdivisions sont elles-mêmes subdivisées en chiffres romains minuscules suivis d'une parenthèse fermante lorsqu'il s'agit de regrouper des modifications qu'il s'agit d'apporter à une même subdivision sous une seule lettre. Cette observation vaut également pour l'article 25, points 1° et 2°.

Article 30

La phrase liminaire est à reformuler comme suit :

« Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une nouvelle annexe III qui prend la teneur suivante : ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 12 votants, le 22 décembre 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

04

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

RM/JCS P.V. ECB 04

Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Procès-verbal de la réunion du 10 janvier 2024

Ordre du jour :

1. 8320 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat
   - Désignation d'un Rapporteur
   - Présentation du projet de loi
   - Examen de l'avis du Conseil d'État

2. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino, M. Jeff Boonen, Mme Claire Delcourt, M. Alex Donnersbach, M. Luc Emering, M. Jeff Engelen, M. Franz Fayot, M. Paul Galles, M. Gusty Graas, M. Christophe Hansen, Mme Françoise Kemp, Mme Mandy Minella, M. Ben Polidori, M. David Wagner, Mme Joëlle Welfring

M. Yves Cruchten, remplaçant M. Dan Biancalana

M. Serge Wilmes, Ministre de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

M. Joe Ducomble, M. André Weidenhaupt, du Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

M. Philippe Weyrich, du groupe parlementaire CSV

M. Yann Flammang, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Christophe Hansen, Président de la Commission

*

1. 8320 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Monsieur Christophe Hansen (CSV) est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'aux documents annexés au présent procès-verbal.

En bref, le projet a pour objet de modifier la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, suite aux changements intervenus au niveau européen concernant le système d'échange de quotas d'émission (SEQE).

Ainsi, il transpose en droit national les deux directives suivantes :
- la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial. Cette directive concerne le secteur de l'aviation commerciale. Comme auparavant, le SEQE s'applique aux vols au sein de l'Espace économique européen. Le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) s'applique aux vols extra-européens à destination et en provenance des pays tiers participant à ce régime. En application du principe de pollueur-payeur, il est prévu que les quotas d'émission gratuits pour le secteur de l'aviation seront progressivement supprimés en 2024 et 2025 et qu'ils feront l'objet d'une mise aux enchères intégrale à partir de 2026 ;
- la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union. Les changements apportés par cette directive concernent l'inclusion des émissions du secteur du transport maritime, ainsi que la mise en place d'un nouveau SEQE autonome applicable aux secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires.

En outre, le projet de loi met en œuvre les deux règlements suivants :
- le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Ce règlement a comme objet l'établissement du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), afin d'éviter que les efforts de réduction des émissions de GES consentis par l'UE ne soient neutralisés par une augmentation des émissions en dehors de ses frontières qui résulterait d'une délocalisation de la production vers des pays tiers ou d'une augmentation des importations de produits à plus haute intensité de carbone. Le MACF vise les secteurs du ciment, de l'électricité, des engrais, du fer, de l'acier, de l'aluminium et de l'hydrogène ; il est conçu pour fonctionner parallèlement au SEQE, dont il est le pendant en ce qui concerne les marchandises importées ;
- le règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

Le projet de loi prévoit également la modification de certaines autres dispositions de la loi précitée du 15 décembre 2020 non liées à la transposition du droit européen, et notamment :
- la modification renforçant le rôle de l'Observatoire de la politique climatique, qui se verra confier la mission d'émettre un avis sur l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) ;
- la prolongation d'un mois du délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC, afin de permettre une participation plus large du public ;
- la modification des conditions d'ouverture de comptes au sein du registre SEQE luxembourgeois afin de faire face au nombre croissant de demandes et de réduire le risque de fraude.

Les membres de la Commission examinent ensuite les articles du projet de loi, sur base de l'avis du Conseil d'État et en se référant aux documents de travail élaborés par le Ministère

de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité et publiés sur le courrier électronique n°303783 en date du 8 janvier 2024 :

Article 1er

Cet article modifie l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et vise à transposer les modifications apportées aux définitions de la directive 2003/87/CE par les directives (UE) 2023/958 et (UE) 2023/959. Hormis quelques remarques d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 1er.
À l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 3° est remplacé par la disposition suivante : « 3° « émissions SEQE » : 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 » ;

2° Au point 6°, la référence aux articles « 24 et 25 » est remplacée par celle aux articles « 24, 25 et 41*ter* » ;

3° Le point 22° est abrogé ;

4° Au point 23°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

5° À la suite du point 23° sont insérés les points 24° à 30° libellés comme suit :

« 24° « effets hors CO_2 de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;
25° « 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 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, tel que modifié ;
26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du 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 gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;
27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage, les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais

temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;
28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;
29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*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 :
a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1er, point 9°, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière, ~~dénommée ci-après le « règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 »~~, l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1er, point 8°, du règlement ministériel précité du 18 mars 2010, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ;
b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004~~, dénommée ci-après le « règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 »,~~ pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;
c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée de la « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2009 ;
d) si les lettres a), b) et c) 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 l'administration ;
30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement. »

Article 2

Cet article ajoute l'annexe III dénommé « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » à l'énumération des annexes figurant à l'article 3 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat. Le chapitre 4, section 4*bis*, concerne le SEQE pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 2.
À l'article 3 de la même loi, à la suite du point 2°, il est inséré un point 2*bis* libellé comme suit :
« 2*bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » ».

Article 3

La suppression des termes « et continue » vise à aligner l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, de la loi précitée du 15 décembre 2020 avec la modification de l'article 4 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 par le règlement (UE) 2023/857, tel que modifié. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 3.
À l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, de la même loi, les termes « et continue » sont supprimés.

Article 4

Cet article modifie l'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi. Il vise, en premier lieu, à renforcer le rôle de l'Observatoire de la politique climatique, qui se voit confier la mission d'émettre un avis sur l'avant-projet de PNEC. En second lieu, le délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC est prolongé d'un mois pour passer à deux mois, afin de permettre une participation large et effective du public. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 4.
L'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :
« Au plus tard le 1er septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1er à la Plateforme climat et à l'Observatoire, et il est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations. Au plus tard le 1er décembre de la même année, les avis de la Plateforme climat et de l'Observatoire parviennent aux ministres visés à l´alinéa 1er. »

Article 5

Cet article introduit un chapitre dédié au mécanisme d'ajustement carbone aux frontières instauré par le règlement (UE) 2023/956. Le nouvel article 15*bis* dispose que l'Administration de l'environnement constitue l'autorité compétente au vu de l'exécution des fonctions et tâches prévues par l'article 11 dudit règlement (UE). Il précise également qu'au Luxembourg, les fonctions et tâches que le règlement (UE) confère aux autorités douanières sont exercées par l'Administration des douanes et accises. Hormis des remarques d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 5.
À la suite du chapitre 3 de la même loi, il est inséré un chapitre 3*bis* comprenant un article 15*bis* libellé comme suit :
« Chapitre 3*bis*. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières
Art. 15*bis*. Autorité compétente et autorité douanière
(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.
(2) L'Administration des douanes et accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières. »

Article 6

Cet article vise à étendre le champ d'application du chapitre 4 relatif au SEQE pour y inclure les activités de transport maritime mentionnées à l'annexe I ainsi que les activités dans les

secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs mentionnées à l'annexe III. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 6.
À l'article 16 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, les termes « émissions SEQE résultant des » sont supprimés et la référence « à l'annexe I » est remplacée par celle « aux annexes I et III » ;

2° Il est inséré un paragraphe 2 libellé comme suit :
« (2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante. »

Article 7

Cet article adapte l'intitulé de la section 2 du chapitre 4 afin de l'harmoniser avec l'intitulé de la nouvelle section 2*bis* du même chapitre (« Secteur maritime ») et le nouvel intitulé de la section 4 du même chapitre (« Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime »). Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 7.
Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 2 est modifié comme suit : « Section 2. – Secteur de l'aviation ».

Article 8

Cet article modifie l'article 17 de la loi précitée du 15 décembre 2020 qui a trait à la quantité totale de quotas à attribuer au secteur de l'aviation. Il transpose l'article 1er, points 2) et 3) de la directive (UE) 2023/958 modifiant les articles 3*quater* et 3*quinquies* de la directive 2003/87/CE. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 8.
L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :
« (1) Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, un maximum de 20 millions sur la quantité totale de quotas visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE précitée est réservé aux exploitants d'aéronefs commerciaux, sur une base transparente, équitable et non discriminatoire, pour l'utilisation de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 1er, de la directive 2003/87/CE précité pour les vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.
Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.
Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles

concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.
Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :
1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;
2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;
3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;
4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.
Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.
(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.
(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier

2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question. »

Le Conseil d'État note qu'au paragraphe 1er nouveau, alinéa 1er, la retranscription littérale de l'article 3*quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE prête à croire que le maximum de 20 millions de quotas à allouer constitue le maximum national de quotas à allouer alors qu'il s'agit du maximum au niveau de l'Union européenne. Aux yeux du Conseil d'État, seul le principe de droits aux quotas pour les exploitants d'aéronefs commerciaux usant de combustibles durables est à transposer, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive. De plus, la référence au « règlement visé à l'article 3*quater*, paragraphe 6, alinéa 1er, de la directive 2003/87/CE » est à remplacer par une référence au « règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) » entre-temps adopté. Le Conseil d'État peut d'ores et déjà marquer son accord avec un alinéa 1er qui prendrait la teneur suivante :
« Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement. »
D'un point de vue légistique, le Conseil d'État rappelle qu'à l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. En outre, au paragraphe 1er, alinéa 1er, à remplacer, il y a lieu d'accorder le terme « précitée » correctement avec le terme « directive » à la deuxième occurrence.

La Commission décide de suivre les propositions du Conseil d'État. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 8.
L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :
« <u>Art. 17.</u> Quantité totale de quotas pour l'aviation
« (1) <u>Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement.</u>
Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.
Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles

concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.
Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :
1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;
2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;
3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;
4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.
Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.
(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.
(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier

2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question. »

Article 9

Cet article vise à supprimer les articles 18, 19 et 20 de la loi précitée du 15 décembre 2020. En effet, cette suppression s'impose suite à la suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 9.
Les articles 18, 19 et 20 de la même loi sont abrogés.

Article 10

Cet article vise à modifier l'article 21 de la loi précitée du 15 décembre 2020. Cette modification s'impose suite à la suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit pour l'aviation à partir de 2024. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 10.
À l'article 21, première phrase, de la même loi, les termes « et des données relatives aux tonnes kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 19 » sont supprimés.

Article 11

Cet article insère dans la loi du 15 décembre 2020 une section 2*bis* relative au secteur maritime. Il transpose l'article 1er, point 7) de la directive (UE) 2023/959, insérant les articles 3*octies bis* à 3*octies octies* dans la directive 2003/87/CE. Hormis une remarque d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 22*septies* à insérer, par analogie au paragraphe 1er, le paragraphe 2 est à adapter pour viser « l'autorité responsable » et non pas « une autorité responsable ». La Commission fait sienne cette proposition ; l'article se lira donc comme suit :

Art. 11.
Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 2, il est inséré une section 2*bis,* comprenant les articles 22*bis*, 22*ter*, 22*quater*, 22*quinquies*, 22*sexies* et 22*septies*, libellée comme suit :
« Section 2*bis*. – Secteur maritime
Art. 22*bis*. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution
L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.
Art. 22*ter*. Introduction progressive des exigences applicables
Les compagnies maritimes sont tenues de restituer des quotas selon le calendrier suivant :
1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;
3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.
Art. 22*quater*. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité
(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.
Aux fins de l'alinéa 1er, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.
(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22*ter* et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.
Art. 22*quinquies*. Surveillance et déclaration des émissions SEQE
En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration et soumettent à l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.
Art. 22*sexies*. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE
L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22*quinquies*, conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.
Art. 22*septies*. Autorité responsable d'une compagnie maritime
(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :
1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;
2° 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 quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22*bis* ;
3° 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 22*bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.
(2) L'autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour. »

Article 12

Cet article modifie l'article 25 de la loi relative au climat. Cette adaptation fait suite à la modification du délai de restitution de quotas conformément à l'article 34, paragraphe 4. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 12.
À l'article 25, paragraphe 2, point 5°, de la même loi, les termes « dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile » sont remplacés par ceux de « dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4 ».

Article 13

Cet article modifie l'article 26 de la loi relative au climat ; il vise à harmoniser le délai de la soumission de la déclaration du niveau d'activité visé par l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission du 31 octobre 2019 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne des modalités supplémentaires pour les adaptations de l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit liées aux variations du niveau d'activité avec le délai de la déclaration des émissions SEQE visé à l'article 36, paragraphe 1er, afin de soumettre toutes les déclarations nécessaires à la même échéance. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 13.
À l'article 26, paragraphe 2, de la même loi, la date du « 15 février » est remplacée par celle du « 7 mars ».

Article 14

Cet article abroge l'article 27 de la loi relative au climat, lequel a transposé l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée. Ledit article 9 de la directive ne comporte d'obligations que dans le chef de la Commission européenne et ne doit donc pas se retrouver dans le dispositif national de transposition. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit :

Art. 14.
L'article 27 de la même loi est abrogé.

Le Conseil d'État note que l'article 28 de la loi précitée du 15 décembre 2020, non modifié par le projet de loi continue de faire référence à l'article 27. Étant donné que ce renvoi n'a plus de sens, le libellé de l'article 28 requiert une adaptation en conséquence. La Commission décide de donner suite à cette remarque. Un nouvel article 15, libellé comme suit, est donc inséré au projet de loi :

Art. 15.
À l'article 28 de la même loi, les termes « l'article 27 » sont remplacés par ceux de « l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée ».

Les articles subséquents sont renumérotés.

Article 15 initial (nouvel article 16)

Cet article vise à adapter des références suite aux modifications apportées au fil du temps à la directive 2003/87/CE et à la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat. Hormis des remarques d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 16.
À l'article 29, paragraphe 2, de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :
1° À l'alinéa 1er, les termes « titre III » sont remplacés par ceux de « chapitre 3 » ;

2° À l'alinéa 2, la référence « au paragraphe 2, lettres b) et c), » est remplacée par celle « à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée ».

Article 16 initial (nouvel article 17)

Cet article modifie l'article 30 de la loi relative au climat. Il prévoit que l'attribution gratuite de quotas d'émission pour des installations peut être subordonnée à l'application des recommandations du rapport d'audit ou du système de mangement de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie ou à l'établissement d'un plan de neutralité climatique. Il prévoit également que les secteurs couverts par le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, établi en vertu du règlement (UE) 2023/956 pour éviter la fuite de carbone, ne doivent pas bénéficier de l'allocation à titre gratuit. Toutefois, une suppression progressive transitoire des quotas gratuits est mise en place pour permettre aux producteurs, aux importateurs et aux négociants de s'adapter au nouveau régime. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 17.
À l'article 30 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :
1° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. 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 ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.
Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1er, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1er mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :
1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;
2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;
3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1*ter*) 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) 2023/956 précité.
(1*quater*) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.
Par dérogation à l'alinéa 1er, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement 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 marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique. » ;

2° Les paragraphes 2 et 3 sont abrogés ;

3° Au paragraphe 9, les termes « , sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable » sont supprimés.

Article 17 initial (nouvel article 18)

Cet article modifie l'article 31 de la loi relative au climat, et plus précisément la date de délivrance des quotas par le ministre. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 18.
À l'article 31, paragraphe 1er, de la même loi, la date du « 28 février » est remplacée par celle du « 30 juin ».

Article 18 initial (nouvel article 19)

Cet article vise à modifier l'intitulé de la section 4 du chapitre 4 de la loi relative au climat, en vue de l'extension du SEQE au secteur maritime. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 19.
Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 4 est modifié comme suit : « Section 4.- Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime ».

Article 19 initial (nouvel article 20)

Cet article vise à modifier l'article 34 de la loi relative au climat, lequel traite du transfert, de la restitution, de la suspension, de l'annulation et de la réclamation de quotas. Les modifications sont apportées en vue de l'extension du SEQE au secteur maritime. Hormis une remarque d'ordre légistique, l'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 20.
À l'article 34 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations » sont remplacés par ceux de « aux exploitants d'aéronefs, aux exploitants d'installations ou aux compagnies maritimes » ;

2° Le paragraphe 3 est abrogé ;

3° Le paragraphe 4 est remplacé par la disposition suivante :
« (4) Le 30 septembre de chaque année au plus tard :
1° tout exploitant d'une installation restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;
2° tout exploitant d'aéronef restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;
3° toute compagnie maritime restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22*sexies*.
Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément à l'alinéa 1er. » ;

4° À la suite du paragraphe 4 sont insérés les paragraphes 4*bis*, 4*ter*, 4*quater* et 4*quinquies* libellés comme suit :

« (4*bis*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.
(4*ter*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quinquies*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.
(4*quater*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quater*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.
(4*quinquies*) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages. » ;

5° À la suite du paragraphe 5 sont insérés les paragraphes 5*bis* et 5*ter* libellés comme suit :

« (5*bis*) 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 de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5*ter*) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question. » ;

6° À la suite du paragraphe 7 sont insérés les paragraphes 7*bis* et 7*ter* libellés comme suit :

« (7*bis*) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25*bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;

2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage

supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021.
Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO_2 des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :
1° vols d'État ;
2° vols humanitaires ;
3° vols médicaux ;
4° vols militaires ;
5° vols de lutte contre le feu ;
6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.
(7*ter*) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026. »

Article 20 initial (nouvel article 21)

Cet article est relatif à la mise en œuvre du CORSIA aux fins du droit de l'Union européenne ; il insère un article 34*bis* à la loi relative au climat. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 21.
À la suite de l'article 34 de la même loi, il est inséré un article 34*bis* libellé comme suit :
« Art. 34*bis*. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale
(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :
1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée ;
2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée.
Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11*bis* de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1er sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(4) Par dérogation à l'article 18*bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1er, points 1° et 2°, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO_2, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n°606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

(5) Le paragraphe 1er s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25*bis* de la directive 2003/87/CE précitée a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement. »

<u>Article 21 initial (nouvel article 22)</u>

Cet article modifie l'article 36 de la loi relative au climat en y insérant deux nouveaux paragraphes. Le nouveau paragraphe 2 impose aux exploitants d'aéronefs de déclarer à partir du 1er janvier 2025 une fois par an les effets hors CO_2 de l'aviation. Le nouveau paragraphe 3 vise la situation dans laquelle un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 22.
À l'article 36 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont insérés les paragraphes 2 et 3 libellés comme suit :
« (2) À partir du 1er janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO_2 de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée.
(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1er, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation

serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande. »

Article 22 initial (nouvel article 23)

Cet article vise à modifier l'article 40 de la loi du 15 décembre 2020 relative au climat ayant trait au registre SEQE. Hormis une remarque d'ordre rédactionnel, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 23.
À l'article 40 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 3, les termes « comptes de vérificateur » figurant à la première phrase sont remplacés par ceux de « enregistrements des vérificateurs » et la seconde phrase est supprimée ;

2° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'exploitants et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs. L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet la consultation du registre, de lancer et d'approuver des processus.
(1*ter*) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.
(1*quater*) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois. »

À noter que l'insertion des nouveaux paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* à l'article 40 de la loi précitée du 15 décembre 2020 a pour objet de limiter l'ouverture de comptes de négociations aux entités immatriculées dans un État membre de l'EEE ou en Suisse. Il existe en effet une crainte d'accroissement de tentatives de fraude, alors que l'Administration de l'environnement a été confrontée à un grand nombre de demandes d'ouverture de comptes de la part de pays tiers, qu'elle dispose de ressources limitées et que la vérification de la documentation exigée est très compliquée.
Dans ce contexte, Monsieur Christophe Hansen émet des doutes quant au libellé du nouveau paragraphe 1*quater* ; il estime qu'il serait important de clarifier que les comptes appartenant à des entités immatriculées dans un pays tiers ne seront pas fermés en cas de rétroactivité de la disposition. Il propose donc d'écrire :
« (1*quater*) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir ~~et détenir~~ un nouveau compte de négociation au sein du registre luxembourgeois à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi. »
Les représentants du Ministère confirment que cette disposition a été insérée dans le projet de loi dans le but précis d'éviter un afflux de nouvelles demandes de pays tiers, comme cela a été le cas l'an dernier jusqu'au dépôt du projet de loi sous rubrique. Ils ajoutent qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas de compte de négociation appartenant à des entités immatriculées dans un pays tiers au sein du registre luxembourgeois, aucune des demandes émises n'ayant été acceptée. Ils précisent qu'il n'y aura pas de problème de rétroactivité, car la nouvelle

disposition ne s'appliquera qu'à partir de l'entrée en vigueur de la future loi. Dans le cas contraire, c'est la procédure administrative non contentieuse (PANC) qui serait appliquée.
Ils s'engagent cependant à vérifier ce point. Le libellé de l'article sous rubrique est donc tenu en suspens. Le cas échéant, un amendement parlementaire sera rédigé et envoyé pour avis complémentaire au Conseil d'État.

Article 23 initial (nouvel article 24)

Cet article vise à insérer dans le chapitre 4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat une section 4*bis* relative à l'extension du SEQE aux secteurs des bâtiments, du transport routier et à d'autres secteurs. Le nouvel article 41*bis* définit le champ d'application de la nouvelle section. Le nouvel article 41*ter* traite des autorisations d'émettre de gaz à effet de serre concernant les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, dont les exigences sont similaires à celles applicables aux exploitants d'installations fixes. Le nouvel article 41*quater* prévoit que chaque entité qui détient une autorisation d'émettre de gaz à effet de serre visée à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 devra déclarer à l'Administration de l'environnement ses émissions historiques pour 2024 au plus tard le 30 avril 2025. Hormis une remarque d'ordre légistique, l'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 24.
Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 4, il est inséré une section 4*bis,* comprenant les articles 41*bis*, 41*ter* et 41*quater*, libellée comme suit :
« Section 4*bis*. - Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs
Art. 41*bis*. Champ d'application
Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, 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.
La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2*bis* et 3.
Art. 41*ter*. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre
(1) À partir du 1er janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux paragraphes 2 et 3.
(2) Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1er au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :
1° de l'entité réglementée ;
2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;
3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;
4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;
5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.
(3) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1er aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE 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 les éléments suivants :
1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;
2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;
4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 37, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.
(5) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.
(6) L'entité réglementée informe l'administration 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, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.
Art. 41*quater*. Déclaration des émissions SEQE pour l'année 2024
Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025. »

Article 24 initial (nouvel article 25)

Cet article modifie l'article 42 de la loi relative au climat et vise à ajouter la non-soumission de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 parmi les comportements passibles d'une amende administrative forfaitaire listés à l'article 42, paragraphe 2. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 25.
À l'article 42 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :
1° Au paragraphe 2, les termes « de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité, » sont insérés entre ceux de « le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, » et ceux de « du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité » ;

2° Le paragraphe 4, alinéa 1er, est remplacé par la disposition suivante :

« Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime qui, au plus tard le 30 septembre de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. » ;
3° Au paragraphe 4, alinéa 2, la date du « 30 avril » est remplacée par celle du « 30 septembre » ;

4° À la suite du paragraphe 4, il est inséré un paragraphe 4*bis* libellé comme suit :

« (4*bis*) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement. » ;

5° Au paragraphe 5, alinéa 2, sont apportées les modifications suivantes :

a) A la première phrase, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » ;

b) La deuxième phrase devient un nouvel alinéa 3 ;

6° Au paragraphe 5, nouvel alinéa 4, le terme « Titre » est remplacé par celui de « chapitre » ;

7° À la suite du paragraphe 5, il est inséré un paragraphe 6 libellé comme suit :

« Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

Article 25 initial (nouvel article 26)

Cet article modifie l'article 43 de la loi relative au climat. Il reflète les modifications apportées à d'autres articles de la loi et l'extension du SEQE au secteur maritime. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 26.
À l'article 43 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, sont apportées les modifications suivantes :

a) La référence aux articles « 19, 21, 23, 24 paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30 paragraphe 12, 34, 36, 37 et 40 paragraphe 3 » est remplacé par celle aux articles « 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37 et 40, paragraphe 3 » ;

b) Au point 1°, les termes « à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef » sont remplacés par ceux de « à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef ou à la compagnie maritime » ;

2° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes ».

Article 26 initial (nouvel article 27)

L'article sous rubrique modifie l'article 44, paragraphe 1er de la loi relative au climat. Cette modification fait suite au choix de définir le terme « administration » comme se référant à l'Administration de l'environnement, tel qu'il ressort du nouvel article 2, point 30°. Il précise également que les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des douanes et accises et les agents de l'Administration de l'environnement sont chargés de constater les infractions au règlement (UE) 2023/956 précité. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 27.
L'article 44, paragraphe 1er, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :
« (1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des douanes et accises et les agents de l'administration sont chargés de constater les infractions à la présente loi, ses règlements d'exécution et au règlement (UE) 2023/956 précité. »

Article 27 initial (nouvel article 28)

Cet article modifie l'article 46 de la loi relative au climat ayant trait aux sanctions pénales. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 28.
À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :
1° Au point 8°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

2° À la suite du point 8° sont insérés les points 9° et 10° libellés comme suit :
« 9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;
10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1er à 3, l'article 11*bis*, paragraphes 1er à 3, ou l'article 12, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre. »

Article 28 initial (nouvel article 29)

Cet article modifie l'article 49 de la loi relative au climat, lequel concerne les dispositions transitoires. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 29.
À l'article 49 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :
1° Au paragraphe 1er, la référence à « l'article 11 » est remplacée par celle à « l'article 10 » ;

2° Au paragraphe 2, la référence à « l'article 12 » est remplacée par celle à « l'article 11 » ;

3° Au paragraphe 3, la référence à « l'article 13 » est remplacée par celle à « l'article 12 » ;

4° Le paragraphe 5 est abrogé ;

5° À la suite du paragraphe 6, il est ajouté un paragraphe 7 libellé comme suit :

« L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du […] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025. »

Article 29 initial (nouvel article 30)

Cet article apporte les modifications à l'annexe I de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, telles qu'elles sont prévues par la directive (UE) 2023/959. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 30.
À l'annexe I de la présente loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 1. est remplacé par la disposition suivante : « 1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi. » ;

2° Le point 3. est remplacé par la disposition suivante : « 3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul. » ;

3° Le tableau est remplacé par le tableau suivant :
«

Activités	**Gaz à effet de serre**
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) À partir du 1er janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs,	Dioxyde de carbone

les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote

Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H_2) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na_2CO_3) et de bicarbonate de sodium ($NaHCO_3$)	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde carbone	Dioxyde de carbone
Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Aviation Vols entre aérodromes situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aérodromes qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes : 1° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ; 2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021 ; aux fins du présent point, les	Dioxyde de carbone

émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte : a) vol d'État ; b) vols humanitaires ; c) vols médicaux ; d) vols militaires ; e) vols de lutte contre le feu ; f) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité. Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. Sont exclus de cette définition : 1° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ; 2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ; 3° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ; 4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ; 5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ; 6° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ; 7° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ;	

8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ; 9° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n°2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ; 10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant : a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ; b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an. Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ; 11° du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ; 12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ; 13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.	
Transport maritime Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1er*bis*, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1er*ter*, dudit règlement	Dioxyde de carbone À partir du 1er janvier 2026, méthane et oxyde nitreux

».

<u>Article 30 initial (nouvel article 31)</u>

Cet article transpose en droit national l'annexe III de la directive (UE) 2023/959, laquelle concerne les activités couvertes par le système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 31.

Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une nouvelle annexe III qui prend la teneur suivante :

«

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis*

Activité	**Gaz à effet de serre**
Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité : 1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27*bis* de la directive 2003/87/CE précitée ; 2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ; 3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant. Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent : 1° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ; 2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ; 3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ; 4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b). Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre : 1° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point 1°, de la présente annexe ; 2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).	Dioxyde de carbone

».

*

Il est ensuite procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

Plusieurs intervenants souhaitent obtenir des informations supplémentaires concernant les graphiques des pages 11 et 14 du document « UE-ETS : Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE » annexé au présent procès-verbal. Le graphique de la page 11 concerne l'évolution des émissions de gaz à effet de serre provenant des installations fixes. Celles-ci ont diminué. Les représentants du Ministère expliquent que cette diminution est en grande partie due aux innovations technologiques, mais également à une baisse de la production (notamment à cause des crises sanitaire et énergétique). Par contre, le graphique de la page 14, qui retrace l'évolution des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur de l'aviation, montre une tendance à l'augmentation des émissions. De l'avis des représentants gouvernementaux, cette augmentation est due au fait que les gens voyagent de plus en plus en avion, l'utilisation des carburants dits « verts » ne suffisant plus à compenser cet accroissement. Dans ce contexte, il serait d'ailleurs opportun de mener des réflexions sur la taxation des transports aériens.

Monsieur Franz Fayot (LSAP) indique que, lors de la COP28 à laquelle il a assisté, plusieurs pays en développement ont critiqué le MACF qu'ils considèrent comme une manœuvre protectionniste de la part de l'Union européenne, car il vise à soumettre les produits importés dans le territoire douanier de l'UE à une tarification du carbone équivalente à celle appliquée aux industriels européens fabriquant ces produits. L'orateur est d'avis que cette critique est probablement justifiée. Monsieur Alex Donnersbach (CSV) opine, tout en rappelant cependant qu'au-delà de la mise en place de mesures protectionnistes, le MACF est également un outil majeur de la lutte contre le réchauffement climatique. Les représentants du Ministère confirment qu'il s'agit d'une critique justifiée des pays vulnérables, le MACT étant un instrument instauré en vue de favoriser la réindustrialisation de l'UE. C'est notamment pour cette raison et afin de soutenir les pays en développement et les aider dans leurs efforts de décarbonisation industrielle, l'Allemagne a officiellement lancé, lors de la COP28, un « club climat » (*Klimaklub*), réunissant une quarantaine de pays, dont le Luxembourg. Dans ce même contexte, Monsieur Christophe Hansen rappelle que le MACF est un système compatible avec le droit de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), tout en notant que certains pays dits « en développement », comme la Chine ou l'Inde, possèdent une puissance de marché qui surpasse probablement largement celle des pays de l'UE.

Suite à une question de Monsieur Jeff Boonen (CSV) relative à la création du deuxième SEQE couvrant les émissions de gaz à effet de serre issues du chauffage des bâtiments et du transport routier (SEQE2, aussi appelé ETS2 ou ETS BRT), les représentants du Ministère expliquent qu'il reste possible, pour un opérateur, de choisir entre le système initial et le SEQE2 et qu'à ce stade, il n'est pas prévu que les systèmes convergent, même après 2030. Ils informent en outre qu'une partie des recettes générées par le SEQE2 (mise aux enchères des quotas du SEQE2) servira à financer le Fonds social pour le climat européen (FSC). Pour finir, ils donnent à considérer que le SEQE2 ne concernera pas plus d'acteurs que le SEQE initial au Luxembourg, étant donné la mise en place préalable de la taxe carbone nationale.

Monsieur Franz Fayot et Madame Joëlle Welfring s'interrogent sur la différence entre la taxe carbone nationale et le SEQE2. Ils voudraient notamment savoir lequel de ces deux systèmes le Gouvernement a l'intention de choisir et quel est le différentiel de prix entre les deux systèmes.
Il s'avère que le Gouvernement n'a pas encore pris la décision de soit rester dans le système de la taxe carbone nationale, soit intégrer immédiatement le SEQE2. Pour se laisser la marge de manœuvre nécessaire, il a dû envoyer une notification à la Commission européenne avant

le 31 décembre 2023, qui confirmait que le Luxembourg a effectivement mis en place une taxe carbone nationale et qu'il est possible qu'il décide de la maintenir.
L'avantage du maintien de la taxe carbone nationale est que les recettes générées ne transitent pas par Bruxelles mais qu'elles peuvent être immédiatement réutilisées pour financer des mesures de compensation sociale, des mesures de lutte contre le changement climatique et des investissements dans la transition énergétique.
En ce qui concerne la fixation du prix du carbone, il est orienté par la Commission européenne, respectivement par le marché. Étant donné que le SEQE2 s'applique dans tous les États membres, il n'y a pas de différence substantielle de prix dans les pays de l'UE. Ainsi, même si un État membre décide de ne pas intégrer le SEQE2, il devra s'assurer que le prix fixé au niveau national soit plus ou moins identique à celui du SEQE2.
Au Luxembourg, le prix de la taxe carbone est actuellement de 45 euros la tonne de CO_2 et le nouveau Gouvernement a décidé que la trajectoire de la taxe CO_2 définie dans le PNEC serait respectée, à savoir une augmentation de 5 euros par an, ce qui signifie une convergence des prix avec le SEQE2 pour 2027. À noter encore que le comité interministériel pour l'action climat suit de près la mise en œuvre de la taxe CO_2 et, dans son rapport trimestriel au Conseil de Gouvernement, propose des ajustements en cas de besoin.

Monsieur Alex Donnersbach se demande pour quelles raisons le monitoring reste obligatoire, alors que cela exige un travail bureaucratique important pour l'Administration de l'environnement et pour les entreprises concernées. Les représentants du Ministère indiquent que, quand bien même le Luxembourg décidait de choisir de conserver le système de la taxe carbone nationale et, partant, ne pas intégrer le SEQE 2, la Commission européenne exige de pouvoir en permanence vérifier certains paramètres pour éviter d'éventuelles fraudes. C'est dans ce contexte que le système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions couvertes par le SEQE de l'UE *(MRV : Monitoring, reporting and verification of EU ETS emissions)* a été mis en place. À savoir en outre que ce monitoring ne représente pas plus de travail administratif que la gestion de la taxe carbone nationale.

Suite à une question de Madame Joëlle Welfring, il est précisé que la transposition des dispositions du SEQE 2 sera faite en deux étapes. En effet, le projet de loi sous rubrique se limite à la transposition de l'article 30*septies*, paragraphe 4, de la directive (UE) 2003/87/CE modifiée, qui porte sur la déclaration des émissions pour l'année 2024. Les autres articles de la directive (UE) 2023/959 seront transposés par un projet de loi ultérieur, qui sera probablement déposé à la Chambre en février ou mars prochain.

Monsieur Franz Fayot et Madame Joëlle Welfring se demandent si les acteurs concernés par les modifications prévues dans le nouveau SEQE 2 ont d'ores et déjà été informés et savent qu'ils devront faire une déclaration des émissions pour l'année 2024. Les représentants du Ministère confirment que, dès que le projet de loi sous rubrique sera voté, une campagne d'information et de sensibilisation sera organisée, même si dans la pratique, rien ne changera puisque les obligations de déclaration des émissions existent déjà.

Suite à une question de Monsieur David Wagner (*déi Lénk*) relative à l'affaire de fraude à la TVA sur les quotas de carbone qui a eu lieu en France pendant la seconde phase de mise en œuvre du SEQE (2008-2012), les représentants du Ministère confirment que ce type de fraude n'est désormais plus possible, car c'est à présent la Commission européenne qui est responsable de l'allocation des quotas.

À une question de Monsieur Jeff Boonen, il est confirmé qu'au niveau européen, 20 millions de quotas seront alloués gratuitement aux compagnies aériennes jusqu'au 31 décembre 2030, dans le but de les encourager à renoncer à l'utilisation de combustibles fossiles.

Madame Joëlle Welfring et Monsieur David Wagner souhaitent obtenir des informations relatives à l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas

d'émission de l'UE, et notamment savoir dans quelle mesure le Luxembourg est concerné par ces nouvelles dispositions. Il s'avère que, *a priori* et selon l'interprétation du Commissariat aux affaires maritimes, le Luxembourg ne serait pas concerné par ces dispositions, car il n'existe pas de compagnie maritime au Luxembourg. Dans ce contexte, il est renvoyé à la définition de la « compagnie maritime » à l'article 1er du projet de loi sous rubrique. À noter encore qu'afin d'éviter tout abus dans ce domaine, la Commission européenne doit établir avant le 1er février 2024 une liste exhaustive des compagnies maritimes qui, à partir du 1er janvier 2024, exerçaient une activité de transport maritime, en indiquant l'autorité responsable (voir article 3 *octies septies* de la directive 2023/959 précitée).

2. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 18 janvier 2024

Procès-verbal approuvé et certifié exact

EU-ETS

Système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE

Loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Directive modifiée 2003/87/CE

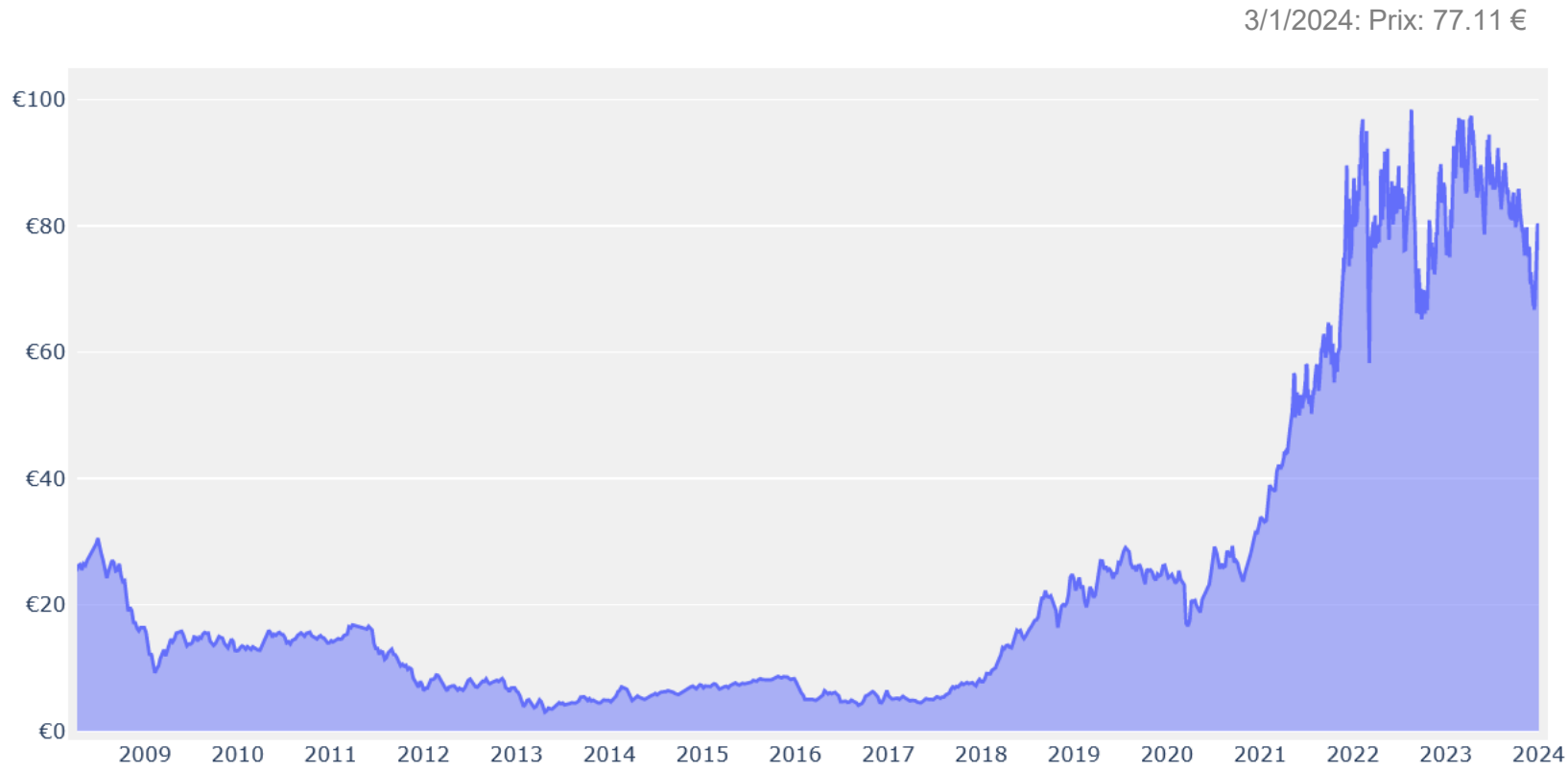
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat
et de la Biodiversité

SEQE

- Pierre angulaire de la politique climatique européenne
- Marché du carbone mis en place dès 2005 pour mesurer, contrôler et réduire les émissions du secteur de l'industrie et de la production d'énergie
  - 11.000 installations fixes
  - 45% des émissions de gaz à effet de serre de l'UE
- Les quatre phases du SEQE:
  - 2005-2007 (test)
  - 2008-2012
  - 2013-2020
  - 2021-2030
- Extension du SEQE à l'aviation en 2012

ETS/Evolution du prix des quotas CO_2

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



https://sandbag.be/index.php/carbon-price-viewer/

ETS – systèmes liés

- ETS « Emission Trading System »
  SEQE « Système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre »

- CORSIA « Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation »
  « Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale »

- CBAM « Carbon Border Adjustment Mecanism »
  MACF «Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières »

Paquet fit for 55

DIRECTIVE (UE) 2023/958 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial

DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060

Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires

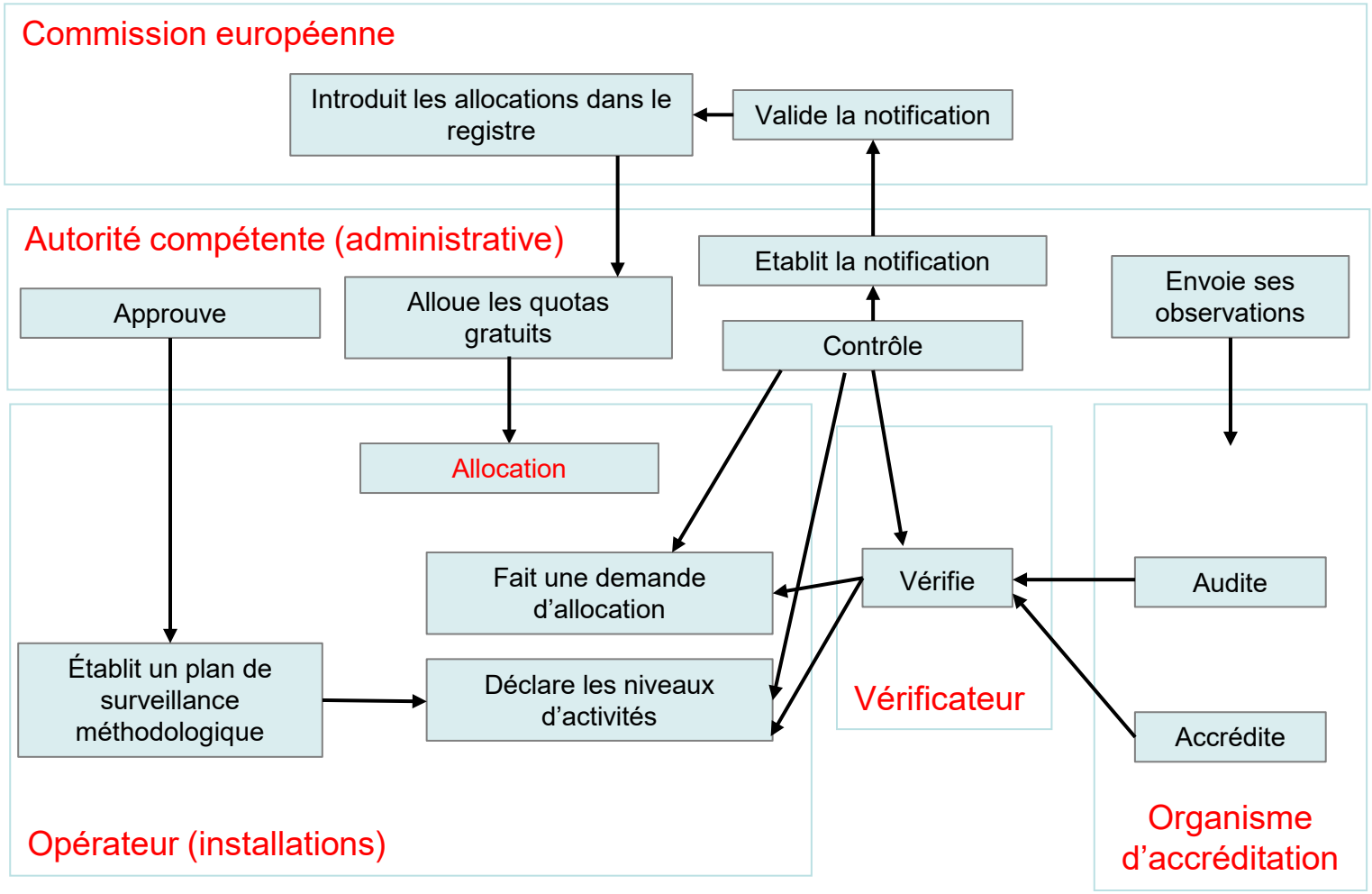
Paquet fit for 55

- Introduction de nouveaux secteurs couverts par l'ETS
- Phase-out plus rapide des quotas disponibles
- Inclusion du secteur maritime
- Implémentation du CORSIA via la directive ETS
- Inclusion des bâtiments et du transport routier (ETS2)
- Introduction du CBAM

ETS

- Principes :
  - plafond de quotas fixé en fonction des objectifs climatiques de l'Union européenne pour les secteurs couverts par l'ETS: -21 % en 2020 et ~~-43 %~~ -62 % en 2030 par rapport aux émissions de 2005, ce qui correspond à une réduction annuelle du plafond d'émissions de respectivement 1,74 % et ~~2,2 %~~ 4,3 % (2024) et 4,4 % (2026)
  - quotas alloués par enchères ou alloués gratuitement sur base de référentiels
  - échanges de quotas entre acteurs
  - comptabilisation des émissions dans un registre
  - système de mesure, de rapportage et de vérification des émissions
  - système de pénalités pour assurer l'intégrité environnementale du système

Les différents acteurs



Mots-clefs

Registre des quotas d'émissions de gaz à effet de serre

- 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 (en cours de modification)
- administrateur national: surveille et administre les comptes, alloue les quotas
- compte d'exploitant (d'aéronefs): achat et vente de quotas, conformité ETS
- compte de négociation: achat et vente de quotas
- compte d'exploitant maritime: achat et vente de quotas, conformité ETS
- enregistrement des vérificateurs: validation des émissions
- registre ETS 2

Accords avec autres systèmes ETS

- Suisse (depuis 2020) : quotas suisses, aviation: inclusion des vols EU vers CH
- Grande-Bretagne (depuis 2021): inclusion des vols EU vers UK

Quotas disponibles

- Quotas alloués gratuitement, règles distinctes pour les installations & l'aviation
- Vente aux enchères via la plateforme commune

Données sur les opérateurs

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Installations:

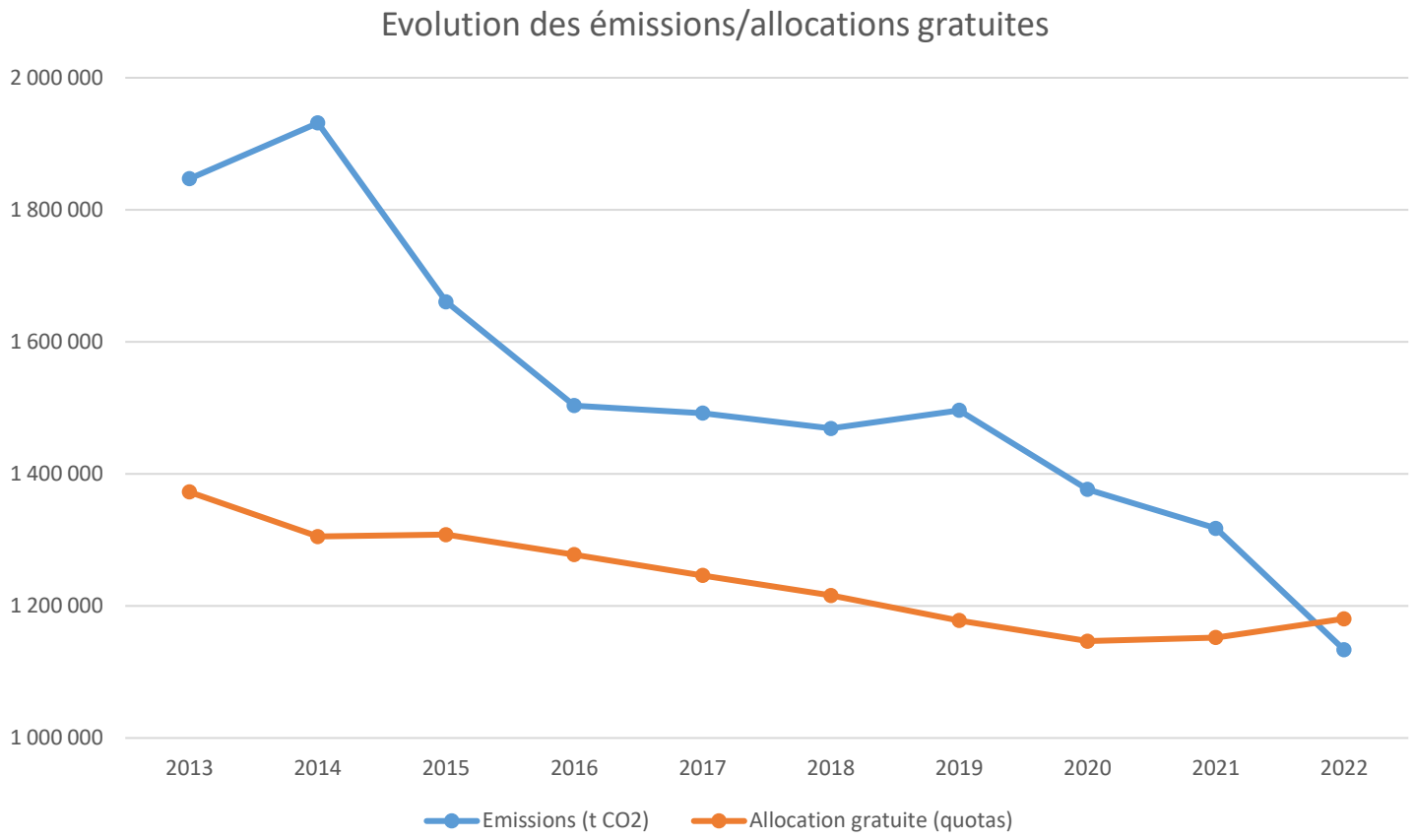
Sites	2019		2020		2021		2022	
	QA	QD	QA	QD	QA	QD	QA	QD
ArcelorMittal Belval & Differdange - Site de Belval	136'766	190'746	133'947	177'229	143'650	182'441	143'424	155'311
ArcelorMittal Belval et Differdange - Site de Differdange	134'800	168'660	132'020	149'635	139'947	158'843	139'628	134'650
ArcelorMittal Rodange et Schifflange - Site de Rodange	18'172	16'982	17'797	16'664	12'538	19'307	15'085	17'963
C Karp-Kneip Matériaux S.A. - Asphaltmischanlage Hamm	1'019	2'762	806	2'966	2'165	4'087	2'627	4'120
CEGYCO S.A.	40'504	35'742	39'717	32'760	5'599	39'716	5'455	40'644
Cimalux/Esch-sur-Alzette	0	8'726	0	8'621	3'716	9'002	4'305	11'334
Cimalux/Rumelange (Usine Intermoselle)	529'622	631'987	518'701	628'887	509'196	579'821	509'196	598'831
DuPont de Nemours (Luxembourg) S.à r.l. (Power)	60'822	59'777	59'020	60'197	46'189	63'588	46'189	53'587
Eurofoil S.A. (anc. Novelis Luxembourg S.A.)	15'859	18'435	15'532	17'455	14'548	17'680	14'548	17'983
Guardian Luxguard II S.à.r.l. (Bascharage)	83'131	107'753	81'417	105'138	84'830	113'797	84'830	10'701
Guardian Luxguard II S.à.r.l. (Dudelange)	85'042	113'758	83'288	42'477	0	0	0	0
Hydro Aluminium Clervaux S.A.	18'440	19'374	18'081	15'826	13'821	19'955	15'868	20'528
Julien Cajot & Cie S.e.c.s., Centrale de production de béton asphaltique	1'390	7'018	1'099	8'919	3'865	9'241	3'865	8'083
Kiowatt S.A.	3'191	336	2'528	175	3'497	533	3'613	203
Kronospan Energy S.A.	0	25'319	0	28'265	0	21'973	0	21'010
Kronospan Luxembourg S.A.	15'528	12'223	12'284	15'549	141'421	11'012	170'816	6'636
Liberty Liège-Dudelange S.A.	19'852	27'308	19'442	16'651	16'524	8'990	9'525	1'494
Lisé et Fils S.A.	467	1'566	370	1'415	983	1'297	983	1'425
Centrale Cloche d'Or	1'223	5'006	968	1'386	756	597	222	572
Centrale d'énergie du Kirchberg	9'755	21'552	7'703	20'721	5'559	27'177	6'481	13'460
Centrale d'énergie Stade Josy Barthel	2'217	16'276	1'750	19'146	1'965	19'484	2'140	5'510
Sudcal S.A.	0	4'930	0	6'418	1'336	8'954	1'649	9'503
TOTAL	1'177'800	1'496'236	1'146'470	1'376'500	1'152'105	1'317'495	1'180'449	1'133'548

QA: quantité allouée (tCO_2)
QD: quantité déclarée et vérifiée (tCO_2) et quotas restitués

Données sur les opérateurs

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Installations:



Fuite de carbone

- 63 secteurs et sous-secteurs (verre plat, acier, aluminium secondaire, …)
- reçoivent 100 % d'allocation gratuite telle que calculée selon le benchmark et compte tenu de la quantité totale disponible
- pour les autres: diminution constante de l'allocation gratuite (30 % en 2026, 0% en 2030)
- cas spécial pour les secteurs CBAM: diminution constante de l'allocation gratuite en appliquant le facteur de réduction CBAM (0 % en 2034)

Exploitants d'aéronefs:

Exploitant d'aéronef	2019		2020		2021		2022	
	QA	QD	QA	QD	QA	QD	QA	QD
Cargolux Airlines International S.A.	29'832	54'349	29'832	32'844	20'344	23'814	19'887	20'075
Globaljet Luxembourg	269	15'542	306	10'689	257	16'175	251	12'125
Jetfly Aviation S.A.	-	-	-	-	-	-	-	8'700
Luxair S.A.	54'151	195'264	54'596	82'689	51'827	112'178	50'661	181'021
TOTAL	84'252	265'155	84'734	126'222	72'428	152'167	70'799	221'921

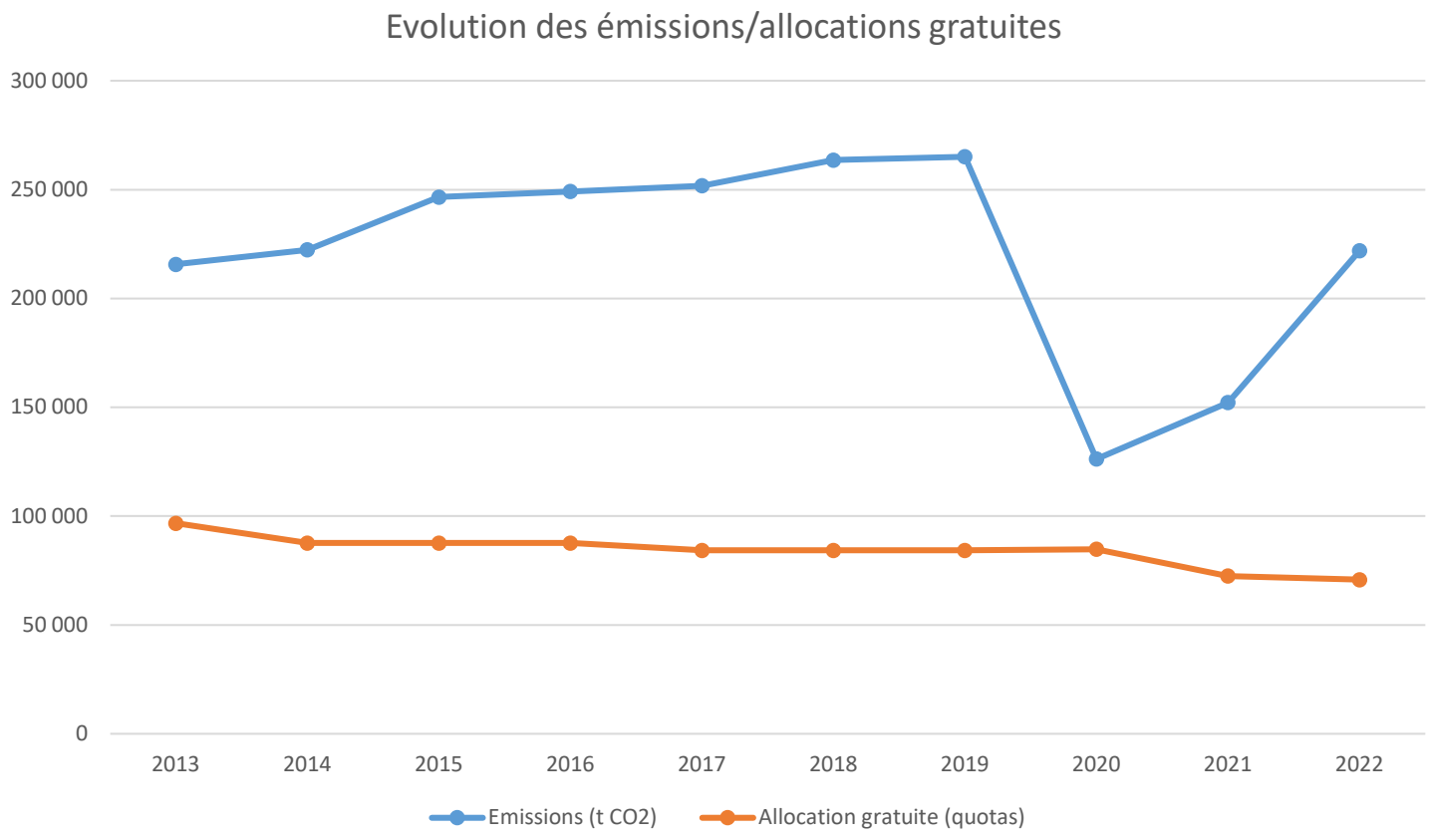
QA: quantité allouée (tCO_2)

QD: quantité déclarée et vérifiée (tCO_2) et quotas restitués

Données sur les opérateurs

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Opérateurs d'aéronefs:



L'allocation gratuite

- Exercice « tonnes-kilomètres » = *charge utile transportée x distance* en 2010, puis 2014 (nouveaux opérateurs). Les années de soumission des rapports auprès de la Commission européenne étaient respectivement 2011 et 2015.

- étendu total initial: vols intra-européens, vols entrants et vols sortants

- recalcul des allocations gratuites en fonction des modifications de l'étendu (« stop the clock », Brexit, Swiss linking)

- l'application du facteur de réduction linéaire, (phase out rapide à partir de 2024, 0 % en 2026 sauf allocations pour les SAF, Sustainable Aviation Fuels)

Paquet fit for 55/CORSIA

DIRECTIVE (UE) 2023/958 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial

DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060

Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires

OJ_L_2023_130_FULL_FR_TXT

CORSIA

Principe

- Emissions de base des vols internationaux pour 2019
- Phase pilote : 2021-2023 (volontaire), 115 Etats participants
- Obligation de compensation « *offsetting* » pour chaque année des émissions dépassant les émissions de 2019 par les opérateurs d'aéronefs

Missions AEV

- Compilation par paire d'aérodromes des déclarations d'émissions de tous les opérateurs (fichiers de collecte commun ETS +CORSIA)
- Notification du rapport compilé dans le registre CCR (Corsia Central Registry)
- Notification aux opérateurs de l'obligation de compensation; toutefois absence d'obligation de compensation pour 2021 & 2022

Paquet fit for 55/secteur maritime

DIRECTIVE (UE) 2023/958 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial

DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060

Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires

OJ_L_2023_130_FULL_FR_TXT

A partir de 2024:

- surveillance et déclaration vérifiées des émissions
- obligation de restitution de quotas
- aucun opérateur à administrer par LU connu à ce stade

Spécificités applicables au secteur maritime

- pas d'allocation gratuite
- approbation du plan de surveillance par le vérificateur et non par l'autorité compétente
- outil de rapportage électronique « THETIS MRV »
- 30 septembre 2025: restitution de 40 % des émissions de 2024
- 30 septembre 2026: restitution de 70 % des émissions de 2025
- à partir du 30 septembre 2027: restitution de 100 % des émissions de l'année précédente

Paquet fit for 55/CBAM

DIRECTIVE (UE) 2023/958 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial

DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

Règlement (UE) 2023/955 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 instituant un Fonds social pour le climat et modifiant le règlement (UE) 2021/1060

Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires

OJ_L_2023_130_FULL_FR_TXT

But du CBAM

- Atteindre la neutralité climatique
- Éviter la délocalisation des entreprises en dehors de l'EU afin de contourner l'EU ETS

Principe

- Introduction progressive du CBAM (2026 – 2035) parallèlement à la suppression progressive de l'allocation de quotas pour l'EU ETS
- Les importateurs CBAM doivent déclarer les émissions CO_2 des produits importés et payer des certificats équivalents aux producteurs européens tombant sous l'ETS
- Une taxe carbone payée dans le pays d'origine peut être déduite

Les produits CBAM

- Fonte, fer et acier,
- Aluminium,
- Ciment
- Engrais
- Électricité
- Hydrogène

Phase transitoire du 1er octobre 2023 au 31 décembre 2025

- 1 octobre 2023 : le règlement CBAM devient applicable.
- 31 janvier 2024 – 31 janvier 2026 : déclaration du trimestre précédent (marchandises importées, émissions directes et indirectes et prix du carbone effectivement payé à l'étranger)

Phase définitive à partir du 1er janvier 2026

- 31 mai 2027 et ensuite de chaque année, le déclarant CBAM utilise le registre CBAM pour présenter une déclaration vérifiée CBAM pour l'année 2026 et ensuite de l'année suivante
- 31 mai 2027 et ensuite de chaque année : restitution des certificats CBAM pour les émissions vérifiées de l'année civile précédent l'année de la restitution

- Collaboration étroite entre AEV et Douane
- La Commission établit le registre (transitoire) CBAM
- Enregistrement des exploitants et des installations des pays tiers
- Le déclarant (agréé) obtient un accès à son compte dans le registre CBAM

CBAM/Phase transitoire

- RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1773 DE LA COMMISSION du 17 août 2023 portant modalités d'application du règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les obligations de déclaration aux fins du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières pendant la période transitoire

- Fichier de collecte de données auprès des acteurs économiques:
  - Informations sur les installations de production
  - Quantité de produits importés
  - Émissions directes et indirectes
  - Prix carbone payé

- 1ere obligation de rapport: 31 janvier 2024

- Pas d'obligation de vérification, d'agrément

Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

*Dossier parlementaire n°**8320** :*

Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

10 janvier 2024

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Objectifs de l'APL

- Réforme du système d'échange de quotas d'émission (SEQE / ETS)
  - Directive (UE) 2023/958 : aviation
  - Directive (UE) 2023/959 : secteur maritime + ETS 2
  - Règlement (UE) 2023/957 : secteur maritime
- Établissement du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF / CBAM)
  - Règlement (UE) 2023/956

Points clés de la réforme ETS

- Augmentation de l'objectif de réduction des émissions (- 62 % d'ici 2030 par rapport à 2005)
- Suppression progressive de l'allocation de quotas gratuits
- Extension de l'ETS au secteur du transport maritime
- Établissement d'un ETS 2 pour les secteurs du bâtiment et du transport routier
- Établissement du CBAM
- Mise en place d'un Fonds social pour le climat

Transposition directives

- **Délais de transposition :**
  - 31 décembre 2023 (aviation + maritime)
  - 30 juin 2024 (ETS 2)

- **Transposition en 2 étapes**

- **Principe « la directive, rien que la directive »**

Principales modifications

- **Art. 2. Définitions**
  - **Reprise des définitions des directives**
    - « effets hors CO2 de l'aviation »
    - « compagnie maritime », « voyage », « port d'escale », « navire de croisière »
    - « entité réglementée » (ETS 2)

Principales modifications

- **Art. 3. Nouvelle annexe**
  - **Activités couvertes par le ETS 2**
    - Bâtiments et transport routier
    - Application aux fournisseurs de carburants

Principales modifications - CBAM

- **Nouveau chapitre relatif au CBAM (Chapitre 3*bis*)**
  - **Ciment, électricité, engrais, fer, acier, aluminium, hydrogène**
  - **Période transitoire (01/10/23 – 31/12/25) : obligation de déclaration (« rapport CBAM »)**
  - **Art. 15*bis* (définition de l'autorité compétente) :**

(1) L'Administration de l'Environnement est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le [règlement CBAM] au sens de l'article 11 de ce règlement.

(2) L'Administration des Douanes et Accises exerce les fonctions et tâches que le [règlement CBAM] confère aux autorités douanières

Principales modifications - Aviation

- **Art. 17. Allocation des quotas au secteur de l'aviation**
  - **Suppression progressive des quotas gratuits en 2024 et 2025**
  - **Mise aux enchères intégrale à partir de 2026**
  - **Quotas réservés pour l'utilisation de carburants durables**
  - **Adaptations pour régions ultrapériphériques**
  - **Suppression des articles concernant les quotas gratuits (anciens articles 18, 19 et 20)**

Principales modifications - Aviation

- **Art. 34, 34*bis* et 36**
  - **Mise en œuvre du CORSIA pour vols extra-européens**
  - **Obligation de déclarer les effets hors CO2**

Principales modifications – Maritime

- Ajout d'une nouvelle section relative au secteur maritime (art. 22*bis* - 22*septies*)
  - Autorité compétente : Administration de l'Environnement
  - Introduction progressive du SEQE
  - Liaisons vers/en provenance d'États tiers : SEQE limité à 50 % des émissions
  - Possibilité de transfert des coûts
  - Adaptations pour liaison insulaires, services publics transnationaux, régions ultrapériphériques (art. 34)

Principales modifications – ETS 2

- **Nouvelle section relative au ETS 2 (art. 41*bis* – 41*quater*)**
  - **Démarrage en 2027**
  - **Période transitoire 2025-2026**
    - Autorisations d'émettre GES, obligations de déclaration
  - **Transposition de l'obligation de *reporting* pour l'année 2024**
  - **Transposition des autres dispositions par APL ultérieur (délai de transposition : 30/06/24)**

Principales modifications – Amendes

- **Amendes administratives (art. 42)**

(4) Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime, qui […] ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende […]

- *100 € par tonne d'équivalent-dioxyde de carbone non restituée*

(4bis) En cas de non-soumission ou non-rectification du [rapport CBAM], le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du [règlement CBAM].

- *Fourchette de 10 à 50 € par tonne d'émissions non déclarée*

Principales modifications – Sanctions

➢ Sanctions pénales (art. 46)

Est punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 euros à 1 000 000 euros ou d'une de ces peines seulement :

(…)

9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 et 10 de ce règlement, ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre;

10° Toute personne qui par infraction aux articles 11, paragraphes 1er à 3, 11bis, paragraphes 1er à 3, 12, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757, ne declare pas les émissions de gaz à effet de serre.

Autres modifications

- Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) (art. 8)
  - Soumission de l'avant-projet du PNEC pour avis à l'Observatoire de la politique climatique
  - Prolongement de l'enquête publique (1 mois → 2 mois)

Avis CE: 22 décembre 2023

- 1 opposition formelle au niveau de l'article 8 (art.17 loi climat) avec proposition de texte
- Pl pourrait être voté dans un délai rapproché après discussions en commission
- Proposition tient compte des remarques et observations de la Haute Corporation

8320/04

N° 8320[4]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(24.1.2024)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de modifier la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat (ci-après la « loi climat »), afin de transposer en droit national quatre textes européens, à savoir :

– la directive (UE) 2023/958[1] (concernant le secteur de l'aviation commerciale),
– la directive (UE) 2023/959[2] (concernant l'inclusion des émissions du secteur du transport maritime au système d'échange de quotas d'émissions (ci-après le « SEQE »), et la mise en place d'un nouveau « SEQE 2 » autonome applicable aux secteurs du bâtiment, du transport routier et des carburants),
– le règlement (UE) 2023/956[3] (concernant l'introduction d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (ci-après le « MACF »)) et
– le règlement (UE) 2023/957[4].

En bref

- La Chambre de Commerce recommande vivement de supprimer certaines dispositions de l'article 22 selon le principe « toute la directive, rien que la directive », et qu'à défaut elles ne s'appliquent pas aux entités ayant ouvert un compte de négociation avant l'entrée en vigueur du Projet.
- La Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

*

CONTEXTE ET CONSIDERATIONS GENERALES

Le chapitre 4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat précise les dispositions relatives au SEQE. Ce marché du carbone européen, introduit en 2005 à la suite de la signature du protocole de Kyoto, a pour but d'encourager les secteurs très émetteurs (industries à forte intensité

1 Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial

2 Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

3 Règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

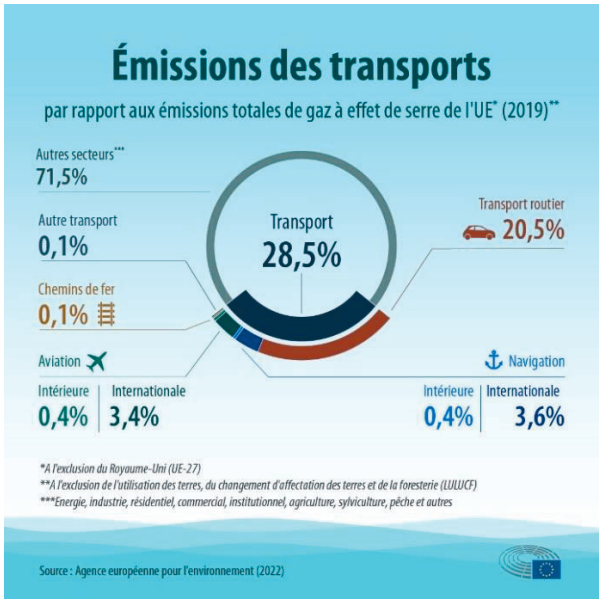
4 Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires

énergétique, production d'électricité et de chaleur, et aviation commerciale) à réduire progressivement leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), et ce de manière économiquement efficace, et est basé sur un système de plafonnement et d'échange de quotas d'émission. Il a évolué depuis lors à plusieurs reprises, afin de permettre de réduire davantage les émissions desdits secteurs.

Ainsi, le paquet « Fit for 55 » proposé en 2021 par la Commission européenne, visant à ajuster la politique climatique de l'UE pour atteindre les objectifs de plus en plus ambitieux, propose notamment :

- une nouvelle réforme du SEQE (cf. directive (UE) 2023/959),
  - o en étendant le SEQE actuel au secteur maritime,
  - o en introduisant un nouveau SEQE pour le bâtiment (chauffage), le transport routier et les carburants, et
  - o en renforçant l'objectif de réduction des émissions de GES pour les secteurs couverts par le SEQE, passant de -43% à -62% d'ici 2030 par rapport à 2005,
- l'introduction de nouveaux instruments parallèles au SEQE tels que le MACF (cf. règlement (UE) 2023/956), en même temps que la suppression progressive des quotas gratuits du SEQE pour certains secteurs tels que l'aviation (cf. directive (UE) 2023/958).

À noter que les directives (UE) 2023/958 et (UE) 2023/959 modifient la directive (UE) 2003/87/CE[5].



Depuis l'adoption du SEQE en 2005, les industries à forte consommation d'énergie[6] ont diminué leurs émissions directes de CO_2 de plus de 25%, tout en facilitant des réductions indirectes grâce aux produits de certaines d'entre elles. Ces derniers, durant leur cycle de vie, permettent des économies d'énergie considérables par rapport à des alternatives moins performantes. Des exemples notables incluent le verre plat, l'acier et le béton. Le verre plat, utilisé dans les fenêtres double vitrage, peut compenser ses émissions de CO_2 en seulement 6 à 20 mois grâce aux économies d'énergie qu'il engendre, continuant ainsi avoir un impact positif sur plusieurs décennies. De même, l'acier et le béton sont cruciaux pour les infrastructures liées aux énergies renouvelables. Leur recyclage joue un rôle clé dans leur durabilité et leur contribution à la lutte contre le changement climatique.

5 Directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union

6 Les secteurs concernés incluent la production d'électricité et de chaleur, l'industrie lourde (raffineries, production d'acier, de ciment, de produits chimiques, d'aluminium, de verre, de céramique, de papier-carton, etc.) depuis 2005 et l'aviation commerciale dans l'Espace économique européen (EEE) depuis 2013.

La Chambre de Commerce souligne l'importance de préserver la compétitivité de ces secteurs en Europe, tout en progressant vers la neutralité carbone.

Concernant l'intégration des émissions du secteur maritime au SEQE

Selon la directive (UE) 2023/959, les émissions du secteur maritime seront progressivement couvertes par le SEQE entre 2024 et 2026. Ce secteur était en effet le seul du monde du transport à ne pas être inclus dans les précédents engagements climatiques de l'UE, alors qu'il représente 3 à 4% de ses émissions, tel que précisé dans l'exposé des motifs du Projet et le montre le graphique précédent. En 2019, plus de 144 millions de tonnes de CO_2 provenaient du transport maritime.

Le Projet transpose fidèlement, via son **article 11**, les dispositions de la directive (UE) 2023/959, ce que la Chambre de Commerce salue. À terme, il est prévu que « *le SEQE couvre la moitié des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre de l'UE et un port relevant de la juridiction d'un pays tiers* », et « *l'ensemble 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 relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que l'ensemble des émissions dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre* ».

Ces obligations entreront en vigueur progressivement. Ainsi, en 2024, 40% des émissions décrites au paragraphe précédent devront être couvertes par des quotas d'émissions, 70% en 2025, puis 100% à partir de 2026. En outre, dès 2026, les émissions de méthane et de N_2O seront également incluses dans le SEQE, au même titre que les émissions de CO_2.

Selon *Helca Emissions Management*, la mise en conformité des navires concernés avec le SEQE pourrait coûter plus de 3,2 milliards de dollars (2,9 milliards d'euros) en 2024, et jusqu'à 9,1 milliards de dollars (8,3 milliards d'euros) en 2026 pour les compagnies maritimes. Certaines compagnies maritimes envisagent d'ores et déjà d'appliquer une revalorisation tarifaire pour compenser les coûts supplémentaires liés au SEQE. Dès lors, la Chambre de Commerce souhaite préciser que le prix du transport des marchandises pourrait augmenter, et *in fine* être répercuté sur le prix des marchandises ou supporté par divers acteurs de la chaîne de valeur selon leur capacité à reporter ces coûts.

Concernant l'introduction d'un SEQE 2 pour les émissions des secteurs du bâtiment et du transport routier, ainsi que pour les fournisseurs de carburants et combustibles

Étant donné que les secteurs du bâtiment et du transport routier sont à ce jour difficiles à décarboner, la directive (UE) 2023/959 introduit un nouveau système autonome d'échange de quotas d'émission (ci-après le « SEQE 2 ») applicable à ces secteurs, permettant de réduire leurs émissions de manière économiquement efficace. Les fournisseurs de carburants et de combustibles auxdits secteurs seront également couverts par le SEQE 2.

Comme le précise le commentaire de l'**article 23**, « *[l]'échange de quotas d'émission s'applique aux combustibles destinés à la combustion dans […] [les secteurs du bâtiment et du transport routier], et démarrera en 2025, de sorte que le délai de transposition de la plupart des dispositions y afférentes est fixé au 30 juin 2024.* »

Toutefois, une période transitoire allant jusqu'en 2027 (année à laquelle les quotas commenceront à être délivrés), prévoit que les entités réglementées « *soient titulaires d'une autorisation à émettre des GES [à partir du 1er janvier 2025 (**article 1er, point 6°**)], et qu'elles déclarent leurs émissions pour les années 2024 à 2026* », tel que le rappelle l'exposé des motifs. Ainsi, le Projet transpose via son **article 23**, l'article 30*septies*, paragraphe 4 de la directive (UE) 2003/87/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2023/959, concernant l'obligation de déclaration des émissions historiques de 2024 pour les secteurs concernés, et qui devait être transposée pour le 31 décembre 2023. Il y est précisé que les émissions de 2024 devront être déclarées à l'Administration de l'environnement au plus tard le 30 avril 2025.

Pour rappel, comme précisé par le projet de mise à jour du PNEC, « *il est prévu que les dispositions relatives à l'évolution de la taxe CO_2 pour la période 2027-2030 soient réévaluées en 2026* ». En effet, « *[l]es Etats membres pourront exempter les entités visées par l'extension du système […] [SEQE] sous condition qu'elles soient soumises à une taxe carbone au niveau national dont le niveau est égal ou supérieur au prix dans le nouveau système […] [SEQE]. Le gouvernement étudiera en détail quel*

système sera le plus avantageux en termes de l'action climat et d'impacts sociaux », sachant que la moitié de la taxe CO_2 permet en effet de financer des mesures de compensation sociale. « *Par la suite, une décision sera prise par rapport au maintien ou non, au-delà de 2026, du système de la taxe CO_2 nationale* » pour les entités précitées, ou si ces secteurs seront dès lors couverts par le SEQE 2.

De manière générale, la Chambre de Commerce accueille favorablement la mise en place d'un SEQE différent de l'existant pour les secteurs du bâtiment et des transports routiers. En effet, par rapport aux industries grandes consommatrices d'énergie, ces secteurs présentent des différences au niveau des coûts de leurs mesures de réduction des émissions de CO_2, de l'élasticités-prix[7] de leurs produits et services, ainsi qu'au niveau de leur taux d'exposition aux fuites de carbone[8].

Elle souligne en outre que le crédit d'impôt qui compense actuellement la taxe CO_2 pour les ménages vulnérables devra être maintenu et adapté au prix des allocations d'émission dans le cas où le Luxembourg déciderait de participer au SEQE 2 après 2026 ou 2030. En effet, le SEQE 2 devrait avoir un impact équivalent à la taxe CO_2 sur le pouvoir d'achat des ménages. Pourtant, contrairement aux recettes de la taxe CO_2 qui reviennent intégralement au budget de l'État (et qui sont consacrées pour moitié à des mesures de compensations sociales), celles de la mise aux enchères des quotas d'émissions ne seront reversées qu'à hauteur de 50% aux États membres, engendrant des recettes plus faibles pour le budget de l'État que la taxe CO_2.

Concernant l'établissement d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF)

Un MACF est introduit par le règlement (UE) 2023/956, avec pour objectif de faire en sorte que les efforts de décarbonation consentis par les producteurs au sein de l'UE ne soient pas mis à mal par une augmentation des émissions en dehors de ses frontières, via, par exemple, une délocalisation de la production vers un pays tiers dont les exigences environnementales sont moins strictes (i.e. phénomène dit « fuite de carbone »).

Actuellement, le SEQE limite le risque de fuite de carbone via l'allocation de quotas d'émissions à titre gratuit pour certains secteurs économiques très exposés à ce risque, à savoir l'acier, le fer, le ciment, les engrais, l'aluminium, l'électricité et l'hydrogène.

Ainsi, le MACF, qui vise les produits importés vers l'UE et fonctionnera en parallèle du SEQE, reflète les effets du SEQE pour les producteurs hors UE, et vise à encourager d'autres pays à mettre en place des politiques de tarification du carbone dans les secteurs à haut risque de fuite de carbone tels que précités. En effet, il doit venir compenser la différence de prix résultant de l'application du SEQE entre les produits fabriqués à l'intérieur de l'UE et les produits importés. Pour ce faire, les importateurs devront restituer un certain nombre de certificats MACF selon les GES émis lors de la phase de production du produit importé.

A terme, le MACF a vocation à venir remplacer l'allocation de quotas à titre gratuit, lesquels seront amenés à disparaître progressivement entre 2026 et 2034.

Il est toutefois prévu une période transitoire de l'implémentation du MACF, du 1er octobre 2023 au 31 décembre 2025, où une simple déclaration des émissions sera demandée aux producteurs importateurs.

Passé cette période transitoire, l'obligation de restitution des certificats MACF par les acteurs concernés sera introduite progressivement entre 2026 et 2034, en parallèle de la suppression graduelle des quotas alloués à titre gratuit. Ainsi, l'allocation de quotas gratuits pour la fabrication de marchandises couverts par le MACF sera soumise à un facteur de réduction dénommé « facteur MACF ». Ce facteur sera de 97,5% en 2026, ce qui signifie qu'en 2026, 97,5% des quotas gratuits initialement alloués pour ladite fabrication pourront être réellement alloués. Ce facteur sera de 95% en 2027, 90% en 2028, 77,5% en 2029, 51,5% en 2030, 39% en 2031, 26,5% en 2032, 14% en 2033, puis finalement 0% à partir de 2034 (signifiant que plus aucun quota gratuit ne pourra être alloué pour les marchandises couvertes par le MACF)(**article 16, point 1°, dernier alinéa**).

7 L'élasticité-prix désigne la sensibilité de la demande d'un produit ou service à la variation de son prix.

8 La « fuite de carbone » décrit un phénomène où les réductions d'émissions de CO_2 dans une région (typiquement des pays avec des politiques environnementales strictes) entraînent une augmentation des émissions dans une autre région (typiquement des pays avec des réglementations environnementales moins rigoureuses), souvent due à des délocalisations industrielles.

Enfin, le Projet désigne à l'**article 5** (nouvel article 15*bis* de la loi climat) l'autorité compétente du MACF, à savoir l'Administration de l'environnement, et met en œuvre les sanctions prévues lors de la période transitoire, telles que prévues à l'article 35, paragraphe 5 du règlement (UE) 2023/956.

De manière générale, la Chambre de Commerce exprime des inquiétudes quant à l'introduction du MACF en parallèle de la suppression des quotas gratuits, craignant que cela n'entrave la compétitivité des exportateurs européens sur le marché mondial. Elle souligne que l'efficacité du MACF n'est pas encore prouvée.

Son objectif théorique est bien d'inciter les pays tiers à adopter des systèmes similaires au SEQE, afin de réduire la disparité de compétitivité et d'accélérer l'atteinte des objectifs climatiques mondiaux. Cependant, importer un produit depuis la Chine, par exemple, vers des marchés hors UE, pourrait désormais devenir moins coûteux qu'importer depuis le marché UE (qui imposera progressivement la restitution de certificats MACF[9] pour ces produits). L'UE pourrait ainsi perdre en compétitivité, si les pays tiers n'adoptent pas de système de tarification du carbone aussi exigeant que l'UE.

Dès lors, au moins jusqu'à ce que le MACF soit pleinement efficace, les allocations gratuites et la compensation des coûts indirects devraient, selon la Chambre de Commerce, être maintenus pour soulager les fabricants de l'UE qui doivent se conformer aux ambitions climatiques plus élevées de l'UE. La suppression des allocations gratuites à partir de 2026 risque en effet d'affaiblir la protection contre les fuites de carbone, alors que l'efficacité du MACF reste incertaine. Les allocations gratuites et le MACF sont complémentaires et devraient, selon la Chambre de Commerce, coexister pour aider l'industrie de l'UE à rester rentable et compétitive tout en gérant la transition. Elle regrette que cela n'ait pas été envisagé par la Commission européenne.

La Chambre de Commerce souligne par ailleurs que l'introduction du MACF et la suppression progressive des quotas gratuits pourrait entraîner une hausse du coût de production des industries concernées, impactant le prix des produits finaux, étant donné que dans certains secteurs, la marge pour réduire les émissions de GES est, du moins à court terme, restreinte. La Chambre de Commerce recommande dès lors de prévoir une compensation temporaire de l'impact de cette hausse des coûts sur le pouvoir d'achat des ménages les moins aisés.

Concernant la modification de la quantité totale de quotas à attribuer au secteur de l'aviation

L'**article 8** du Projet modifie l'article 17 de la loi climat tel afin de transposer la directive (UE) 2003/87/CE modifiée en droit national. Afin d'encourager la décarbonation du transport aérien commercial, faisant partie du SEQE depuis 2013, il est prévu, via le Projet, de réserver au maximum 20 millions de quotas entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, pour les allouer dans le but de couvrir une partie de l'écart des prix restant entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation durables (**paragraphe 1er**), tel que prévu par la Directive (UE) 2023/958.

Concernant le renforcement des missions de l'Observatoire de la politique climatique (OPC)

L'**article 4** du Projet prévoit de renforcer les missions de l'OPC, en lui confiant la mission d'émettre un avis sur l'avant-projet de mise à jour du PNEC. Ainsi, le délai de consultation en vue de la rédaction de cet avis a été prolongé d'un mois (pour passer à deux mois), ce que la Chambre de Commerce tient à saluer.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 22 (conditions d'ouverture de comptes au sein du registre SEQE luxembourgeois)

L'article 22 du Projet modifie l'article 40 de la loi climat. Y est notamment inséré un **nouveau paragraphe 1*quater*** qui indique que « *seules des entités immatriculées dans un État membre de l'EEE*

9 Le prix des certificats correspondra *in fine* à la différence entre la tarification de la tonne de CO_2 en Chine, et le prix moyen de l'enchère des allocations d'émissions sur le marché SEQE des deux semaines précédentes.

ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois ».

La Chambre de Commerce constate que contrairement à la plupart des autres dispositions du Projet, l'article 22 ne résulte pas de la transposition des directives, ni de la mise en œuvre des règlements européens susmentionnés.

Ainsi, le commentaire de l'article 22 justifie l'insertion d'une telle disposition de la manière suivante : « *[…] L'insertion des nouveaux paragraphes 1bis, 1ter et 1quater fait suite au constat que l'Administration de l'environnement est confrontée à un nombre croissant de demandes d'ouverture de compte de négociation provenant d'entités immatriculées en dehors d'un État membre de l'Espace économique européen ou de la Suisse. Dans ces cas, la vérification de la documentation exigée par le règlement délégué (UE) 2019/1122 est particulièrement difficile, ce qui, combiné au nombre croissant de demandes, favorise la fraude. C'est pourquoi, il est décidé de limiter l'ouverture de comptes de négociations aux entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse, comme le permet l'article 16, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2019/1122. […]* »

Selon la Chambre de Commerce, l'application de la disposition introduite au nouveau paragraphe 1*quater* aux acteurs actifs sur le marché des quotas d'émissions de gaz à effet de serre immatriculés hors de l'EEE et de la Suisse, et ayant déjà ouvert un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois, les obligerait à cesser leurs activités.

Cela même alors que, d'une part, la vérification de la documentation a déjà été effectuée par l'Administration de l'environnement, et ne constituerait donc pas une charge additionnelle (comme ce serait le cas pour les nouvelles demandes), et, d'autre part, certains acteurs bénéficiant d'un compte de négociations au sein du registre luxembourgeois sont soumis à des exigences et contrôles réglementaires par d'autres autorités, notamment lorsque les instruments financiers émis par l'entité détentrice du compte de négociation sont soumis au régime du Règlement (UE) 2017/1129 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2017 concernant le prospectus à publier en cas d'offre au public de valeurs mobilières ou en vue de l'admission de valeurs mobilières à la négociation sur un marché réglementé.

La Chambre de Commerce rappelle en outre qu'avant de pouvoir publier un prospectus en conformité avec ledit règlement, tant l'autorité compétente (CSSF au Luxembourg) que la bourse (Luxembourg Stock Exchange) effectuent des vérifications approfondies tant sur l'émetteur que sur le projet.

Dans ce contexte, il serait plus que souhaitable, selon la Chambre de Commerce, et selon le principe de « toute la directive, rien que la directive » qu'elle défend, de supprimer le nouveau paragraphe 1quater prévu par le Projet, et à défaut, d'envisager *a minima* que l'article 22 ne s'applique pas aux entités ayant ouvert un compte de négociation avant l'entrée en vigueur du Projet, de sorte que ces acteurs puissent continuer à opérer de tels comptes et participer aux objectifs européen et national de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses commentaires.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

8320/05

Nº 8320[5]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DU CLIMAT ET DE LA BIODIVERSITE

(7.2.2024)

La commission se compose de : M. Christophe HANSEN, Président-Rapporteur ; Mme Barbara AGOSTINO, MM. Dan BIANCALANA, Jeff BOONEN, Mme Claire DELCOURT, MM. Alex DONNERSBACH, Luc EMERING, Jeff ENGELEN, Franz FAYOT, Paul GALLES, Gusty GRAAS, Mmes Françoise KEMP, Mandy MINELLA, M. David WAGNER, Mme Joëlle WELFRING, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés le 5 octobre 2023 par la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable.

Le Conseil d'État a émis son avis le 22 décembre 2023.

Les avis du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises, de la Chambre des Salariés et de la Chambre de Commerce datent respectivement des 4 décembre 2023, 8 décembre 2023 et 24 janvier 2024.

Le 10 janvier 2024, la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité a nommé M. Christophe HANSEN comme rapporteur du projet de loi. La Commission a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État au cours de cette même réunion.

La commission a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 7 février 2024.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Ce projet de loi a pour but de mettre à jour la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, en réponse aux évolutions récentes au niveau européen touchant le système d'échange de quotas d'émission (SEQE). L'objectif principal est d'intégrer dans la législation luxembourgeoise deux directives européennes spécifiques :

- La première, la directive (UE) 2023/958, adoptée par le Parlement européen et le Conseil le 10 mai 2023, modifie la directive 2003/87/CE. Elle concerne la contribution du secteur de l'aviation à l'objectif global de réduction des émissions de l'Union européenne et l'implémentation efficace d'un mécanisme de marché mondial.
- La seconde, la directive (UE) 2023/959, également adoptée le 10 mai 2023, apporte des modifications à la directive 2003/87/CE et à la décision (UE) 2015/1814. Elle se rapporte à l'établissement d'un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et à la création d'une réserve de stabilité du marché pour ce système.

Le projet de loi vise en outre à appliquer deux règlements spécifiques :

- Le règlement (UE) 2023/956, établi par le Parlement européen et le Conseil le 10 mai 2023, qui crée un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières.

- Le règlement (UE) 2023/957, également du 10 mai 2023, qui modifie le règlement (UE) 2015/757 pour inclure les activités de transport maritime dans le SEQE de l'UE et pour surveiller, déclarer et vérifier les émissions de gaz à effet de serre et d'autres types de navires.

Le projet de loi prévoit également la modification de certaines autres dispositions de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, notamment le renforcement du rôle de l'Observatoire de la politique climatique et l'extension du délai pour l'enquête publique sur le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC).

Contexte

Le chapitre 4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat englobe les réglementations liées au SEQE. Ce système est un élément central de la stratégie climatique de l'Union européenne (UE) et de ses États membres. Lancé en 2005 pour répondre aux obligations du Protocole de Kyoto, le SEQE vise à stimuler la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de manière économiquement viable et bénéfique. Il fonctionne comme un marché de carbone basé sur un mécanisme de plafonnement et d'échange de quotas d'émission, ciblant principalement les industries à forte consommation énergétique, le secteur de la production électrique, et celui de l'aviation.

Le SEQE a connu plusieurs adaptations au fil du temps afin de tenir compte des adaptations des objectifs climatiques de l'UE, notamment la réduction d'au moins 55 % des émissions nettes de GES d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 ou encore l'atteinte de la neutralité climatique en 2050. Par conséquent, la Commission européenne a lancé en 2021 le programme « Ajustement à l'objectif 55 ». Ce programme comprend une série de mesures visant à réviser et à mettre à jour la législation de l'UE, ainsi qu'à introduire de nouvelles initiatives, y compris la réforme du SEQE et l'instauration du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF).

Les nouvelles directives du SEQE visent à augmenter l'objectif global de réduction des émissions pour les secteurs concernés, passant de 43 % à 62 % d'ici 2030, en comparaison avec les niveaux de 2005.

L'aviation commerciale

Le présent projet de loi se limite à la transposition fidèle des dispositions de la directive (UE) 2023/958, qui concerne le secteur de l'aviation commerciale et dont la transposition est nécessaire pour se conformer aux obligations européennes.

Comme par le passé, le SEQE continue de s'appliquer aux vols au sein de l'Espace économique européen, y compris ceux à destination et en provenance du Royaume-Uni et de la Suisse. Par ailleurs, le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (ci-après le « CORSIA »), mis en place par l'Organisation de l'aviation civile internationale, régule les vols hors Europe vers et depuis les pays tiers participant à ce système. Conformément au principe du pollueur-payeur, pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE, le projet prévoit la suppression graduelle des quotas d'émission gratuits pour l'aviation en 2024 et 2025, suivie d'une mise aux enchères complète à partir de 2026. Il est prévu de réduire les allocations gratuites de 25 % en 2024 et de 50 % en 2025. Cette mesure obligera davantage le secteur aérien à prendre en charge les coûts de son impact carbone, augmentant ainsi les incitations à réduire les émissions grâce à un prix élevé des quotas.

Dans le but de promouvoir l'abandon des combustibles fossiles et la décarbonation du transport aérien commercial, un maximum de 20 millions de quotas de l'UE gratuits sont réservés jusqu'au 31 décembre 2030 pour les exploitants d'aéronefs utilisant des combustibles durables. Le projet de loi consacre le principe de droits à ces quotas. Cette mesure vise à encourager les compagnies aériennes à renoncer aux combustibles fossiles, en compensant une partie de la différence de prix entre le kérosène traditionnel et les carburants d'aviation durables.

En outre, le projet de loi introduit un nouveau système pour que les compagnies aériennes puissent surveiller, déclarer et vérifier les émissions autres que le CO_2, qui constituent une part significative de l'impact global de l'aviation sur le climat.

Emissions du secteur du transport maritime

Le projet de loi se consacre essentiellement à l'application rigoureuse des mesures établies par la directive (UE) 2023/959, une démarche essentielle pour respecter les exigences européennes. Il faut

noter que les émissions de CO_2 du transport maritime représentent environ 3 à 4 % des émissions totales de l'UE. Pour la première fois, cette directive incorpore les émissions provenant du secteur maritime dans le cadre du SEQE. Cette intégration concerne également le Luxembourg, notamment parce que l'autorité responsable d'une compagnie maritime est généralement celle de l'État membre où la compagnie est enregistrée, ce qui pourrait inclure le Luxembourg.

Le SEQE est conçu pour couvrir la moitié des émissions issues des voyages entre un port de l'UE et un port hors UE, une décision prise en l'absence d'un mécanisme de marché mondial régulant ou tarifiant les émissions maritimes. Les pays tiers disposent d'une latitude de gérer l'autre moitié des émissions. Cependant, le SEQE englobe la totalité des émissions des navires naviguant entre les ports de l'UE ainsi que les émissions dans les ports sous juridiction européenne.

Pour faciliter l'intégration du transport maritime dans le SEQE, les exigences imposées aux compagnies maritimes seront progressivement renforcées : 40 % des émissions vérifiées seront couvertes à partir de 2024, 70 % à partir de 2025, et 100 % à partir de 2026.

Les émissions autres que le CO2, telles que le méthane et le N2O, seront également incluses dans le SEQE à partir de 2026.

Emissions des secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires

La directive (UE) 2023/959 introduit un nouveau système indépendant d'échange de quotas d'émission, nommé « SEQE 2 », destiné aux secteurs du bâtiment, du transport routier, et d'autres domaines supplémentaires mentionnés dans l'annexe III du texte déposé. L'objectif de ce système est de favoriser des réductions d'émissions de manière rentable dans ces secteurs, qui ont jusqu'ici présenté des défis en matière de décarbonation. Le SEQE 2 ciblera les distributeurs fournissant des carburants et combustibles à ces secteurs.

Durant une phase transitoire, il sera demandé aux entités concernées d'obtenir une autorisation pour émettre des gaz à effet de serre (GES) et de déclarer leurs émissions pour les années 2024 à 2026. L'attribution de quotas débutera en 2027, avec une clause de sauvegarde permettant de reporter le début à 2028 en cas de coûts énergétiques exceptionnellement élevés.

À l'exception d'une disposition spécifique sur la déclaration des émissions pour 2024, à savoir l'article 30*septies*, paragraphe 4, de la directive (UE) 2003/87/CE modifiée, le délai pour transposer le SEQE 2 est fixé au 30 juin 2024. Le projet de loi sous rubrique se concentre sur la transposition de cet article spécifique et de deux autres articles liés au champ d'application du SEQE 2 et à l'autorisation d'émission de GES. Les autres dispositions de la directive (UE) 2023/959 seront transposées ultérieurement.

Etablissement du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Le règlement (UE) 2023/956 établit le Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF). L'objectif de ce mécanisme est la lutte contre le phénomène du « carbon leakage » ou « fuite de carbone », tout en respectant les règles du commerce international. Nos efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'UE ne devraient pas être annulés par une augmentation des émissions en dehors de nos frontières. Cette augmentation (fuite de carbone) pourrait résulter de la délocalisation de la production vers des pays tiers aux politiques climatiques moins rigoureuses que celles de l'UE, ou de l'accroissement des importations de produits à forte intensité de carbone.

Le MACF cible des secteurs spécifiques, notamment le ciment, l'électricité, les engrais, le fer et l'acier, l'aluminium et l'hydrogène. Il est conçu pour fonctionner en parallèle du SEQE, en complément pour les marchandises importées. En d'autres mots, le mécanisme est censé neutraliser la différence au niveau du prix qui résulte de l'application du SEQE entre les produits domestiques et les produits importés. Le MACF remplacera progressivement les mécanismes existants de l'UE visant à limiter les risques de fuite de carbone, comme l'attribution de quotas gratuits dans le cadre du SEQE.

Durant une période transitoire du 1er octobre 2023 au 31 décembre 2025, le MACF s'appliquera d'abord comme une obligation de déclaration. Ensuite, l'obligation de restitution de certificats MACF sera introduite progressivement, parallèlement à la suppression graduelle des quotas gratuits, une fois que celle-ci commencera pour les secteurs concernés dans le cadre du SEQE révisé. Cette suppression s'étalera sur neuf ans, de 2026 à 2034.

Étant donné que le règlement (UE) 2023/956 s'applique directement dans l'ordre juridique national, le projet de loi se concentre sur la désignation de l'autorité compétente selon l'article 11 du règlement, à savoir l'Administration de l'environnement, et sur la mise en œuvre des sanctions prévues pendant la période transitoire en vertu de l'article 35, paragraphe 5, du règlement. Les modifications nécessaires pour le fonctionnement du MACF après la période transitoire seront abordées dans un projet de loi ultérieur.

Sanctions

Le règlement (UE) 2023/957 a pour but de réviser le règlement (UE) 2015/757. Dans ce cadre, le projet de loi actuel se concentre sur l'application des sanctions énoncées à l'article 20 du règlement (UE) 2015/757.

Autres adaptations

Le projet de loi introduit aussi des changements qui ne sont pas directement liés à l'application du droit de l'Union européenne. Parmi ces modifications, on note le renforcement du rôle de l'Observatoire de la politique climatique. Désormais, cet observatoire sera chargée de donner son avis sur les projets de PNEC. Par ailleurs, le délai pour l'enquête publique sur le projet de PNEC sera prolongé d'un mois, passant ainsi à deux mois. Cette prolongation vise à favoriser une participation plus étendue et efficace du public.

Le projet de loi envisage également de modifier les conditions d'ouverture de comptes au sein du registre SEQE luxembourgeois. Cette mesure est destinée à gérer l'augmentation du nombre de demandes et à minimiser les risques de fraude. Cependant, en application de l'article 9 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes, la nouvelle disposition n'entraînera pas la fermeture automatique des comptes. Avant de fermer un compte, l'administration devra informer de son intention le titulaire de partie concernée en lui communiquant les éléments de fait et de droit qui l'amènent à agir. Le titulaire pourra formuler ses observations et pourra exiger d'être entendu en personne. L'administration fera en sorte de prévoir un délai suffisamment long pour permettre au titulaire de compte de prendre ses dispositions en vue du maintien de ses droits acquis antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, afin de maintenir actif le compte existant.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis, datant du 22 décembre 2023, le Conseil d'État formule quelques commentaires et propositions par rapport au texte initial du projet de loi et émet une opposition formelle.

D'abord, de façon générale, le Conseil d'État note que dans plusieurs sections du texte de loi (articles 11, 22*septies*, 30, 34, 36, 41*ter* et 42 dans la teneur introduite par la loi en projet), il est fait référence à des mesures d'exécution émanant de la Commission européenne. Le Conseil d'État souligne que, dans le cas où ces mesures d'exécution prennent la forme de directives européennes, leur incorporation dans le droit national sera nécessaire. Par ailleurs, pour les mesures d'exécution qui existent déjà sous forme de règlements européens, le Conseil d'État recommande de mentionner explicitement leurs titres respectifs.

Ensuite, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État est résumée ci-dessous. Le Conseil d'État formule une opposition formelle dans son examen de l'article 17 de la loi du 15 décembre 2020 relative au climat. Il indique que la transposition du paragraphe 1er nouveau, alinéa 1er, la retranscription littérale de l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE dans la législation nationale pourrait laisser croire à tort que le maximum de 20 millions de quotas à allouer est un maximum national, alors qu'il s'agit en réalité du maximum au niveau de l'Union européenne. Le Conseil d'État précise que seul le principe de droits aux quotas pour les exploitants d'aéronefs commerciaux utilisant des combustibles durables doit être transposé, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive. Le Conseil d'État a formulé une proposition de texte qui a été adoptée intégralement par la Commission.

*

IV. AVIS DU SYNDICAT DES VILLES ET COMMUNES LUXEMBOURGEOISES

(4.12.2023)

Le SYVICOL note que les changements intervenus au niveau européen concernant le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) ne concernent pas directement les communes et n'a donc pas d'observations à formuler à leur sujet.

Cependant, le SYVICOL salue que le délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC soit prolongé d'un mois pour passer à deux mois. Dans le passé, le SYVICOL avait déjà souligné qu'il est difficile, dans le bref délai d'un mois posé dans le cadre de l'enquête publique, de procéder à une analyse et à une discussion approfondies de l'avant-projet au sein des organes politiques communaux.

*

V. AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(8.12.2023)

De manière générale, la Chambre des Salariés salue les changements apportés par la transposition en droit luxembourgeois des directives (UE) 2023/958 et (UE) 2023/959 ainsi que la mise en œuvre des règlements (UE) 2023/956 et (UE) 2023/957. Pourtant, la Chambre des Salariés demande que le Gouvernement procède à une analyse de l'effet régressif de la hausse du prix du carbone dans le cadre du SEQE sur le pouvoir d'achat des ménages vulnérables et introduise des mesures sociales compensatoires pour contrecarrer cette injustice.

Concernant l'aviation, la Chambre des Salariés exprime son approbation au sujet des modifications apportées en termes de taxation de l'impact écologique dans le secteur aérien, notamment la réduction progressive des allocations gratuites.

Globalement, la Chambre des Salariés accueille favorablement l'intégration des émissions du secteur maritime dans le SEQE. Toutefois, elle se dit préoccupée par le point suivant : puisque le SEQE couvre actuellement seulement la moitié des émissions des trajets entre les ports de l'UE et ceux des pays tiers, et considérant l'importance de réduire les émissions pour combattre le changement climatique, la chambre professionnelle demande aux représentants luxembourgeois de militer pour la mise en place d'un système de marché mondial pour encourager la neutralité climatique dans le secteur maritime.

En cas d'obligation pour le Luxembourg d'abandonner sa taxe carbone et d'adhérer au SEQE 2 (par exemple après 2030), la CSL souligne que l'impact sur le pouvoir d'achat des ménages moins aisés serait similaire, nécessitant une adaptation constante et obligatoire du crédit d'impôt compensatoire en fonction du prix de vente aux enchères des quotas. En outre, la CSL demande au Gouvernement d'analyser l'effet régressif de l'augmentation du prix du carbone dans le SEQE sur les ménages vulnérables et de mettre en place des mesures sociales compensatoires pour contrer cet effet, telles qu'une augmentation du crédit d'impôt reflétant l'impact de la hausse du prix par tonne de SEQE.

La Chambre des Salariés se réjouit de la diminution progressive des allocations gratuites pour les industries, les rendant plus sujettes à la fiscalité environnementale et aux coûts liés à leurs émissions de GES, encourageant ainsi une décarbonation accélérée de leur production. Pourtant, ces mesures risquent d'augmenter le coût de la fabrication et donc celui des produits finaux. Pour atténuer l'impact de la réduction des quotas gratuits sur les ménages vulnérables, la CSL demande une augmentation de la compensation sociale disponible pour ces ménages.

Concernant les autres adaptations, la Chambre des Salariés soutient fermement les modifications suggérées à l'article 4 du projet de loi, notamment le renforcement du rôle de l'Observatoire de la politique climatique et l'extension du délai pour l'enquête publique sur le PNEC.

*

IV. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(24.1.2024)

D'une manière générale, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi, sous réserve de la prise en compte des commentaires suivants :

– Concernant l'intégration des émissions du secteur maritime au SEQE, la Chambre de Commerce constate que le projet de loi transpose fidèlement les dispositions de la directive (UE) 2023/959, ce qu'elle salue. Elle note encore que la mise en conformité des navires concernés par le SEQE pourrait coûter jusqu'à 8,3 milliards d'euros en 2026 aux compagnies maritimes. En conséquence, la Chambre de Commerce est d'avis que le prix du transport des marchandises pourrait augmenter et être répercuté sur le prix des marchandises.
– Concernant l'introduction d'un SEQE 2, la Chambre de Commerce accueille favorablement la mise en place d'un SEQE différent de l'existant pour les secteurs du bâtiment et des transports routiers. En effet, par rapport aux industries grandes consommatrices d'énergie, ces secteurs présentent des différences au niveau des coûts de leurs mesures de réduction des émissions de CO_2, de l'élasticité-prix de leurs produits et services, ainsi qu'au niveau de leur taux d'exposition aux fuites de carbone. La chambre professionnelle souligne en outre que le crédit d'impôt qui compense actuellement la taxe CO_2 pour les ménages vulnérables devra être maintenu et adapté au prix des allocations d'émission pour le cas où le Luxembourg déciderait de participer au SEQE 2 après 2026 ou 2030.
– Concernant l'établissement du MACF, la Chambre de Commerce exprime des inquiétudes quant à son introduction en parallèle de la suppression des quotas gratuits, craignant que cela n'entrave la compétitivité des exportateurs européens sur le marché mondial. Elle souligne que l'efficacité du MACF n'est pas encore prouvée et que l'UE pourrait ainsi perdre en compétitivité, si les pays tiers n'adoptent pas de système de tarification du carbone aussi exigeant que l'UE. Dès lors, au moins jusqu'à ce que le MACF soit pleinement efficace, les allocations gratuites et la compensation des coûts indirects devraient, selon la Chambre de Commerce, être maintenues pour soulager les fabricants de l'UE qui doivent se conformer aux ambitions climatiques plus élevées de l'UE. La suppression des allocations gratuites à partir de 2026 risque en effet d'affaiblir la protection contre les fuites de carbone, alors que l'efficacité du MACF reste incertaine. Les allocations gratuites et le MACF sont complémentaires et devraient, selon la Chambre de Commerce, coexister pour aider l'industrie de l'UE à rester rentable et compétitive tout en gérant la transition. La Chambre de Commerce regrette que cela n'ait pas été envisagé par la Commission européenne et souligne en outre que l'introduction du MACF et la suppression progressive des quotas gratuits pourraient entraîner une hausse du coût de production des industries concernées, impactant le prix des produits finaux. La Chambre de Commerce recommande dès lors de prévoir une compensation temporaire de l'impact de cette hausse des coûts sur le pouvoir d'achat des ménages les plus vulnérables.
– La Chambre de Commerce salue le renforcement des missions de l'Observatoire de la politique climatique.
– Concernant l'article 22 initial du projet de loi, la Chambre de Commerce observe que l'application de la disposition introduite au nouveau paragraphe 1*quater* aux acteurs actifs sur le marché des quotas d'émissions de gaz à effet de serre immatriculés hors de l'EEE et de la Suisse, et ayant déjà ouvert un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois, les obligerait à cesser leurs activités. Ceci vaut même alors que, d'une part, la vérification de la documentation a déjà été effectuée par l'Administration de l'environnement et que, d'autre part, certains acteurs bénéficiant d'un compte de négociations au sein du registre luxembourgeois sont déjà soumis à des contrôles réglementaires. Dans ce contexte, la Chambre de Commerce propose de supprimer le nouveau paragraphe 1*quater* prévu ou, subsidiairement, de prévoir que l'article 22 ne s'applique pas aux entités ayant ouvert un compte de négociation avant l'entrée en vigueur de la future loi.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1er

Cet article modifie l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat et vise à transposer les modifications apportées aux définitions de la directive 2003/87/CE par les directives (UE) 2023/958 et (UE) 2023/959. Hormis quelques remarques d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 1er.

À l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 3° est remplacé par la disposition suivante : « 3° « émissions SEQE » : 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 » ;

2° Au point 6°, la référence aux articles « 24 et 25 » est remplacée par celle aux articles « 24, 25 et 41*ter* » ;

3° Le point 22° est abrogé ;

4° Au point 23°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

5° À la suite du point 23° sont insérés les points 24° à 30° libellés comme suit :

« 24° « effets hors CO_2 de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

25° « 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 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, tel que modifié ;

26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du 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 gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;

27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage, les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;

28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;

29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*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 :

a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1er, point 9°, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière, ~~dénommée ci-après le « règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 »~~, l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1er, point 8°, du règlement ministériel précité du 18 mars 2010, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ;

b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004~~, dénommée ci-après le « règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 »,~~ pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;

c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée de la « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005 ;

d) si les lettres a), b) et c) 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 l'administration ;

30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement. »

Article 2

Cet article ajoute l'annexe III dénommé « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » à l'énumération des annexes figurant à l'article 3 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat. Le chapitre 4, section 4*bis*, concerne le SEQE pour les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 2.

À l'article 3 de la même loi, à la suite du point 2°, il est inséré un point 2*bis* libellé comme suit :

« 2*bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » ».

Article 3

La suppression des termes « et continue » vise à aligner l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, de la loi précitée du 15 décembre 2020 avec la modification de l'article 4 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 par le règlement (UE) 2023/857, tel que modifié. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 3.

À l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, de la même loi, les termes « et continue » sont supprimés.

Article 4

Cet article modifie l'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi. Il vise, en premier lieu, à renforcer le rôle de l'Observatoire de la politique climatique, qui se voit confier la mission d'émettre un avis sur l'avant-projet de PNEC. En second lieu, le délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC est prolongé d'un mois pour passer à deux mois, afin de permettre une participation large et

effective du public. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 4.

L'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :

« Au plus tard le 1er septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1er à la Plateforme climat et à l'Observatoire, et il est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations. Au plus tard le 1er décembre de la même année, les avis de la Plateforme climat et de l'Observatoire parviennent aux ministres visés à l´alinéa 1er. »

Article 5

Cet article introduit un chapitre dédié au mécanisme d'ajustement carbone aux frontières instauré par le règlement (UE) 2023/956. Le nouvel article 15*bis* dispose que l'Administration de l'environnement constitue l'autorité compétente au vu de l'exécution des fonctions et tâches prévues par l'article 11 dudit règlement (UE). Il précise également qu'au Luxembourg, les fonctions et tâches que le règlement (UE) confère aux autorités douanières sont exercées par l'Administration des douanes et accises. Hormis des remarques d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 5.

À la suite du chapitre 3 de la même loi, il est inséré un chapitre 3*bis* comprenant un article 15*bis* libellé comme suit :

« Chapitre 3*bis*. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Art. 15*bis*. Autorité compétente et autorité douanière

(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.

(2) L'Administration des douanes et accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières. »

Article 6

Cet article vise à étendre le champ d'application du chapitre 4 relatif au SEQE pour y inclure les activités de transport maritime mentionnées à l'annexe I ainsi que les activités dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et autres secteurs mentionnées à l'annexe III. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 6.

À l'article 16 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, les termes « émissions SEQE résultant des » sont supprimés et la référence « à l'annexe I » est remplacée par celle « aux annexes I et III » ;

2° Il est inséré un paragraphe 2 libellé comme suit :

« (2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante. »

Article 7

Cet article adapte l'intitulé de la section 2 du chapitre 4 afin de l'harmoniser avec l'intitulé de la nouvelle section 2*bis* du même chapitre (« Secteur maritime ») et le nouvel intitulé de la section 4 du même chapitre (« Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime »). Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 7.

Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 2 est modifié comme suit : « Section 2. – Secteur de l'aviation ».

Article 8

Cet article modifie l'article 17 de la loi précitée du 15 décembre 2020 qui a trait à la quantité totale de quotas à attribuer au secteur de l'aviation. Il transpose l'article 1er, points 2) et 3) de la directive (UE) 2023/958 modifiant les articles 3 *quater* et 3 *quinquies* de la directive 2003/87/CE. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 8.

L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, un maximum de 20 millions sur la quantité totale de quotas visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 5, de la directive 2003/87/CE précitée est réservé aux exploitants d'aéronefs commerciaux, sur une base transparente, équitable et non discriminatoire, pour l'utilisation de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 1er, de la directive 2003/87/CE précité pour les vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :

1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;

4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question. »

Le Conseil d'État note qu'au paragraphe 1er nouveau, alinéa 1er, la retranscription littérale de l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE prête à croire que le maximum de 20 millions de quotas à allouer constitue le maximum national de quotas à allouer alors qu'il s'agit du maximum au niveau de l'Union européenne. Aux yeux du Conseil d'État, seul le principe de droits aux quotas pour les exploitants d'aéronefs commerciaux usant de combustibles durables est à transposer, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive. De plus, la référence au « règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 1er, de la directive 2003/87/CE » est à remplacer par une référence au « règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) » entre-temps adopté. Le Conseil d'État peut d'ores et déjà marquer son accord avec un alinéa 1er qui prendrait la teneur suivante :

« Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement. »

D'un point de vue légistique, le Conseil d'État rappelle qu'à l'occasion du remplacement d'articles dans leur intégralité, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif. En outre, au paragraphe 1er, alinéa 1er, à remplacer, il y a lieu d'accorder le terme « précitée » correctement avec le terme « directive » à la deuxième occurrence.

La Commission décide de suivre les propositions du Conseil d'État. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 8.

L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« **Art. 17. Quantité totale de quotas pour l'aviation**

« (1) Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :

1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;

4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont

satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question. »

Article 9

Cet article vise à supprimer les articles 18, 19 et 20 de la loi précitée du 15 décembre 2020. En effet, cette suppression s'impose suite à la suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 9.

Les articles 18, 19 et 20 de la même loi sont abrogés.

Article 10

Cet article vise à modifier l'article 21 de la loi précitée du 15 décembre 2020. Cette modification s'impose suite à la suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit pour l'aviation à partir de 2024. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 10.

À l'article 21, première phrase, de la même loi, les termes « et des données relatives aux tonnes kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 19 » sont supprimés.

Article 11

Cet article insère dans la loi du 15 décembre 2020 une section 2*bis* relative au secteur maritime. Il transpose l'article 1er, point 7) de la directive (UE) 2023/959, insérant les articles *3octies bis* à 3*octies octies* dans la directive 2003/87/CE. Hormis une remarque d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article 22*septies* à insérer, par analogie au paragraphe 1er, le paragraphe 2 est à adapter pour viser « l'autorité responsable » et non pas « une autorité responsable ». La Commission fait sienne cette proposition ; l'article se lira donc comme suit :

Art. 11.

Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 2, il est inséré une section 2*bis*, comprenant les articles 22*bis*, 22*ter*, 22*quater*, 22*quinquies*, 22*sexies* et 22*septies*, libellée comme suit :

« Section 2*bis*. – Secteur maritime

Art. 22*bis*. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Art. 22*ter*. Introduction progressive des exigences applicables

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

1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.

Art. 22*quater*. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité

(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins de l'alinéa 1er, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.

(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22*ter* et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22*quinquies*. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration et soumettent à l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*sexies*. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE

L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22*quinquies*, conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*septies*. Autorité responsable d'une compagnie maritime

(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :

1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;

2° 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 quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22*bis* ;

3° 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 22*bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.

(2) L'autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour. »

Article 12

Cet article modifie l'article 25 de la loi relative au climat. Cette adaptation fait suite à la modification du délai de restitution de quotas conformément à l'article 34, paragraphe 4. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 12.

À l'article 25, paragraphe 2, point 5°, de la même loi, les termes « dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile » sont remplacés par ceux de « dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4 ».

Article 13

Cet article modifie l'article 26 de la loi relative au climat ; il vise à harmoniser le délai de la soumission de la déclaration du niveau d'activité visé par l'article 3 du règlement d'exécution (UE) 2019/1842 de la Commission du 31 octobre 2019 portant modalités d'application de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne des modalités supplémentaires pour les adaptations de l'allocation de quotas d'émission à titre gratuit liées aux variations du niveau d'activité avec le délai de la déclaration des émissions SEQE visé à l'article 36, paragraphe 1er, afin de soumettre toutes les déclarations nécessaires à la même échéance. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 13.

À l'article 26, paragraphe 2, de la même loi, la date du « 15 février » est remplacée par celle du « 7 mars ».

Article 14

Cet article abroge l'article 27 de la loi relative au climat, lequel a transposé l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée. Ledit article 9 de la directive ne comporte d'obligations que dans le chef de la Commission européenne et ne doit donc pas se retrouver dans le dispositif national de transposition. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit :

Art. 14.

L'article 27 de la même loi est abrogé.

Le Conseil d'État note que l'article 28 de la loi précitée du 15 décembre 2020, non modifié par le projet de loi continue de faire référence à l'article 27. Étant donné que ce renvoi n'a plus de sens, le libellé de l'article 28 requiert une adaptation en conséquence. La Commission décide de donner suite à cette remarque. Un nouvel article 15, libellé comme suit, est donc inséré au projet de loi :

Art. 15.

À l'article 28 de la même loi, les termes « l'article 27 » sont remplacés par ceux de « l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée ».

Les articles subséquents sont renumérotés.

Article 15 initial (nouvel article 16)

Cet article vise à adapter des références suite aux modifications apportées au fil du temps à la directive 2003/87/CE et à la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat. Hormis des remarques d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 16.

À l'article 29, paragraphe 2, de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° À l'alinéa 1er, les termes « titre III » sont remplacés par ceux de « chapitre 3 » ;

2° À l'alinéa 2, la référence « au paragraphe 2, lettres b) et c), » est remplacée par celle « à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée ».

Article 16 initial (nouvel article 17)

Cet article modifie l'article 30 de la loi relative au climat. Il prévoit que l'attribution gratuite de quotas d'émission pour des installations peut être subordonnée à l'application des recommandations du rapport d'audit ou du système de mangement de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie ou à l'établissement d'un plan de neutralité climatique. Il prévoit également que les secteurs couverts par le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, établi en vertu du règlement (UE) 2023/956 pour éviter la fuite de carbone, ne doivent pas bénéficier de l'allocation à titre gratuit. Toutefois, une suppression progressive transitoire

des quotas gratuits est mise en place pour permettre aux producteurs, aux importateurs et aux négociants de s'adapter au nouveau régime. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 17.

À l'article 30 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié e.n vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. 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 ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1er, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1er mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10 *ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :

1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;

2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;

3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1*ter*) 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) 2023/956 précité.

(1*quater*) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation à l'alinéa 1er, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement 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 marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique. » ;

2° Les paragraphes 2 et 3 sont abrogés ;

3° Au paragraphe 9, les termes « , sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable » sont supprimés.

Article 17 initial (nouvel article 18)

Cet article modifie l'article 31 de la loi relative au climat, et plus précisément la date de délivrance des quotas par le ministre. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 18.

À l'article 31, paragraphe 1er, de la même loi, la date du « 28 février » est remplacée par celle du « 30 juin ».

Article 18 initial (nouvel article 19)

Cet article vise à modifier l'intitulé de la section 4 du chapitre 4 de la loi relative au climat, en vue de l'extension du SEQE au secteur maritime. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 19.

Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 4 est modifié comme suit : « Section 4.– Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime ».

Article 19 initial (nouvel article 20)

Cet article vise à modifier l'article 34 de la loi relative au climat, lequel traite du transfert, de la restitution, de la suspension, de l'annulation et de la réclamation de quotas. Les modifications sont apportées en vue de l'extension du SEQE au secteur maritime. Hormis une remarque d'ordre légistique, l'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 20.

À l'article 34 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations » sont remplacés par ceux de « aux exploitants d'aéronefs, aux exploitants d'installations ou aux compagnies maritimes » ;

2° Le paragraphe 3 est abrogé ;

3° Le paragraphe 4 est remplacé par la disposition suivante :

« (4) Le 30 septembre de chaque année au plus tard :

1° tout exploitant d'une installation restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

2° tout exploitant d'aéronef restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

3° toute compagnie maritime restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22*sexies*.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément à l'alinéa 1er. » ;

4° À la suite du paragraphe 4 sont insérés les paragraphes 4*bis*, 4*ter*, 4*quater* et 4*quinquies* libellés comme suit :

« (4*bis*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

(4*ter*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend

aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quinquies*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.

(4*quater*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quater*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.

(4*quinquies*) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages. » ;

5° À la suite du paragraphe 5 sont insérés les paragraphes 5*bis* et 5*ter* libellés comme suit :

« (5*bis*) 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 de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5*ter*) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question. » ;

6° À la suite du paragraphe 7 sont insérés les paragraphes 7*bis* et 7*ter* libellés comme suit :

« (7*bis*) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;

2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021.

Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO_2 des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

1° vols d'État ;

2° vols humanitaires ;

3° vols médicaux ;

4° vols militaires ;

5° vols de lutte contre le feu ;

6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

(7*ter*) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026. »

Article 20 initial (nouvel article 21)

Cet article est relatif à la mise en œuvre du CORSIA aux fins du droit de l'Union européenne ; il insère un article 34*bis* à la loi relative au climat. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 21.

À la suite de l'article 34 de la même loi, il est inséré un article 34*bis* libellé comme suit :

« Art. 34*bis*. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :

1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome

situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée.

Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1er sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(4) Par dérogation à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1er, points 1° et 2°, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO_2, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n°606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

(5) Le paragraphe 1er s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement. »

Article 21 initial (nouvel article 22)

Cet article modifie l'article 36 de la loi relative au climat en y insérant deux nouveaux paragraphes. Le nouveau paragraphe 2 impose aux exploitants d'aéronefs de déclarer à partir du 1er janvier 2025 une fois par an les effets hors CO_2 de l'aviation. Le nouveau paragraphe 3 vise la situation dans laquelle un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États. L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 22.

À l'article 36 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont insérés les paragraphes 2 et 3 libellés comme suit :

« (2) À partir du 1er janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO_2 de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1er, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande. »

Article 22 initial (nouvel article 23)

Cet article vise à modifier l'article 40 de la loi du 15 décembre 2020 relative au climat ayant trait au registre SEQE. Hormis une remarque d'ordre rédactionnel, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 23.

À l'article 40 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 3, les termes « comptes de vérificateur » figurant à la première phrase sont remplacés par ceux de « enregistrements des vérificateurs » et la seconde phrase est supprimée ;

2° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'exploitants et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs. L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet la consultation du registre, de lancer et d'approuver des processus.

(1*ter*) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.

(1*quater*) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois. »

À noter que l'insertion des nouveaux paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* à l'article 40 de la loi précitée du 15 décembre 2020 a pour objet de limiter l'ouverture de comptes de négociations aux entités immatriculées dans un État membre de l'EEE ou en Suisse. Il existe en effet une crainte d'accroissement de tentatives de fraude, alors que l'Administration de l'environnement a été confrontée à un grand nombre de demandes d'ouverture de comptes de la part de pays tiers, qu'elle dispose de ressources limitées et que la vérification de la documentation exigée est très compliquée.

Dans ce contexte, un membre de la Commission a émis des doutes quant au libellé du nouveau paragraphe 1*quater* ; il estime qu'il serait important de clarifier que les comptes appartenant à des entités immatriculées dans un pays tiers ne seront pas fermés en cas de rétroactivité de la disposition. Il est, dans ce cadre, confirmé que cette disposition a été insérée dans le projet de loi dans le but précis d'éviter un afflux de nouvelles demandes de pays tiers, comme cela a été le cas l'an dernier jusqu'au dépôt du projet de loi sous rubrique. A l'heure actuelle, deux entités immatriculées dans des pays tiers sont détentrices de comptes de négociation au sein du registre luxembourgeois. En outre, il n'y aura pas de problème de rétroactivité, car la nouvelle disposition ne s'appliquera qu'à partir de l'entrée en vigueur de la future loi. La procédure administrative non contentieuse (PANC) s'appliquera aux entités immatriculées dans des pays tiers détentrices de comptes de négociation, de sorte que la clôture de ces comptes ne sera pas automatique au moment de l'entrée en vigueur de la future loi et que le maintien des droits restera possible.

Article 23 initial (nouvel article 24)

Cet article vise à insérer dans le chapitre 4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat une section 4*bis* relative à l'extension du SEQE aux secteurs des bâtiments, du transport routier et à d'autres secteurs. Le nouvel article 41*bis* définit le champ d'application de la nouvelle section. Le nouvel article 41*ter* traite des autorisations d'émettre de gaz à effet de serre concernant les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs, dont les exigences sont similaires à celles applicables aux exploitants d'installations fixes. Le nouvel article 41*quater* prévoit que chaque entité qui détient une autorisation d'émettre de gaz à effet de serre visée à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 devra déclarer à l'Administration de l'environnement ses émissions historiques pour 2024 au plus tard le 30 avril 2025. Hormis une remarque d'ordre légistique, l'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 24.

Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 4, il est inséré une section 4*bis*, comprenant les articles 41*bis*, 41*ter* et 41*quater*, libellée comme suit :

« Section 4*bis*. – Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs

Art. 41*bis*. Champ d'application

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, 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. La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2*bis* et 3.

Art. 41*ter*. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

(1) À partir du 1er janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux paragraphes 2 et 3.

(2) Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1er au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(3) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1er aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE 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 les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;

2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;

4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 37, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(5) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

(6) L'entité réglementée informe l'administration 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, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité

de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41*quater*. Déclaration des émissions SEQE pour l'année 2024

Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025. »

Article 24 initial (nouvel article 25)

Cet article modifie l'article 42 de la loi relative au climat et vise à ajouter la non-soumission de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 parmi les comportements passibles d'une amende administrative forfaitaire listés à l'article 42, paragraphe 2. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 25.

À l'article 42 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité, » sont insérés entre ceux de « le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, » et ceux de « du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité » ;

2° Le paragraphe 4, alinéa 1er, est remplacé par la disposition suivante :

« Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime qui, au plus tard le 30 septembre de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. » ;

3° Au paragraphe 4, alinéa 2, la date du « 30 avril » est remplacée par celle du « 30 septembre » ;

4° À la suite du paragraphe 4, il est inséré un paragraphe 4*bis* libellé comme suit :

« (4*bis*) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement. » ;

5° Au paragraphe 5, alinéa 2, sont apportées les modifications suivantes :

a) A la première phrase, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » ;

b) La deuxième phrase devient un nouvel alinéa 3 ;

6° Au paragraphe 5, nouvel alinéa 4, le terme « Titre » est remplacé par celui de « chapitre » ;

7° À la suite du paragraphe 5, il est inséré un paragraphe 6 libellé comme suit :

« Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

Article 25 initial (nouvel article 26)

Cet article modifie l'article 43 de la loi relative au climat. Il reflète les modifications apportées à d'autres articles de la loi et l'extension du SEQE au secteur maritime. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 26.

À l'article 43 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, sont apportées les modifications suivantes :

a) La référence aux articles « 19, 21, 23, 24 paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30 paragraphe 12, 34, 36, 37 et 40 paragraphe 3 » est remplacé par celle aux articles « 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37 et 40, paragraphe 3 » ;

b) Au point 1°, les termes « à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef » sont remplacés par ceux de « à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef ou à la compagnie maritime » ;

2° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes ».

Article 26 initial (nouvel article 27)

L'article sous rubrique modifie l'article 44, paragraphe 1er de la loi relative au climat. Cette modification fait suite au choix de définir le terme « administration » comme se référant à l'Administration de l'environnement, tel qu'il ressort du nouvel article 2, point 30°. Il précise également que les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des douanes et accises et les agents de l'Administration de l'environnement sont chargés de constater les infractions au règlement (UE) 2023/956 précité. Hormis une remarque d'ordre purement légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 27.

L'article 44, paragraphe 1er, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des douanes et accises et les agents de l'administration sont chargés de constater les infractions à la présente loi, ses règlements d'exécution et au règlement (UE) 2023/956 précité. »

Article 27 initial (nouvel article 28)

Cet article modifie l'article 46 de la loi relative au climat ayant trait aux sanctions pénales. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 28.

À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au point 8°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

2° À la suite du point 8° sont insérés les points 9° et 10° libellés comme suit :

« 9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;

10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1er à 3, l'article 11*bis*, paragraphes 1er à 3, ou l'article 12, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre. »

Article 28 initial (nouvel article 29)

Cet article modifie l'article 49 de la loi relative au climat, lequel concerne les dispositions transitoires. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 29.

À l'article 49 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, la référence à « l'article 11 » est remplacée par celle à « l'article 10 » ;

2° Au paragraphe 2, la référence à « l'article 12 » est remplacée par celle à « l'article 11 » ;

3° Au paragraphe 3, la référence à « l'article 13 » est remplacée par celle à « l'article 12 » ;

4° Le paragraphe 5 est abrogé ;

5° À la suite du paragraphe 6, il est ajouté un paragraphe 7 libellé comme suit :

« L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du […] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025. »

Article 29 initial (nouvel article 30)

Cet article apporte les modifications à l'annexe I de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, telles qu'elles sont prévues par la directive (UE) 2023/959. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 30.

À l'annexe I de la présente loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 1. est remplacé par la disposition suivante : « 1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi. » ;

2° Le point 3. est remplacé par la disposition suivante : « 3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul. » ;

3° Le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Activités	*Gaz à effet de serre*
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) À partir du 1er janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone

Activités	*Gaz à effet de serre*
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote

Activités	*Gaz à effet de serre*
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H_2) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na_2CO_3) et de bicarbonate de sodium ($NaHCO_3$)	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde carbone	Dioxyde de carbone
Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Aviation Vols entre aérodromes situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aérodromes qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes : 1° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ; 2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021 ; aux fins du présent point, les émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte : a) vol d'État ; b) vols humanitaires ; c) vols médicaux ; d) vols militaires ;	Dioxyde de carbone

Activités	*Gaz à effet de serre*
e) vols de lutte contre le feu ;	
f) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.	
Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité.	
Sont exclus de cette définition :	
1° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ;	
2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ;	
3° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ;	
4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ;	
5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;	
6° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;	
7° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ;	
8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ;	
9° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n°2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ;	
10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :	
a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;	

Activités	*Gaz à effet de serre*
b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an. Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ; 11° du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ; 12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ; 13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.	
Transport maritime Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1er*bis*, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1er*ter*, dudit règlement	Dioxyde de carbone À partir du 1er janvier 2026, méthane et oxyde nitreux

».

Article 30 initial (nouvel article 31)

Cet article transpose en droit national l'annexe III de la directive (UE) 2023/959, laquelle concerne les activités couvertes par le système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs. Hormis une remarque d'ordre légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

Art. 31.

Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une nouvelle annexe III qui prend la teneur suivante :

«

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis*

Activité	*Gaz à effet de serre*
Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité : 1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée ; 2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ;	Dioxyde de carbone

Activité	*Gaz à effet de serre*
3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant. Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent : 1° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ; 2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ; 3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ; 4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b). Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre : 1° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point 1°, de la présente annexe ; 2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).	

».

*

VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

*

PROJET DE LOI
portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Art. 1er. À l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 3° est remplacé par la disposition suivante : « 3° « émissions SEQE » : 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 » ;

2° Au point 6°, la référence aux articles « 24 et 25 » est remplacée par celle aux articles « 24, 25 et 41*ter* » ;

3° Le point 22° est abrogé ;

4° Au point 23°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

5° À la suite du point 23° sont insérés les points 24° à 30° libellés comme suit :

« 24° « effets hors CO_2 de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

25° « 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 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, tel que modifié ;

26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du 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 gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;

27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage, les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;

28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;

29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*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 :

a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1er, point 9°, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière, l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1er, point 8°, du règlement ministériel précité du 18 mars 2010, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ;

b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004 pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;

c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée de la « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005 ;

d) si les lettres a), b) et c) 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 l'administration ;

30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement. »

Art. 2. À l'article 3 de la même loi, à la suite du point 2°, il est inséré un point 2*bis*° libellé comme suit :

« 2*bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » ».

Art. 3. À l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, de la même loi, les termes « et continue » sont supprimés.

Art. 4. L'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :

« Au plus tard le 1er septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1er à la Plateforme climat et à l'Observatoire, et il est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations. Au plus tard le 1er décembre de la même année, les avis de la Plateforme climat et de l'Observatoire parviennent aux ministres visés à l´alinéa 1er. »

Art. 5. À la suite du chapitre 3 de la même loi, il est inséré un chapitre 3*bis*, comprenant un article 15*bis*, libellé comme suit :

« Chapitre 3*bis*. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Art. 15*bis*. Autorité compétente et autorité douanière

(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.

(2) L'Administration des douanes et accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières. »

Art. 6. À l'article 16 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, les termes « émissions SEQE résultant des » sont supprimés et la référence « à l'annexe I » est remplacée par celle « aux annexes I et III » ;

2° Il est inséré un paragraphe 2 libellé comme suit :

« (2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante. »

Art. 7. Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 2 est modifié comme suit : « Section 2. – Secteur de l'aviation ».

Art. 8. L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 17. Quantité totale de quotas pour l'aviation

« (1) Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du

Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :

1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;

4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur

part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question. »

Art. 9. Les articles 18, 19 et 20 de la même loi sont abrogés.

Art. 10. À l'article 21, première phrase, de la même loi, les termes « et des données relatives aux tonnes kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 19 » sont supprimés.

Art. 11. Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 2, il est inséré une section 2*bis*, comprenant les articles 22*bis*, 22*ter*, 22*quater*, 22*quinquies*, 22*sexies* et 22*septies*, libellée comme suit :

« Section 2*bis*. – Secteur maritime

Art. 22*bis*. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Art. 22*ter*. Introduction progressive des exigences applicables

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

1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;

3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.

Art. 22*quater*. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité

(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins de l'alinéa 1er, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.

(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22*ter* et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22*quinquies*. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration et soumettent à l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*sexies*. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE

L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22*quinquies*,

conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*septies*. Autorité responsable d'une compagnie maritime

(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :

1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;

2° 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 quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22*bis* ;

3° 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 22*bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.

(2) L'autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour. »

Art. 12. À l'article 25, paragraphe 2, point 5°, de la même loi, les termes « dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile » sont remplacés par ceux de « dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4 ».

Art. 13. À l'article 26, paragraphe 2, de la même loi, la date du « 15 février » est remplacée par celle du « 7 mars ».

Art. 14. L'article 27 de la même loi est abrogé.

Art. 15. À l'article 28 de la même loi, les termes « l'article 27 » sont remplacés par ceux de « l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 16. À l'article 29, paragraphe 2, de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° À l'alinéa 1er, les termes « titre III » sont remplacés par ceux de « chapitre 3 » ;

2° À l'alinéa 2, la référence « au paragraphe 2, lettres b) et c), » est remplacée par celle « à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 17. À l'article 30 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. 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 ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1er, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1er mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations

pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10*ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :

1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;

2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;

3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1*ter*) 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) 2023/956 précité.

(1*quater*) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation à l'alinéa 1er, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement 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 marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique. » ;

2° Les paragraphes 2 et 3 sont abrogés ;

3° Au paragraphe 9, les termes « , sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable » sont supprimés.

Art. 18. À l'article 31, paragraphe 1er, de la même loi, la date du « 28 février » est remplacée par celle du « 30 juin ».

Art. 19. Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 4 est modifié comme suit : « Section 4.– Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime ».

Art. 20. À l'article 34 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations » sont remplacés par ceux de « aux exploitants d'aéronefs, aux exploitants d'installations ou aux compagnies maritimes » ;

2° Le paragraphe 3 est abrogé ;

3° Le paragraphe 4 est remplacé par la disposition suivante :

« (4) Le 30 septembre de chaque année au plus tard :

1° tout exploitant d'une installation restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

2° tout exploitant d'aéronef restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

3° toute compagnie maritime restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22*sexies*.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément à l'alinéa 1er. » ;

4° À la suite du paragraphe 4 sont insérés les paragraphes 4*bis*, 4*ter*, 4*quater* et 4*quinquies* libellés comme suit :

« (4*bis*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

(4*ter*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quinquies*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.

(4*quater*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quater*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.

(4*quinquies*) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages. » ;

5° À la suite du paragraphe 5 sont insérés les paragraphes 5*bis* et 5*ter* libellés comme suit :

« (5*bis*) 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 de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5*ter*) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations

unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question. » ;

6° À la suite du paragraphe 7 sont insérés les paragraphes 7*bis* et 7*ter* libellés comme suit :

« (7*bis*) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;

2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021.

Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO_2 des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

1° vols d'État ;

2° vols humanitaires ;

3° vols médicaux ;

4° vols militaires ;

5° vols de lutte contre le feu ;

6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

(7*ter*) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026. »

Art. 21. À la suite de l'article 34 de la même loi, il est inséré un article 34*bis* libellé comme suit :

« Art. 34*bis*. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :

1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée.

Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1er sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(4) Par dérogation à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1er, points 1° et 2°, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO_2, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n°606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

(5) Le paragraphe 1er s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement. »

Art. 22. À l'article 36 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont insérés les paragraphes 2 et 3 libellés comme suit :

« (2) À partir du 1er janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO_2 de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1er, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts

commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande. »

Art. 23. À l'article 40 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 3, les termes « comptes de vérificateur » figurant à la première phrase sont remplacés par ceux de « enregistrements des vérificateurs » et la seconde phrase est supprimée ;

2° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'exploitants et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs. L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet la consultation du registre, de lancer et d'approuver des processus.

(1*ter*) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.

(1*quater*) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois. »

Art. 24. Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 4, il est inséré une section 4*bis*, comprenant les articles 41*bis*, 41*ter* et 41*quater*, libellée comme suit :

« Section 4*bis*. – Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs

Art. 41*bis*. Champ d'application

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, 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. La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2*bis* et 3.

Art. 41*ter*. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

(1) À partir du 1er janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux paragraphes 2 et 3.

(2) Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1er au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(3) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1er aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE 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 les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;

2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;

3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;

4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;

6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 37, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(5) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

(6) L'entité réglementée informe l'administration 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, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41*quater*. Déclaration des émissions SEQE pour l'année 2024

Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025. »

Art. 25. À l'article 42 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité, » sont insérés entre ceux de « le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, » et ceux de « du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité » ;

2° Le paragraphe 4, alinéa 1er, est remplacé par la disposition suivante :

« Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime qui, au plus tard le 30 septembre de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. » ;

3° Au paragraphe 4, alinéa 2, la date du « 30 avril » est remplacée par celle du « 30 septembre » ;

4° À la suite du paragraphe 4, il est inséré un paragraphe 4*bis* libellé comme suit :

« (4*bis*) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement. » ;

5° Au paragraphe 5, alinéa 2, sont apportées les modifications suivantes :

a) A la première phrase, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » ;

b) La deuxième phrase devient un nouvel alinéa 3 ;

6° Au paragraphe 5, nouvel alinéa 4, le terme « Titre » est remplacé par celui de « chapitre » ;

7° À la suite du paragraphe 5, il est inséré un paragraphe 6 libellé comme suit :

« Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

Art. 26. À l'article 43 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, sont apportées les modifications suivantes :

a) La référence aux articles « 19, 21, 23, 24 paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30 paragraphe 12, 34, 36, 37 et 40 paragraphe 3 » est remplacé par celle aux articles « 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37 et 40, paragraphe 3 » ;

b) Au point 1°, les termes « à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef » sont remplacés par ceux de « à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef ou à la compagnie maritime » ;

2° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes ».

Art. 27. L'article 44, paragraphe 1er, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des douanes et accises et les agents de l'administration sont chargés de constater les infractions à la présente loi, ses règlements d'exécution et au règlement (UE) 2023/956 précité. »

Art. 28. À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au point 8°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

2° À la suite du point 8° sont insérés les points 9° et 10° libellés comme suit :

« 9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;

10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1er à 3, l'article 11*bis*, paragraphes 1er à 3, ou l'article 12, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre. »

Art. 29. À l'article 49 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, la référence à « l'article 11 » est remplacée par celle à « l'article 10 » ;

2° Au paragraphe 2, la référence à « l'article 12 » est remplacée par celle à « l'article 11 » ;

3° Au paragraphe 3, la référence à « l'article 13 » est remplacée par celle à « l'article 12 » ;

4° Le paragraphe 5 est abrogé ;

5° À la suite du paragraphe 6, il est ajouté un paragraphe 7 libellé comme suit :

« L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du […] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025. »

Art. 30. À l'annexe I de la présente loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 1. est remplacé par la disposition suivante : « 1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi. » ;

2° Le point 3. est remplacé par la disposition suivante : « 3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul. » ;

3° Le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Activités	*Gaz à effet de serre*
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) À partir du 1er janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone

Activités	*Gaz à effet de serre*
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H_2) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na_2CO_3) et de bicarbonate de sodium ($NaHCO_3$)	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde carbone	Dioxyde de carbone
Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone

Activités	*Gaz à effet de serre*
Aviation Vols entre aérodromes situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aérodromes qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes : 1° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ; 2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021 ; aux fins du présent point, les émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte : a) vol d'État ; b) vols humanitaires ; c) vols médicaux ; d) vols militaires ; e) vols de lutte contre le feu ; f) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité. Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. Sont exclus de cette définition : 1° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ; 2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ; 3° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ; 4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ;	Dioxyde de carbone

Activités	*Gaz à effet de serre*
5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ; 6° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ; 7° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ; 8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ; 9° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n°2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ; 10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant : a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ; b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an. Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ; 11° du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ; 12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ; 13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.	
Transport maritime Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1er*bis*, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1er*ter*, dudit règlement	Dioxyde de carbone À partir du 1er janvier 2026, méthane et oxyde nitreux

»

Art. 31. Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une nouvelle annexe III qui prend la teneur suivante :

«

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis*

Activité	*Gaz à effet de serre*
Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité : 1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée ; 2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ; 3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant. Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent : 1° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ; 2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ; 3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ; 4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b). Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre : 1° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point 1°, de la présente annexe ; 2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).	Dioxyde de carbone

».

Luxembourg, le 7 février 2024

Le Président-Rapporteur,
Christophe HANSEN

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

05

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

RM/JCS P.V. ECB 05

Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Procès-verbal de la réunion du 07 février 2024

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 20 décembre 2023 et du 10 janvier 2024

2. 8320 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat
   - Rapporteur : Monsieur Christophe Hansen
   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

3. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino, M. Dan Biancalana, M. Jeff Boonen, Mme Claire Delcourt, M. Alex Donnersbach, M. Franz Fayot, M. Paul Galles, M. Christophe Hansen, Mme Françoise Kemp, Mme Mandy Minella, M. Ben Polidori, M. David Wagner, Mme Joëlle Welfring

M. Guy Arendt, remplaçant M. Gusty Graas

M. Joe Ducomble, M. Georges Gehl, M. Tom Uri, du Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Gusty Graas

*

Présidence : M. Christophe Hansen, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 20 décembre 2023 et du 10 janvier 2024

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 8320 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

Monsieur le Président-Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au courrier électronique n°304851. Il explique notamment que l'avis de la Chambre de Commerce, daté du 24 janvier 2024 mais parvenu à la Chambre des Députés seulement le 2 février courant, a été ajouté à la première version du projet de rapport (courrier électronique n°304812) et le résume brièvement.

Suite à cette présentation, Madame Joëlle Welfring (*déi gréng*), rappelant que la Commission européenne a adressé une lettre de mise en demeure pour non-respect du droit de l'UE au Luxembourg, souhaite savoir à quelle échéance le projet de loi sous rubrique sera évacué. Monsieur le Président-Rapporteur confirme que le délai de transposition des directives (UE) 2023/958 et (UE) 2023/959 était le 31 décembre 2023 mais qu'il n'a pas été possible d'évacuer le projet de loi avant cette date en raison, d'une part, des élections législatives et, d'autre part, de l'absence de l'avis du Conseil d'État avant le 22 décembre 2023. Les représentants gouvernementaux précisent cependant que le Luxembourg dispose d'un délai de deux mois pour envoyer une réponse à la Commission européenne. Étant donné que le projet de loi sera vraisemblablement voté endéans ce délai, le Luxembourg ne sera pas sanctionné. Il est donc convenu de faire mettre le projet de loi à l'ordre du jour d'une séance plénière le plus rapidement possible.

Suite aux remarques afférentes de Monsieur le Président-Rapporteur au cours de la réunion du 10 janvier dernier et de la Chambre de Commerce, les représentants gouvernementaux font savoir que l'article 40, paragraphe 1*quater*[1], de la loi du 15 décembre 2020 relative au climat (introduit par l'article 22 initial du projet de loi sous rubrique) sera modifié à la faveur d'un nouveau projet de loi qui sera déposé prochainement à la Chambre des Députés en vue de la transposition du SEQE 2. Cette modification visera à supprimer le mot « détenir » du paragraphe 1*quater*. Dans ce contexte et suite à des interventions de Monsieur Franz Fayot (LSAP) et de Madame Joëlle Welfring, Monsieur Christophe Hansen (CSV) rappelle qu'il est en effet important de clarifier que les comptes appartenant à des entités immatriculées dans un pays tiers ne seront pas fermés au moment de l'entrée en vigueur de la future loi. Si cette disposition a été insérée dans le projet de loi dans le but d'éviter un afflux de nouvelles demandes de pays tiers, Monsieur le Président-Rapporteur se demande si la Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF) ne serait pas mieux outillée que l'Administration de l'environnement pour effectuer les contrôles nécessaires en la matière, alors que cette dernière dispose de ressources limitées et que la vérification de la documentation exigée est très complexe.

Monsieur Franz Fayot note également que la Chambre de Commerce exprime des inquiétudes quant à l'introduction du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) en parallèle de la suppression des quotas gratuits, craignant que cela n'entrave la compétitivité des exportateurs européens sur le marché mondial. Monsieur le Président-Rapporteur rappelle dans ce contexte que le MACF cible des secteurs très spécifiques, notamment le fer et l'acier et concerne uniquement les entreprises qui exportent dans les pays tiers.

Le projet de rapport est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

3. Divers

Monsieur le Président informe avoir pris connaissance de la demande de la sensibilité politique *déi gréng* d'avoir un échange de vues avec Monsieur le Ministre de l'Environnement, du Climat

[1] « Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois »

et de la Biodiversité concernant la communication de la Commission européenne sur l'objectif de l'UE en matière de climat pour 2040. Il sera donné suite à cette demande au cours d'une prochaine réunion.

Il est également convenu de porter prochainement à l'ordre du jour les motions renvoyées à la Commission en date du 14 décembre 2023 lors de l'heure d'actualité au sujet de la COP28 à Dubaï et déjà discutées une première fois lors de la réunion du 20 décembre 2023.

Luxembourg, le 12 février 2024

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Texte voté - prtojet de loi N°8320

Chambre des Députés
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N°8320
PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

*

Art. 1er.

À l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 3° est remplacé par la disposition suivante : « 3° « émissions SEQE » : 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 » ;

2° Au point 6°, la référence aux articles « 24 et 25 » est remplacée par celle aux articles « 24, 25 et 41*ter* » ;

3° Le point 22° est abrogé ;

4° Au point 23°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

5° À la suite du point 23° sont insérés les points 24° à 30° libellés comme suit :

« 24° « effets hors CO_2 de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

25° « 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 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, tel que modifié ;

26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du 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 gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;

27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage, les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;

28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;

29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*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 :

a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1er, point 9°, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière, l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1er, point 8°, du règlement ministériel précité du 18 mars 2010, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ;

b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004 pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;

c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée de la « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005 ;

d) si les lettres a), b) et c) 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 l'administration ;

30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement. »

Art. 2.
À l'article 3 de la même loi, à la suite du point 2°, il est inséré un point 2*bis*° libellé comme suit :
« 2*bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » ».

Art. 3.
À l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, de la même loi, les termes « et continue » sont supprimés.

Art. 4.
L'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :
« Au plus tard le 1er septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1er à la Plateforme climat et à l'Observatoire, et il est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations. Au plus tard le 1er décembre de la même année, les avis de la Plateforme climat et de l'Observatoire parviennent aux ministres visés à l´alinéa 1er. »

Art. 5.
À la suite du chapitre 3 de la même loi, il est inséré un chapitre 3*bis*, comprenant un article 15*bis,* libellé comme suit :

« Chapitre 3*bis*. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières
Art. 15*bis*. Autorité compétente et autorité douanière
(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.
(2) L'Administration des douanes et accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières. »

Art. 6.

À l'article 16 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, les termes « émissions SEQE résultant des » sont supprimés et la référence « à l'annexe I » est remplacée par celle « aux annexes I et III » ;

2° Il est inséré un paragraphe 2 libellé comme suit :
« (2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante. »

Art. 7.
Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 2 est modifié comme suit : « Section 2. – Secteur de l'aviation ».

Art. 8.
L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :
« Art. 17. Quantité totale de quotas pour l'aviation

« (1) Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.
Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :
1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;
2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;
3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;
4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.
Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.
(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.
(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question. »

Art. 9.
Les articles 18, 19 et 20 de la même loi sont abrogés.

Art. 10.
À l'article 21, première phrase, de la même loi, les termes « et des données relatives aux tonnes kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 19 » sont supprimés.

Art. 11.

Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 2, il est inséré une section 2*bis,* comprenant les articles 22*bis*, 22*ter*, 22*quater*, 22*quinquies*, 22*sexies* et 22*septies*, libellée comme suit :

« Section 2*bis*. – Secteur maritime

Art. 22*bis*. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Art. 22*ter*. Introduction progressive des exigences applicables
Les compagnies maritimes sont tenues de restituer des quotas selon le calendrier suivant :
1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;
2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;
3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.

Art. 22*quater*. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité
(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.
Aux fins de l'alinéa 1er, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.
(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22*ter* et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22*quinquies*. Surveillance et déclaration des émissions SEQE
En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration et soumettent à

l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*sexies*. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE
L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22*quinquies*, conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*septies*. Autorité responsable d'une compagnie maritime
(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :
1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;
2° 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 quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22*bis* ;
3° 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 22*bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.
(2) L'autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour. »

Art. 12.
À l'article 25, paragraphe 2, point 5°, de la même loi, les termes « dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile » sont remplacés par ceux de « dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4 ».

Art. 13.
À l'article 26, paragraphe 2, de la même loi, la date du « 15 février » est remplacée par celle du « 7 mars ».

Art. 14.
L'article 27 de la même loi est abrogé.

Art. 15.
À l'article 28 de la même loi, les termes « l'article 27 » sont remplacés par ceux de « l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 16.
À l'article 29, paragraphe 2, de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° À l'alinéa 1er, les termes « titre III » sont remplacés par ceux de « chapitre 3 » ;

2° À l'alinéa 2, la référence « au paragraphe 2, lettres b) et c), » est remplacée par celle « à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 17.

À l'article 30 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. 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 ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1er, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1er mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10*ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :

1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;

2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;

3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1*ter*) 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) 2023/956 précité.

(1*quater*) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation à l'alinéa 1er, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement 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 marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique. » ;

2° Les paragraphes 2 et 3 sont abrogés ;

3° Au paragraphe 9, les termes « , sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable » sont supprimés.

Art. 18.
À l'article 31, paragraphe 1er, de la même loi, la date du « 28 février » est remplacée par celle du « 30 juin ».

Art. 19.
Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 4 est modifié comme suit : « Section 4.- Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime ».

Art. 20.
À l'article 34 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations » sont remplacés par ceux de « aux exploitants d'aéronefs, aux exploitants d'installations ou aux compagnies maritimes » ;

2° Le paragraphe 3 est abrogé ;

3° Le paragraphe 4 est remplacé par la disposition suivante :
« (4) Le 30 septembre de chaque année au plus tard :

1° tout exploitant d'une installation restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

2° tout exploitant d'aéronef restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

3° toute compagnie maritime restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22*sexies*.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément à l'alinéa 1er. » ;

4° À la suite du paragraphe 4 sont insérés les paragraphes 4*bis*, 4*ter*, 4*quater* et 4*quinquies* libellés comme suit :

« (4*bis*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

(4*ter*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quinquies*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.

(4*quater*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quater*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.

(4*quinquies*) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages. » ;

5° À la suite du paragraphe 5 sont insérés les paragraphes 5*bis* et 5*ter* libellés comme suit :

« (5*bis*) 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 de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5*ter*) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*,

paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question. » ;

6° À la suite du paragraphe 7 sont insérés les paragraphes 7*bis* et 7*ter* libellés comme suit :

« (7*bis*) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;

2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021.

Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO_2 des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

1° vols d'État ;

2° vols humanitaires ;

3° vols médicaux ;

4° vols militaires ;

5° vols de lutte contre le feu ;

6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

(7*ter*) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026. »

Art. 21.
À la suite de l'article 34 de la même loi, il est inséré un article 34*bis* libellé comme suit :

« Art. 34*bis*. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :

1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée ;

2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée.

Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1er sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1er janvier 2013

au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(4) Par dérogation à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1er, points 1° et 2°, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO_2, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n°606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

(5) Le paragraphe 1er s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement. »

Art. 22.
À l'article 36 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont insérés les paragraphes 2 et 3 libellés comme suit :

« (2) À partir du 1er janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO_2 de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1er, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande. »

Art. 23.

À l'article 40 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 3, les termes « comptes de vérificateur » figurant à la première phrase sont remplacés par ceux de « enregistrements des vérificateurs » et la seconde phrase est supprimée ;

2° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'exploitants et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs. L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet la consultation du registre, de lancer et d'approuver des processus.

(1*ter*) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.

(1*quater*) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois. »

Art. 24.

Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 4, il est inséré une section 4*bis,* comprenant les articles 41*bis,* 41*ter* et 41*quater*, libellée comme suit :

« Section 4*bis*. - Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs

Art. 41*bis*. Champ d'application

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, 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. La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2*bis* et 3.

Art. 41*ter*. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

(1) À partir du 1er janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux paragraphes 2 et 3.

(2) Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1er au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

1° de l'entité réglementée ;

2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;

3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;

4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;

5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(3) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1er aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions

SEQE 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 les éléments suivants :
1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;
2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;
3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;
4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 37, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.
(5) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.
(6) L'entité réglementée informe l'administration 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, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.
Art. 41*quater*. Déclaration des émissions SEQE pour l'année 2024
Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025. »

Art. 25.

À l'article 42 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité, » sont insérés entre ceux de « le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, » et ceux de « du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité » ;

2° Le paragraphe 4, alinéa 1er, est remplacé par la disposition suivante :

« Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime qui, au plus tard le 30 septembre de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. » ;

3° Au paragraphe 4, alinéa 2, la date du « 30 avril » est remplacée par celle du « 30 septembre » ;

4° À la suite du paragraphe 4, il est inséré un paragraphe 4*bis* libellé comme suit :

« (4*bis*) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement. » ;

5° Au paragraphe 5, alinéa 2, sont apportées les modifications suivantes :

a) A la première phrase, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » ;

b) La deuxième phrase devient un nouvel alinéa 3 ;

6° Au paragraphe 5, nouvel alinéa 4, le terme « Titre » est remplacé par celui de « chapitre » ;

7° À la suite du paragraphe 5, il est inséré un paragraphe 6 libellé comme suit :

« Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

Art. 26.

À l'article 43 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, sont apportées les modifications suivantes :

a) La référence aux articles « 19, 21, 23, 24 paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30 paragraphe 12, 34, 36, 37 et 40 paragraphe 3 » est remplacé par celle aux articles « 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37 et 40, paragraphe 3 » ;

b) Au point 1°, les termes « à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef » sont remplacés par ceux de « à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef ou à la compagnie maritime » ;

2° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes ».

Art. 27.

L'article 44, paragraphe 1er, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :
« (1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des douanes et accises et les agents de l'administration sont chargés de constater les infractions à la présente loi, ses règlements d'exécution et au règlement (UE) 2023/956 précité. »

Art. 28.

À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au point 8°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

2° À la suite du point 8° sont insérés les points 9° et 10° libellés comme suit :

« 9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;

10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1er à 3, l'article 11*bis*, paragraphes 1er à 3, ou l'article 12, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre. »

Art. 29.
À l'article 49 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, la référence à « l'article 11 » est remplacée par celle à « l'article 10 » ;

2° Au paragraphe 2, la référence à « l'article 12 » est remplacée par celle à « l'article 11 » ;

3° Au paragraphe 3, la référence à « l'article 13 » est remplacée par celle à « l'article 12 » ;

4° Le paragraphe 5 est abrogé ;

5° À la suite du paragraphe 6, il est ajouté un paragraphe 7 libellé comme suit :

« L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du […] portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025. »

Art. 30.
À l'annexe I de la présente loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 1. est remplacé par la disposition suivante : « 1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi. » ;

2° Le point 3. est remplacé par la disposition suivante : « 3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance

calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul. » ;

3° Le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Activités	**Gaz à effet de serre**
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) À partir du 1er janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés	Dioxyde de carbone

comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone

Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H_2) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na_2CO_3) et de bicarbonate de sodium ($NaHCO_3$)	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde carbone	Dioxyde de carbone
Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Aviation Vols entre aérodromes situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aérodromes qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes : 1° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ; 2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions	Dioxyde de carbone

ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021 ; aux fins du présent point, les émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte : a) vol d'État ; b) vols humanitaires ; c) vols médicaux ; d) vols militaires ; e) vols de lutte contre le feu ; f) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité. Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. Sont exclus de cette définition : 1° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ; 2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ; 3° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu ; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ; 4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ; 5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ; 6° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ; 7° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de	

certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ; 8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ; 9° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n°2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ; 10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant : a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ; b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an. Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ; 11° du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ; 12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ; 13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.	
Transport maritime Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1er*bis*, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1er*ter*, dudit règlement	Dioxyde de carbone À partir du 1er janvier 2026, méthane et oxyde nitreux

».

Art. 31.

Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une nouvelle annexe III qui prend la teneur suivante :
«

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis*

Activité	**Gaz à effet de serre**
Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité : 1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée ; 2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ; 3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant. Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent : 1° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ; 2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ; 3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ; 4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b). Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre :	Dioxyde de carbone

1° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point 1°, de la présente annexe ; 2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).	

».

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 14 mars 2024

Le Secrétaire général, Le Président,

s. Laurent Scheeck s. Claude Wiseler

Bulletin de vote n°2 - PL 8320

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 14/03/2024 15:24:41
Scrutin: 2
Vote: PL 8320 - Quotas d'émission européen
Description: Projet de loi N°8320

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	49	2	5	56
Procurations:	4	0	0	4
Total:	53	2	5	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Adehm Diane	Oui		Arendt épouse Kemp Nancy	Oui	(Mosar Laurent)
Bauer Maurice	Oui		Boonen Jeff	Oui	
Donnersbach Alex	Oui		Eicher Emile	Oui	
Eischen Félix	Oui		Galles Paul	Oui	
Hansen Christophe	Oui		Hengel Max	Oui	
Kemp Françoise	Oui		Lies Marc	Oui	
Modert Octavie	Oui		Morgenthaler Nathalie	Oui	
Mosar Laurent	Oui		Spautz Marc	Oui	
Weiler Charel	Oui		Weydert Stéphanie	Oui	
Wiseler Claude	Oui		Wolter Michel	Oui	
Zeimet Laurent	Oui				
DP					
Agostino Barbara	Oui		Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui		Cahen Corinne	Oui	
Emering Luc	Oui		Etgen Fernand	Oui	
Goldschmidt Patrick	Oui	(Graas Gusty)	Graas Gusty	Oui	
Hartmann Carole	Oui		Minella Mandy	Oui	
Polfer Lydie	Oui	(Bauler André)	Schockmel Gérard	Oui	
LSAP					
Biancalana Dan	Oui		Bofferding Taina	Oui	
Braz Liz	Oui		Closener Francine	Oui	
Cruchten Yves	Oui		Delcourt Claire	Oui	
Di Bartolomeo Mars	Oui		Engel Georges	Oui	
Fayot Franz	Oui		Haagen Claude	Oui	
Lenert Paulette	Oui				
ADR					
Engelen Jeff	Non		Kartheiser Fernand	Non	
Keup Fred	Non		Schoos Alexandra	Non	
Weidig Tom	Non				
déi gréng					
Bausch François	Oui		Sehovic Meris	Oui	
Tanson Sam	Oui		Welfring Joëlle	Oui	

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 14/03/2024 15:24:41
Scrutin: 2
Vote: PL 8320 - Quotas d'émission européen
Description: Projet de loi N°8320

Président: M. Wiseler Claude
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	49	2	5	56
Procurations:	4	0	0	4
Total:	53	2	5	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
Piraten					
Clement Sven	Oui	(Polidori Ben)	Goergen Marc	Oui	
Polidori Ben	Oui				
DÉI LÉNK					
Baum Marc	Abst		Wagner David	Abst	

Le Président:

Le Secrétaire Général:

8320/06

N° 8320[6]

CHAMBRE DES DEPUTES

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL PAR LE CONSEIL D'ETAT

(29.3.2024)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 14 mars 2024 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 mars 2024 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 22 décembre 2023 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 12 votants, le 29 mars 2024.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Résumé

8320 : résumé

Le projet a pour objet de modifier la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, suite aux changements intervenus au niveau européen concernant le système d'échange de quotas d'émission (SEQE).

Ainsi, il transpose en droit national les deux directives suivantes :
- la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial. Cette directive concerne le secteur de l'aviation commerciale. Comme auparavant, le SEQE s'applique aux vols au sein de l'Espace économique européen. Le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) s'applique aux vols extra-européens à destination et en provenance des pays tiers participant à ce régime. En application du principe de pollueur-payeur, il est prévu que les quotas d'émission gratuits pour le secteur de l'aviation seront progressivement supprimés en 2024 et 2025 et qu'ils feront l'objet d'une mise aux enchères intégrale à partir de 2026 ;
- la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union. Les changements apportés par cette directive concernent l'inclusion des émissions du secteur du transport maritime, ainsi que la mise en place d'un nouveau SEQE autonome applicable aux secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires.

En outre, le projet de loi met en œuvre les deux règlements suivants :
- le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Ce règlement a comme objet l'établissement du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), afin d'éviter que les efforts de réduction des émissions de GES consentis par l'UE ne soient neutralisés par une augmentation des émissions en dehors de ses frontières qui résulterait d'une délocalisation de la production vers des pays tiers ou d'une augmentation des importations de produits à plus haute intensité de carbone. Le MACF vise les secteurs du ciment, de l'électricité, des engrais, du fer, de l'acier, de l'aluminium et de l'hydrogène ; il est conçu pour fonctionner parallèlement au SEQE, dont il est le pendant en ce qui concerne les marchandises importées ;
- le règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

Le projet de loi prévoit également la modification de certaines autres dispositions de la loi précitée du 15 décembre 2020 non liées à la transposition du droit européen, et notamment :
- la modification renforçant le rôle de l'Observatoire de la politique climatique, qui se verra confier la mission d'émettre un avis sur l'avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC) ;
- la prolongation d'un mois du délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC, afin de permettre une participation plus large du public ;
- la modification des conditions d'ouverture de comptes au sein du registre SEQE luxembourgeois afin de faire face au nombre croissant de demandes et de réduire le risque de fraude.

Mémorial A N° 221 de 2024

JOURNAL OFFICIEL

DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MÉMORIAL A

N° 221 du 4 juin 2024

Loi du 29 mai 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial ;

Vu la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union ;

Le Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 mars 2024 et celle du Conseil d'État du 29 mars 2024 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1er.

À l'article 2 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 3° est remplacé par la disposition suivante : « 3° « émissions SEQE » : 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 » ;

2° Au point 6°, la référence aux articles « 24 et 25 » est remplacée par celle aux articles « 24, 25 et 41*ter* » ;

3° Le point 22° est abrogé ;

4° Au point 23°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

5° À la suite du point 23° sont insérés les points 24° à 30° libellés comme suit :

« 24° « effets hors CO_2 de l'aviation » : les effets sur le climat du rejet, lors de la combustion de carburant, d'oxydes d'azote (NOx), de particules de suie et d'espèces de soufre oxydées, ainsi que les effets de la vapeur d'eau, notamment des traînées de condensation, provenant d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ;

25° « 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 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, tel que modifié ;

26° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, lettre c), du 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 gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, tel que modifié ;

27° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage, les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 3 *octies bis*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, sont exclus ;

28° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;

29° « entité réglementée » : aux fins du chapitre 4, section 4*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 :

a) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 5, paragraphe 1er, point 9°, de l'annexe dénommée « loi belge modifiée du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière » publiée par le règlement ministériel modifié du 18 mars 2010 portant publication de la loi belge du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise transposant la Directive 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008 et abrogeant la Directive 92/12/CEE en la matière, l'entrepositaire agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1er, point 8°, du règlement ministériel précité du 18 mars 2010, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ;

b) si la lettre a) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 du règlement ministériel précité du 18 mars 2010 ou des articles 416 et 417 de l'annexe dénommée « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel modifié du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004 pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;

c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée de la « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005 ;

d) si les lettres a), b) et c) 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 l'administration ;

30° « l'administration » : l'Administration de l'environnement. »

Art. 2.

À l'article 3 de la même loi, à la suite du point 2°, il est inséré un point 2*bis*° libellé comme suit :

« 2*bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis* » ».

Art. 3.

À l'article 5, paragraphe 2, alinéa 2, point 1°, de la même loi, les termes « et continue » sont supprimés.

Art. 4.

L'article 8, paragraphe 1er, alinéa 2, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante :

« Au plus tard le 1er septembre 2027 et tous les dix ans par la suite et sur décision du Gouvernement en conseil, cet avant-projet de plan national intégré en matière d'énergie et de climat est transmis par les ministres visés au paragraphe 1er à la Plateforme climat et à l'Observatoire, et il est publié sur un site internet créé à cet effet pendant deux mois aux fins d'enquête publique permettant aux personnes intéressées de formuler leurs observations. Au plus tard le 1er décembre de la même année, les avis de la Plateforme climat et de l'Observatoire parviennent aux ministres visés à l'alinéa 1er. »

Art. 5.

À la suite du chapitre 3 de la même loi, il est inséré un chapitre 3*bis*, comprenant un article 15*bis,* libellé comme suit :

«

Chapitre 3*bis*. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Art. 15*bis*. Autorité compétente et autorité douanière

(1) L'administration est l'autorité compétente chargée d'exécuter les fonctions et tâches prévues par le règlement (UE) 2023/956 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières au sens de l'article 11 de ce règlement.

(2) L'Administration des douanes et accises exerce les fonctions et tâches que le règlement (UE) 2023/956 précité confère aux autorités douanières.

»

Art. 6.

À l'article 16 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, les termes « émissions SEQE résultant des » sont supprimés et la référence « à l'annexe I » est remplacée par celle « aux annexes I et III » ;

2° Il est inséré un paragraphe 2 libellé comme suit :

« (2) Lorsqu'une installation qui relève du champ d'application du SEQE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 mégawatts, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'exploitant de ladite installation peut demander au ministre que l'installation continue de relever du SEQE jusqu'à la fin de la période de cinq ans visée à l'article 31, paragraphe 2, uniquement ou également de la période de cinq ans suivante. »

Art. 7.

Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 2 est modifié comme suit : « Section 2. - Secteur de l'aviation ».

Art. 8.

L'article 17 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

«

Art. 17. Quantité totale de quotas pour l'aviation

« (1) Pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander à bénéficier, chaque année, de quotas à titre gratuit pour l'utilisation, pour leurs vols subsoniques pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, de carburants d'aviation durables et d'autres carburants d'aviation qui ne sont pas dérivés

de combustibles fossiles, recensés dans le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) et éligibles pour atteindre les objectifs d'incorporation en volume de ces carburants fixés à l'annexe I du même règlement.

Lorsque le carburant d'aviation admissible ne peut être physiquement attribué dans un aéroport à un vol spécifique, les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont disponibles pour les carburants d'aviation admissibles embarqués dans cet aéroport, proportionnellement aux émissions SEQE des vols, de l'exploitant d'aéronef au départ de cet aéroport, pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1er sont alloués pour couvrir tout ou partie de l'écart de prix entre l'utilisation du kérosène fossile et l'utilisation des carburants d'aviation admissibles concernés, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation des combustibles fossiles.

Les quotas alloués au titre du présent paragraphe couvrent :

1° 70 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et d'hydrogène produit à partir de sources d'énergie renouvelables, et de biocarburants avancés tels qu'ils sont définis dans les règlements grand-ducaux pris en exécution de l'article 12 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

2° 95 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de carburants renouvelables d'origine non biologique conformes à l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, utilisés dans l'aviation, pour lesquels le facteur d'émission est égal à zéro au titre de l'annexe IV de la directive 2003/87/CE précitée ou de l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 14 de cette directive ;

3° 100 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er, dans des aéroports situés sur des îles de moins de 10 000 kilomètres carrés qui ne sont pas reliées au continent par une liaison routière ou ferroviaire, dans des aéroports qui ne sont pas suffisamment grands pour être définis comme des aéroports de l'Union européenne conformément au règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 3, lettre c), de la directive 2003/87/CE précitée, et dans des aéroports situés dans une région ultrapériphérique ;

4° dans les cas autres que ceux visés aux points 1°, 2° et 3°, 50 pour cent de l'écart de prix restant entre l'utilisation de kérosène fossile et de tout carburant d'aviation admissible qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles couverts par l'alinéa 1er.

Sur une base annuelle, les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander au ministre une allocation de quotas sur la base de la quantité de chaque carburant d'aviation admissible visé au présent paragraphe utilisé sur des vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, entre le 1er janvier 2024 et le 31 décembre 2030, à l'exclusion des vols pour lesquels cette exigence est considérée comme satisfaite en vertu de l'article 34*bis*. Si, pour une année donnée, la demande de quotas pour l'utilisation de ces carburants est supérieure aux quotas disponibles, la quantité de quotas est réduite de manière uniforme pour tous les exploitants d'aéronefs concernés par l'allocation pour ladite année.

(2) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure vis-à-vis des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 résultant de vols entre un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée, aux exploitants d'aéronefs le sont proportionnellement à leur part d'émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour 2023. Ce calcul tient également compte des émissions SEQE vérifiées résultant des activités aériennes déclarées pour les vols qui ne sont couverts par le SEQE qu'à partir du 1er janvier 2024. Au plus tard le 30 juin de l'année concernée, le ministre délivre les quotas qui sont alloués à titre gratuit pour l'année en question. »

Art. 9.

Les articles 18, 19 et 20 de la même loi sont abrogés.

Art. 10.

À l'article 21, première phrase, de la même loi, les termes « et des données relatives aux tonnes kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 19 » sont supprimés.

Art. 11.

Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 2, il est inséré une section 2*bis,* comprenant les articles 22*bis*, 22*ter*, 22*quater*, 22*quinquies*, 22*sexies* et 22*septies*, libellée comme suit :

«

Section 2*bis*. - Secteur maritime

Art. 22*bis*. Allocation de quotas et exigences en matière de restitution

L'allocation de quotas et les exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime s'appliquent à 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, 100 pour cent des émissions SEQE des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 pour cent des émissions SEQE des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Art. 22*ter*. Introduction progressive des exigences applicables

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

1° 40 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2024 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;
2° 70 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2025 soumises à des exigences en matière de restitution conformément à l'article 34 ;
3° 100 pour cent des émissions SEQE vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année par la suite conformément à l'article 34.

Art. 22*quater*. Transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité

(1) Lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant, de l'exploitation du navire ou des deux, est assumée, en vertu d'un accord contractuel, par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime peut prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas.

Aux fins de l'alinéa 1er, on entend par « exploitation du navire » la détermination de la cargaison transportée ou de l'itinéraire et de la vitesse du navire.

(2) Nonobstant ce droit au remboursement, la compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas en vertu de l'article 22*ter* et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22*quinquies*. Surveillance et déclaration des émissions SEQE

En ce qui concerne les émissions SEQE liées aux activités de transport maritime énumérées à l'annexe I, les compagnies maritimes surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration et soumettent à l'administration les données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*sexies*. Règles relatives à la vérification et l'accréditation des émissions SEQE

L'administration vérifie la déclaration des données d'émissions SEQE agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 22*quinquies*, conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22*septies*. Autorité responsable d'une compagnie maritime

(1) L'autorité responsable d'une compagnie maritime est :

1° pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée ;
2° 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 quatre années de surveillance précédentes et tombant sous le coup de l'article 22*bis* ;
3° 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 22*bis* au cours des quatre années de surveillance précédentes, l'État membre dans lequel un navire de la compagnie maritime a commencé ou terminé son premier voyage relevant du champ d'application défini dans ledit article.

(2) L'autorité responsable d'une compagnie maritime qui, conformément à la liste établie par voie d'acte d'exécution de la Commission européenne en application de l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE précitée, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour.

»

Art. 12.

À l'article 25, paragraphe 2, point 5°, de la même loi, les termes « dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile » sont remplacés par ceux de « dans le délai fixé à l'article 34, paragraphe 4 ».

Art. 13.

À l'article 26, paragraphe 2, de la même loi, la date du « 15 février » est remplacée par celle du « 7 mars ».

Art. 14.

L'article 27 de la même loi est abrogé.

Art. 15.

À l'article 28 de la même loi, les termes « l'article 27 » sont remplacés par ceux de « l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 16.

À l'article 29, paragraphe 2, de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° À l'alinéa 1er, les termes « titre III » sont remplacés par ceux de « chapitre 3 » ;
2° À l'alinéa 2, la référence « au paragraphe 2, lettres b) et c), » est remplacée par celle « à l'article 10, paragraphe 2, lettre b), de la directive 2003/87/CE précitée ».

Art. 17.

À l'article 30 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Si une installation est concernée par l'obligation d'effectuer un audit énergétique ou de mettre en œuvre un système de management de l'énergie certifié en vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. 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 ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

Outre les exigences énoncées à l'alinéa 1er, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1er mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10*ter*, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE précitée et contient les éléments suivants :

1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;
2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;
3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(1*ter*) 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) 2023/956 précité.

(1*quater*) Sous réserve de l'application du règlement (UE) 2023/956 précité, aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des marchandises énumérées à l'annexe I dudit règlement.

Par dérogation à l'alinéa 1er, pendant les premières années d'application du règlement (UE) 2023/956 précité, la fabrication des marchandises visées à l'annexe I dudit règlement 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 marchandises est appliqué, dénommé ci-après le « facteur MACF ». Le facteur MACF est égal à 100 pour cent pour la période comprise entre l'entrée en vigueur de ce règlement et la fin de 2025 et, sous réserve de l'application des dispositions de l'article 36, paragraphe 3, lettre b), de ce règlement, est égal à 97,5 pour cent en 2026, 95 pour cent en 2027, 90 pour cent en 2028, 77,5 pour

cent en 2029, 51,5 pour cent en 2030, 39 pour cent en 2031, 26,5 pour cent en 2032 et 14 pour cent en 2033. À partir de 2034, aucun facteur MACF ne s'applique. » ;

2° Les paragraphes 2 et 3 sont abrogés ;

3° Au paragraphe 9, les termes « , sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable » sont supprimés.

Art. 18.

À l'article 31, paragraphe 1er, de la même loi, la date du « 28 février » est remplacée par celle du « 30 juin ».

Art. 19.

Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 4 est modifié comme suit : « Section 4. - Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime ».

Art. 20.

À l'article 34 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations » sont remplacés par ceux de « aux exploitants d'aéronefs, aux exploitants d'installations ou aux compagnies maritimes » ;

2° Le paragraphe 3 est abrogé ;

3° Le paragraphe 4 est remplacé par la disposition suivante :

« (4) Le 30 septembre de chaque année au plus tard :

1° tout exploitant d'une installation restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant aux émissions SEQE totales de cette installation au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

2° tout exploitant d'aéronef restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 37 ;

3° toute compagnie maritime restitue au sein du registre un nombre de quotas correspondant à ses émissions SEQE totales au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 22*sexies*.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément à l'alinéa 1er. » ;

4° À la suite du paragraphe 4 sont insérés les paragraphes 4*bis*, 4*ter*, 4*quater* et 4*quinquies* libellés comme suit :

« (4*bis*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 pour cent de quotas en moins que leurs émissions SEQE vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

(4*ter*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quinquies*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers.

(4*quater*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1er, point 3°, et aux articles 42 et 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et il ne prend aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages définis par des actes d'exécution de la Commission européenne conformément à l'article 12, paragraphe 3 -*quater*, de la directive 2003/87/CE précitée et effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers.

(4*quinquies*) L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 lors des voyages entre un port situé dans une région

ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages. » ;

5° À la suite du paragraphe 5 sont insérés les paragraphes 5*bis* et 5*ter* libellés comme suit :

« (5*bis*) 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 de telle manière qu'ils sont devenus chimiquement liés à, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris toute activité normale ayant lieu après la fin de vie du produit.

(5*ter*) En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols à destination ou en provenance d'États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25*bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE rejetées jusqu'au 31 décembre 2026 et résultant de vols reliant l'EEE et des États qui ne sont pas énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, autres que les vols à destination de la Suisse et du Royaume-Uni, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

En ce qui concerne les émissions SEQE des vols à destination et en provenance des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement, tels qu'ils sont définis par les Nations unies, autres que ceux qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et autres que les États dont le produit intérieur brut par habitant est supérieur ou égal à la moyenne de l'Union européenne, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question. » ;

6° À la suite du paragraphe 7 sont insérés les paragraphes 7*bis* et 7*ter* libellés comme suit :

« (7*bis*) Conformément à la méthode énoncée dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visée à l'article 12, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE précitée, l'administration calcule, chaque année, les exigences de compensation pour l'année civile précédente en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

L'administration calcule également les exigences de compensation totales finales pour une période de conformité du régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dénommé ci-après le « CORSIA », donnée et, au plus tard le 30 novembre de l'année suivant la dernière année de la période de conformité du CORSIA concernée, informe de ces exigences les exploitants d'aéronefs qui remplissent les conditions énoncées à l'alinéa 3.

L'administration communique le niveau de compensation aux exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;

2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de l'annexe I, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021.

Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO_2 des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :

1° vols d'État ;
2° vols humanitaires ;
3° vols médicaux ;
4° vols militaires ;
5° vols de lutte contre le feu ;
6° vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que lesdits vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité.

(7*ter*) Les exploitants d'aéronefs qui sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou qui sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre, annulent les unités uniquement pour ce qui est de la quantité notifiée par cet État membre, pour la période de conformité du CORSIA concernée. L'annulation a lieu au plus tard le 31 janvier 2025 pour les émissions SEQE de la période de 2021 à 2023 et au plus tard le 31 janvier 2028 pour les émissions SEQE de la période de 2024 à 2026. »

Art. 21.

À la suite de l'article 34 de la même loi, il est inséré un article 34*bis* libellé comme suit :

«

Art. 34*bis*. Dérogations applicables avant la mise en œuvre obligatoire du mécanisme de marché mondial de l'Organisation de l'aviation civile internationale

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 1er, l'article 42 et l'article 43, le ministre considère que les exigences énoncées dans lesdites dispositions sont satisfaites et ne prend aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne :

1° toutes les émissions SEQE de vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des États en dehors de l'EEE, à l'exception des vols à destination d'aérodromes situés au Royaume-Uni ou en Suisse, pour chaque année civile du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2026, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée ;
2° toutes les émissions SEQE de vols reliant un aérodrome situé dans une région ultrapériphérique au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et un aérodrome situé dans une autre région de l'EEE, pour chaque année civile du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2023, sous réserve du réexamen visé à l'article 28 *ter* de la directive 2003/87/CE précitée.

Aux fins des articles 34 et 36 et de l'article 11 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions SEQE vérifiées résultant de vols autres que ceux visés à l'alinéa 1er sont considérées comme les émissions SEQE vérifiées de l'exploitant d'aéronef.

(2) Par dérogation à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, la quantité de quotas à mettre aux enchères pour la période du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2026 est réduite de manière à correspondre à sa part d'émissions SEQE d'aviation attribuées résultant de vols ne faisant pas l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(3) Par dérogation à l'article 21, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de présenter des plans de surveillance comportant des mesures de surveillance et de déclaration des émissions SEQE pour les vols faisant l'objet des dérogations prévues au paragraphe 1er, points 1° et 2°.

(4) Par dérogation à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO_2, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1er, points 1° et 2°, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO_2, ses émissions SEQE sont considérées comme des émissions SEQE vérifiées si elles sont déterminées à l'aide de l'instrument pour petits émetteurs approuvé au titre du règlement (UE) n° 606/2010 de la Commission du 9 juillet 2010 portant approbation d'un instrument simplifié mis au point par

l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) afin d'estimer la consommation de carburant de certains exploitants d'aéronefs qui sont des petits émetteurs, et sur lequel Eurocontrol enregistre des données provenant de son dispositif d'aide pour le SEQE.

(5) Le paragraphe 1er s'applique aux pays avec lesquels un accord tel que visé à l'article 25 ou 25*bis* de la directive 2003/87/CE précitée a été conclu, selon les modalités de cet accord uniquement. »

Art. 22.

À l'article 36 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 1er, sont insérés les paragraphes 2 et 3 libellés comme suit :

« (2) À partir du 1er janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO_2 de chaque aéronef qu'il exploite, au cours de l'année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1er, lettres a) et b), de la directive 2003/87/CE précitée, dans des circonstances spécifiques où un exploitant d'aéronef opère sur un nombre très limité de paires d'aérodromes ou sur un nombre très limité de paires d'États qui sont soumis à des exigences de compensation ou sur un nombre très limité de paires d'États qui ne sont pas soumis à des exigences de compensation, cet exploitant d'aéronef peut demander à l'administration que ces données ne soient pas publiées au niveau de l'exploitant d'aéronef, en expliquant pourquoi la divulgation serait considérée comme préjudiciable à ses intérêts commerciaux. Sur la base de cette demande, l'administration peut demander à la Commission européenne que ces données soient publiées à un niveau d'agrégation plus élevé. La Commission européenne statue sur la demande. »

Art. 23.

À l'article 40 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 3, les termes « comptes de vérificateur » figurant à la première phrase sont remplacés par ceux de « enregistrements des vérificateurs » et la seconde phrase est supprimée ;

2° À la suite du paragraphe 1er sont insérés les paragraphes 1*bis*, 1*ter* et 1*quater* libellés comme suit :

« (1*bis*) Au moins un des représentants autorisés d'un compte doit être résident permanent au Luxembourg, sauf pour les enregistrements de vérificateurs, les comptes de dépôt d'exploitants et les comptes de dépôt d'exploitants d'aéronefs. L'accès de ce représentant autorisé résident permanent permet la consultation du registre, de lancer et d'approuver des processus.

(1*ter*) Dans le cas où le représentant autorisé d'un compte est une personne extérieure à l'entité titulaire du compte, l'ouverture du compte est conditionnée à la fourniture d'une preuve écrite du lien qu'elle entretient avec cette entité. Cette preuve doit être fournie annuellement.

(1*quater*) Seules des entités immatriculées dans un État membre de l'Espace économique européen ou en Suisse peuvent ouvrir et détenir un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois. »

Art. 24.

Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 4, il est inséré une section 4*bis,* comprenant les articles 41*bis,* 41*ter* et 41*quater*, libellée comme suit :

«

Section 4*bis*. - Système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs

Art. 41*bis*. Champ d'application

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux émissions SEQE, 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. La présente section ne s'applique pas aux émissions SEQE relevant des sections 2, 2*bis* et 3.

Art. 41*ter*. Autorisations d'émettre des gaz à effet de serre

(1) À partir du 1er janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux paragraphes 2 et 3.

(2) Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1er au ministre par l'entité réglementée au titre de la présente section comprend une description :

1° de l'entité réglementée ;
2° du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs visés à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation ;
3° de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III ;
4° des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions SEQE, conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés aux articles 14 et 30 *septies* de la directive 2003/87/CE précitée ;
5° un résumé non technique des informations visées aux points 1° à 4°.

(3) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1er aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'il a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions SEQE 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 les éléments suivants :

1° le nom et l'adresse de l'entité réglementée ;
2° une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par la présente section ;
3° une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par la présente section ;
4° un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
5° les exigences en matière de déclaration prévues par les actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée ;
6° l'obligation de restituer les quotas délivrés au titre de la présente section correspondant aux émissions SEQE totales de cette année, vérifiées conformément à l'article 37, jusqu'au 31 mai de l'année suivante.

(5) Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'administration afin d'obtenir son approbation.

(6) L'entité réglementée informe l'administration 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, le ministre met à jour l'autorisation conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne visés à l'article 14 de la directive 2003/87/CE précitée. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par la présente section, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Art. 41*quater*. Déclaration des émissions SEQE pour l'année 2024

Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41*ter* au 1er janvier 2025 déclare à l'administration ses émissions SEQE historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 avril 2025.

»

Art. 25.

À l'article 42 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 2, les termes « de la déclaration du niveau d'activité visé par le règlement d'exécution (UE) 2019/1842 précité, » sont insérés entre ceux de « le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 précité, » et ceux de « du rapport du vérificateur visé par le règlement (UE) 2018/2067 précité » ;

2° Le paragraphe 4, alinéa 1er, est remplacé par la disposition suivante :

« Tout exploitant, exploitant d'aéronef ou compagnie maritime qui, au plus tard le 30 septembre de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions SEQE de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions SEQE excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions SEQE excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions SEQE excédentaires ne libère pas l'exploitant, l'exploitant d'aéronef ou la compagnie maritime de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions SEQE excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. » ;

3° Au paragraphe 4, alinéa 2, la date du « 30 avril » est remplacée par celle du « 30 septembre » ;

4° À la suite du paragraphe 4, il est inséré un paragraphe 4*bis* libellé comme suit :

« (4*bis*) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement. » ;

5° Au paragraphe 5, alinéa 2, sont apportées les modifications suivantes :

a) À la première phrase, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » ;

b) La deuxième phrase devient un nouvel alinéa 3 ;

6° Au paragraphe 5, nouvel alinéa 4, le terme « Titre » est remplacé par celui de « chapitre » ;

7° À la suite du paragraphe 5, il est inséré un paragraphe 6 libellé comme suit :

« Les décisions prises en application du présent article sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

Art. 26.

À l'article 43 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, alinéa 1er, sont apportées les modifications suivantes :
   a) La référence aux articles « 19, 21, 23, 24 paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30 paragraphe 12, 34, 36, 37 et 40 paragraphe 3 » est remplacé par celle aux articles « 21, 23, 24, paragraphe 2, 25, paragraphe 3, 26, 30, paragraphe 11, 34, 36, 37 et 40, paragraphe 3 » ;
   b) Au point 1°, les termes « à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef » sont remplacés par ceux de « à l'exploitant, à l'exploitant d'un aéronef ou à la compagnie maritime » ;

2° Au paragraphe 4, les termes « le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes ».

Art. 27.

L'article 44, paragraphe 1er, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Outre les membres du cadre policier ayant la qualité d'officier de police judiciaire, les agents de l'Administration des douanes et accises et les agents de l'administration sont chargés de constater les infractions à la présente loi, ses règlements d'exécution et au règlement (UE) 2023/956 précité. »

Art. 28.

À l'article 46 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au point 8°, le point final est remplacé par un point-virgule ;

2° À la suite du point 8° sont insérés les points 9° et 10° libellés comme suit :

« 9° Toute personne qui par infraction à l'article 8 du règlement (UE) 2015/757 précité et dans les conditions prévues aux articles 9 ou 10 de ce règlement ne surveille pas les émissions de gaz à effet de serre ;

10° Toute personne qui par infraction à l'article 11, paragraphes 1er à 3, l'article 11*bis*, paragraphes 1er à 3, ou l'article 12, paragraphe 1er, du règlement (UE) 2015/757 précité ne déclare pas les émissions de gaz à effet de serre. »

Art. 29.

À l'article 49 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1er, la référence à « l'article 11 » est remplacée par celle à « l'article 10 » ;

2° Au paragraphe 2, la référence à « l'article 12 » est remplacée par celle à « l'article 11 » ;

3° Au paragraphe 3, la référence à « l'article 13 » est remplacée par celle à « l'article 12 » ;

4° Le paragraphe 5 est abrogé ;

5° À la suite du paragraphe 6, il est ajouté un paragraphe 7 libellé comme suit :

« L'article 2, point 22°, l'article 30, paragraphes 2 et 3, et l'annexe I, points 1. et 3., dans leur version en vigueur avant l'entrée en vigueur de la loi du 29 mai 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, restent applicables jusqu'au 31 décembre 2025. »

Art. 30.

À l'annexe I de la présente loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Le point 1. est remplacé par la disposition suivante : « 1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi. Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1er, alinéa 2, de la directive 2003/87/CE précitée, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne adoptés conformément à l'article 14, paragraphe 1er, de la directive 2003/87/CE précitée contribuent à plus de 95 pour cent en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre, ne sont pas visées par la présente loi. » ;

2° Le point 3. est remplacé par la disposition suivante : « 3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le SEQE de l'UE, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 mégawatts ne sont pas prises en considération dans ce calcul. » ;

3° Le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

Activités	**Gaz à effet de serre**
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux) À partir du 1er janvier 2024, combustion de combustibles dans des installations d'incinération de déchets municipaux dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, aux fins des articles 36 et 37.	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types	Dioxyde de carbone

de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du gypse ou production de plaques de plâtre et d'autres produits à base de gypse, avec une capacité de production de gypse calciné ou de gypse secondaire sec supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H_2) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na_2CO_3) et de bicarbonate de sodium ($NaHCO_3$)	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde carbone	Dioxyde de carbone

Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions SEQE relevant d'une autre activité régie par la présente loi	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Aviation Vols entre aérodromes situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 *quater*, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aérodromes qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes : 1° les exploitants d'aéronefs sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ; 2° ils produisent des émissions annuelles de CO_2 supérieures à 10 000 tonnes, qui proviennent de l'utilisation d'avions ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg et effectuant des vols relevant de la présente annexe, autres que ceux au départ et à l'arrivée dans le même État membre, y compris les régions ultrapériphériques du même État membre, à partir du 1er janvier 2021 ; aux fins du présent point, les émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte : a) vol d'État ; b) vols humanitaires ; c) vols médicaux ; d) vols militaires ; e) vols de lutte contre le feu ; f) vols précédant ou suivant un vol humanitaire, médical ou de lutte contre le feu, à condition que ces vols aient été effectués avec le même aéronef et aient été nécessaires à l'accomplissement des activités humanitaires, médicales ou de lutte contre le feu correspondantes ou au repositionnement de l'aéronef après ces activités en vue de sa prochaine activité. Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. Sont exclus de cette définition : 1° les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ;	Dioxyde de carbone

2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ; 3° les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu ; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ; 4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ; 5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ; 6° les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ; 7° les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ; 8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ; 9° les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 50 000 sièges par an ; 10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant : a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ; b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an. Les vols visés aux points 12° et 13° ou effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, des monarques régnants et leur proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ; 11° du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2030, les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un exploitant d'aéronef non commercial effectuant des vols dont les émissions SEQE annuelles totales sont inférieures à 1 000 tonnes par an (y compris les émissions SEQE des vols visés aux points 12° et 13) ; 12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ; 13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.	

Transport maritime Activités de transport maritime couvertes par le règlement (UE) 2015/757 précité à l'exception des activités de transport maritime couvertes par l'article 2, paragraphe 1er*bis*, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1er*ter*, dudit règlement	Dioxyde de carbone À partir du 1er janvier 2026, méthane et oxyde nitreux

».

Art. 31.

Après l'annexe II de la même loi, il est ajouté une nouvelle annexe III qui prend la teneur suivante :

«

ANNEXE III

Activité couverte par le chapitre 4, section 4*bis*

Activité	**Gaz à effet de serre**
Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs. Sont exclues de cette activité : 1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée ; 2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ; 3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant. Les secteurs du bâtiment et du transport routier correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, avec les modifications qui s'imposent : 1° production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain ; 2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ; 3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ; 4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b). Les autres secteurs correspondent aux sources d'émissions suivantes, définies dans les Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre :	Dioxyde de carbone

1° industries de l'énergie (code de catégorie de source 1A1), à l'exclusion des catégories définies au deuxième paragraphe, point 1°, de la présente annexe ; 2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).	

».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre de l'Environnement,
du Climat et de la Biodiversité,
Serge Wilmes

Le Ministre de l'Économie,des PME
de l'Energie et du Tourisme,
Lex Delles

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
Yuriko Backes

Le Ministre de Finances,
Gilles Roth

Château de Berg, le 29 mai 2024.
Henri

Doc. parl. 8320 ; sess. ord. 2022-2023 et législature 2023-2028 ; Dir. (UE) 2023/958 et Dir. (UE) 2023/959.