

## **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 Ducombe, 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 1<sup>er</sup>**

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. 1<sup>er</sup>.**

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<sup>ter</sup> » ;
- 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<sub>2</sub> 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 1<sup>er</sup>, 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'entrepôt agréé au sens de l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la même loi, est remplacé par la disposition suivante : « Au plus tard le 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> décembre de la même année, les avis de la Plateforme climat et de l'Observatoire parviennent aux ministres visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>. »

**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 1<sup>er</sup>, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 *2bis* 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 1<sup>er</sup>, points 2) et 3) de la directive (UE) 2023/958 modifiant les articles *3quater* et *3quinquies* 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>.

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre, y compris un autre aéroport 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, la retranscription littérale de l'article 3<sup>quater</sup>, 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<sup>quater</sup>, paragraphe 6, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> qui prendrait la teneur suivante :

« Pour la période du 1<sup>er</sup> 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<sup>o</sup>, 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 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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<sup>o</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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<sup>o</sup>.

Les quotas réservés au titre de l'alinéa 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>.

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre, y compris un autre aéroport 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 *2bis* relative au secteur maritime. Il transpose l'article 1<sup>er</sup>, point 7) de la directive (UE) 2023/959, insérant les articles *3octies bis* à *3octies octies* dans la directive 2003/87/CE. Hormis une remarque d'ordre légistique, le Conseil d'État note qu'à l'article *22septies* à insérer, par analogie au paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 *2bis*, comprenant les articles *22bis*, *22ter*, *22quater*, *22quinquies*, *22sexies* et *22septies*, libellée comme suit :

##### **« Section 2bis. – Secteur maritime**

##### **Art. 22bis.** 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. 22ter.** 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. 22quater. 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 1<sup>er</sup>, 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 22ter et de l'article 34, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de la présente loi.

Art. 22quinquies. 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. 22sexies. 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 22quinquies, conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 précité.

Art. 22septies. 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 22bis ;

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 22bis 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 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 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 1<sup>er</sup> sont insérés les paragraphes *1bis*, *1ter* et *1quater* libellés comme suit :

« (*1bis*) 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 1<sup>er</sup>, la réduction de 20 pour cent visée audit alinéa s'applique lorsque, au 1<sup>er</sup> mai 2024, les exploitants d'installations dont les niveaux d'émission de gaz à effet de serre sont supérieurs au 80<sup>e</sup> 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<sup>ter</sup>) 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<sup>quater</sup>) 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 restituée 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 restitué 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 restituée 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 22sexies.

Le ministre annule ensuite les quotas restitués conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup>. » ;

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

« (*4bis*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, 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.

(*4ter*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, 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.

(*4quater*) Par dérogation au paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, 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.

(*4quinquies*) 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 *5bis* et *5ter* libellés comme suit :

« (5bis) 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.

(5ter) 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 25bis, 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 25bis, 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 25bis, 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 7bis et 7ter libellés comme suit :

« (7bis) 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 25bis, 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 25bis, 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<sub>2</sub> 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 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Aux fins de l'alinéa 3, point 2°, les émissions de CO<sub>2</sub> 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<sup>ter</sup>) 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, points 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>.

(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 1<sup>er</sup>, points 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>.

(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<sub>2</sub>, ou lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef résultant de vols autres que ceux visés au paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, sont inférieures à 3 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> janvier 2025 une fois par an les effets hors CO<sub>2</sub> 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 1<sup>er</sup>, sont insérés les paragraphes 2 et 3 libellés comme suit :

« (2) À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, chaque exploitant d'aéronef surveille et déclare au ministre les effets hors CO<sub>2</sub> 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 1<sup>er</sup>, de la directive 2003/87/CE précitée.

(3) Pour la publication de la Commission européenne visée à l'article 14, paragraphe 6, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> sont insérés les paragraphes *1bis*, *1ter* et *1quater* libellés comme suit :

« (*1bis*) 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.

(*1ter*) 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.

(*1quater*) 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 *1bis*, *1ter* et *1quater* 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 *1quater* ; 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 :

« (*1quater*) 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 *4bis* relative à l'extension du SEQE aux secteurs des bâtiments, du transport routier et à d'autres secteurs. Le nouvel article *41bis* définit le champ d'application de la nouvelle section. Le nouvel article *41ter* 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 *41quater* prévoit que chaque entité qui détient une autorisation d'émettre de gaz à effet de serre visée à l'article *41ter* au 1<sup>er</sup> 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 *4bis*, comprenant les articles *41bis*, *41ter* et *41quater*, libellée comme suit :

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

Art. 41bis. 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, *2bis* et 3.

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

(1) À partir du 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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<sup>quater</sup>. Déclaration des émissions SEQE pour l'année 2024

Chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 41<sup>ter</sup> au 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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<sup>bis</sup> libellé comme suit :

« (4bis) 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 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> à 3, l'article 11*bis*, paragraphes 1<sup>er</sup> à 3, ou l'article 12, paragraphe 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 :

«

<b>Activités</b>	<b>Gaz à effet de serre</b>
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 1 <sup>er</sup> 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 <sub>2</sub> ) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 5 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na <sub>2</sub> CO <sub>3</sub> ) et de bicarbonate de sodium (NaHCO <sub>3</sub> )	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
<p>Aviation</p> <p>Vols entre aéroports situés dans deux États différents qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25bis, 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 25bis, 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 <i>quater</i>, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre aéroports qui sont situés dans deux pays tiers différents, assurés par les exploitants d'aéronefs qui remplissent l'ensemble des conditions suivantes :</p> <p>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 ;</p> <p>2° ils produisent des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> 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 1<sup>er</sup> janvier 2021 ; aux fins du présent point, les</p>	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 aéroport 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'aéroport 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 ;

<p>8° les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg ;</p> <p>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 ;</p> <p>10° les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :</p> <p>a) soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;</p> <p>b) soit des vols produisant des émissions SEQE totales inférieures à 10 000 tonnes par an.</p> <p>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 ;</p> <p>11° du 1<sup>er</sup> 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) ;</p> <p>12° les vols au départ d'aérodromes situés en Suisse à destination d'aérodromes situés dans l'EEE ;</p> <p>13° les vols au départ d'aérodromes situés au Royaume-Uni à destination d'aérodromes situés dans l'EEE.</p>	
<p>Transport maritime</p> <p>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 1<sup>er</sup><i>bis</i>, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup><i>ter</i>, dudit règlement</p>	<p>Dioxyde de carbone</p> <p>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, méthane et oxyde nitreux</p>

».

### **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 4bis

Activité	Gaz à effet de serre
<p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 27bis de la directive 2003/87/CE précitée ;</li> <li>2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ;</li> <li>3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant.</li> </ol> <p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 ;</li> <li>2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ;</li> <li>3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ;</li> <li>4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).</li> </ol> <p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 ;</li> <li>2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).</li> </ol>	<p>Dioxyde de carbone</p>

».

\*

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<sub>2</sub> et le nouveau Gouvernement a décidé que la trajectoire de la taxe CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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 30septies, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> février 2024 une liste exhaustive des compagnies maritimes qui, à partir du 1<sup>er</sup> 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**