

**N° 8320<sup>5</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

---

---

# **PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

## **RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ENVIRONNEMENT, DU CLIMAT ET DE LA BIODIVERSITE**

(7.2.2024)

La commission se compose de : M. Christophe HANSEN, Président-Rapporteur ; Mme Barbara AGOSTINO, MM. Dan BIANCALANA, Jeff BOONEN, Mme Claire DELCOURT, MM. Alex DONNERSBACH, Luc EMERING, Jeff ENGELEN, Franz FAYOT, Paul GALLES, Gusty GRAAS, Mmes Françoise KEMP, Mandy MINELLA, M. David WAGNER, Mme Joëlle WELFRING, Membres.

\*

### **I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi a été déposé à la Chambre des Députés le 5 octobre 2023 par la Ministre de l'Environnement, du Climat et du Développement durable.

Le Conseil d'État a émis son avis le 22 décembre 2023.

Les avis du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises, de la Chambre des Salariés et de la Chambre de Commerce datent respectivement des 4 décembre 2023, 8 décembre 2023 et 24 janvier 2024.

Le 10 janvier 2024, la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité a nommé M. Christophe HANSEN comme rapporteur du projet de loi. La Commission a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État au cours de cette même réunion.

La commission a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 7 février 2024.

\*

### **II. OBJET DU PROJET DE LOI**

Ce projet de loi a pour but de mettre à jour la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, en réponse aux évolutions récentes au niveau européen touchant le système d'échange de quotas d'émission (SEQE). L'objectif principal est d'intégrer dans la législation luxembourgeoise deux directives européennes spécifiques :

- La première, la directive (UE) 2023/958, adoptée par le Parlement européen et le Conseil le 10 mai 2023, modifie la directive 2003/87/CE. Elle concerne la contribution du secteur de l'aviation à l'objectif global de réduction des émissions de l'Union européenne et l'implémentation efficace d'un mécanisme de marché mondial.
- La seconde, la directive (UE) 2023/959, également adoptée le 10 mai 2023, apporte des modifications à la directive 2003/87/CE et à la décision (UE) 2015/1814. Elle se rapporte à l'établissement d'un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et à la création d'une réserve de stabilité du marché pour ce système.

Le projet de loi vise en outre à appliquer deux règlements spécifiques :

- Le règlement (UE) 2023/956, établi par le Parlement européen et le Conseil le 10 mai 2023, qui crée un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières.

- Le règlement (UE) 2023/957, également du 10 mai 2023, qui modifie le règlement (UE) 2015/757 pour inclure les activités de transport maritime dans le SEQE de l'UE et pour surveiller, déclarer et vérifier les émissions de gaz à effet de serre et d'autres types de navires.

Le projet de loi prévoit également la modification de certaines autres dispositions de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat, notamment le renforcement du rôle de l'Observatoire de la politique climatique et l'extension du délai pour l'enquête publique sur le Plan national intégré en matière d'énergie et de climat (PNEC).

### **Contexte**

Le chapitre 4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat englobe les réglementations liées au SEQE. Ce système est un élément central de la stratégie climatique de l'Union européenne (UE) et de ses États membres. Lancé en 2005 pour répondre aux obligations du Protocole de Kyoto, le SEQE vise à stimuler la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de manière économiquement viable et bénéfique. Il fonctionne comme un marché de carbone basé sur un mécanisme de plafonnement et d'échange de quotas d'émission, ciblant principalement les industries à forte consommation énergétique, le secteur de la production électrique, et celui de l'aviation.

Le SEQE a connu plusieurs adaptations au fil du temps afin de tenir compte des adaptations des objectifs climatiques de l'UE, notamment la réduction d'au moins 55 % des émissions nettes de GES d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 ou encore l'atteinte de la neutralité climatique en 2050. Par conséquent, la Commission européenne a lancé en 2021 le programme « Ajustement à l'objectif 55 ». Ce programme comprend une série de mesures visant à réviser et à mettre à jour la législation de l'UE, ainsi qu'à introduire de nouvelles initiatives, y compris la réforme du SEQE et l'instauration du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF).

Les nouvelles directives du SEQE visent à augmenter l'objectif global de réduction des émissions pour les secteurs concernés, passant de 43 % à 62 % d'ici 2030, en comparaison avec les niveaux de 2005.

### **L'aviation commerciale**

Le présent projet de loi se limite à la transposition fidèle des dispositions de la directive (UE) 2023/958, qui concerne le secteur de l'aviation commerciale et dont la transposition est nécessaire pour se conformer aux obligations européennes.

Comme par le passé, le SEQE continue de s'appliquer aux vols au sein de l'Espace économique européen, y compris ceux à destination et en provenance du Royaume-Uni et de la Suisse. Par ailleurs, le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (ci-après le « CORSIA »), mis en place par l'Organisation de l'aviation civile internationale, régule les vols hors Europe vers et depuis les pays tiers participant à ce système. Conformément au principe du pollueur-payeur, pour atteindre les objectifs climatiques de l'UE, le projet prévoit la suppression graduelle des quotas d'émission gratuits pour l'aviation en 2024 et 2025, suivie d'une mise aux enchères complète à partir de 2026. Il est prévu de réduire les allocations gratuites de 25 % en 2024 et de 50 % en 2025. Cette mesure obligera davantage le secteur aérien à prendre en charge les coûts de son impact carbone, augmentant ainsi les incitations à réduire les émissions grâce à un prix élevé des quotas.

Dans le but de promouvoir l'abandon des combustibles fossiles et la décarbonation du transport aérien commercial, un maximum de 20 millions de quotas de l'UE gratuits sont réservés jusqu'au 31 décembre 2030 pour les exploitants d'aéronefs utilisant des combustibles durables. Le projet de loi consacre le principe de droits à ces quotas. Cette mesure vise à encourager les compagnies aériennes à renoncer aux combustibles fossiles, en compensant une partie de la différence de prix entre le kérosène traditionnel et les carburants d'aviation durables.

En outre, le projet de loi introduit un nouveau système pour que les compagnies aériennes puissent surveiller, déclarer et vérifier les émissions autres que le CO<sub>2</sub>, qui constituent une part significative de l'impact global de l'aviation sur le climat.

### **Emissions du secteur du transport maritime**

Le projet de loi se consacre essentiellement à l'application rigoureuse des mesures établies par la directive (UE) 2023/959, une démarche essentielle pour respecter les exigences européennes. Il faut

noter que les émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime représentent environ 3 à 4 % des émissions totales de l'UE. Pour la première fois, cette directive incorpore les émissions provenant du secteur maritime dans le cadre du SEQUE. Cette intégration concerne également le Luxembourg, notamment parce que l'autorité responsable d'une compagnie maritime est généralement celle de l'État membre où la compagnie est enregistrée, ce qui pourrait inclure le Luxembourg.

Le SEQUE est conçu pour couvrir la moitié des émissions issues des voyages entre un port de l'UE et un port hors UE, une décision prise en l'absence d'un mécanisme de marché mondial régulant ou tarifant les émissions maritimes. Les pays tiers disposent d'une latitude de gérer l'autre moitié des émissions. Cependant, le SEQUE englobe la totalité des émissions des navires naviguant entre les ports de l'UE ainsi que les émissions dans les ports sous juridiction européenne.

Pour faciliter l'intégration du transport maritime dans le SEQUE, les exigences imposées aux compagnies maritimes seront progressivement renforcées : 40 % des émissions vérifiées seront couvertes à partir de 2024, 70 % à partir de 2025, et 100 % à partir de 2026.

Les émissions autres que le CO<sub>2</sub>, telles que le méthane et le N<sub>2</sub>O, seront également incluses dans le SEQUE à partir de 2026.

### **Emissions des secteurs du bâtiment, du transport routier et d'autres secteurs supplémentaires**

La directive (UE) 2023/959 introduit un nouveau système indépendant d'échange de quotas d'émission, nommé « SEQUE 2 », destiné aux secteurs du bâtiment, du transport routier, et d'autres domaines supplémentaires mentionnés dans l'annexe III du texte déposé. L'objectif de ce système est de favoriser des réductions d'émissions de manière rentable dans ces secteurs, qui ont jusqu'ici présenté des défis en matière de décarbonation. Le SEQUE 2 ciblera les distributeurs fournissant des carburants et combustibles à ces secteurs.

Durant une phase transitoire, il sera demandé aux entités concernées d'obtenir une autorisation pour émettre des gaz à effet de serre (GES) et de déclarer leurs émissions pour les années 2024 à 2026. L'attribution de quotas débutera en 2027, avec une clause de sauvegarde permettant de reporter le début à 2028 en cas de coûts énergétiques exceptionnellement élevés.

À l'exception d'une disposition spécifique sur la déclaration des émissions pour 2024, à savoir l'article 30septies, paragraphe 4, de la directive (UE) 2003/87/CE modifiée, le délai pour transposer le SEQUE 2 est fixé au 30 juin 2024. Le projet de loi sous rubrique se concentre sur la transposition de cet article spécifique et de deux autres articles liés au champ d'application du SEQUE 2 et à l'autorisation d'émission de GES. Les autres dispositions de la directive (UE) 2023/959 seront transposées ultérieurement.

### **Etablissement du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières**

Le règlement (UE) 2023/956 établit le Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF). L'objectif de ce mécanisme est la lutte contre le phénomène du « carbon leakage » ou « fuite de carbone », tout en respectant les règles du commerce international. Nos efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'UE ne devraient pas être annulés par une augmentation des émissions en dehors de nos frontières. Cette augmentation (fuite de carbone) pourrait résulter de la délocalisation de la production vers des pays tiers aux politiques climatiques moins rigoureuses que celles de l'UE, ou de l'accroissement des importations de produits à forte intensité de carbone.

Le MACF cible des secteurs spécifiques, notamment le ciment, l'électricité, les engrais, le fer et l'acier, l'aluminium et l'hydrogène. Il est conçu pour fonctionner en parallèle du SEQUE, en complément pour les marchandises importées. En d'autres mots, le mécanisme est censé neutraliser la différence au niveau du prix qui résulte de l'application du SEQUE entre les produits domestiques et les produits importés. Le MACF remplacera progressivement les mécanismes existants de l'UE visant à limiter les risques de fuite de carbone, comme l'attribution de quotas gratuits dans le cadre du SEQUE.

Durant une période transitoire du 1<sup>er</sup> octobre 2023 au 31 décembre 2025, le MACF s'appliquera d'abord comme une obligation de déclaration. Ensuite, l'obligation de restitution de certificats MACF sera introduite progressivement, parallèlement à la suppression graduelle des quotas gratuits, une fois que celle-ci commencera pour les secteurs concernés dans le cadre du SEQUE révisé. Cette suppression s'étalera sur neuf ans, de 2026 à 2034.

Étant donné que le règlement (UE) 2023/956 s'applique directement dans l'ordre juridique national, le projet de loi se concentre sur la désignation de l'autorité compétente selon l'article 11 du règlement, à savoir l'Administration de l'environnement, et sur la mise en œuvre des sanctions prévues pendant la période transitoire en vertu de l'article 35, paragraphe 5, du règlement. Les modifications nécessaires pour le fonctionnement du MACF après la période transitoire seront abordées dans un projet de loi ultérieur.

### **Sanctions**

Le règlement (UE) 2023/957 a pour but de réviser le règlement (UE) 2015/757. Dans ce cadre, le projet de loi actuel se concentre sur l'application des sanctions énoncées à l'article 20 du règlement (UE) 2015/757.

### **Autres adaptations**

Le projet de loi introduit aussi des changements qui ne sont pas directement liés à l'application du droit de l'Union européenne. Parmi ces modifications, on note le renforcement du rôle de l'Observatoire de la politique climatique. Désormais, cet observatoire sera chargée de donner son avis sur les projets de PNEC. Par ailleurs, le délai pour l'enquête publique sur le projet de PNEC sera prolongé d'un mois, passant ainsi à deux mois. Cette prolongation vise à favoriser une participation plus étendue et efficace du public.

Le projet de loi envisage également de modifier les conditions d'ouverture de comptes au sein du registre SEQE luxembourgeois. Cette mesure est destinée à gérer l'augmentation du nombre de demandes et à minimiser les risques de fraude. Cependant, en application de l'article 9 du règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'État et des communes, la nouvelle disposition n'entraînera pas la fermeture automatique des comptes. Avant de fermer un compte, l'administration devra informer de son intention le titulaire de partie concernée en lui communiquant les éléments de fait et de droit qui l'amènent à agir. Le titulaire pourra formuler ses observations et pourra exiger d'être entendu en personne. L'administration fera en sorte de prévoir un délai suffisamment long pour permettre au titulaire de compte de prendre ses dispositions en vue du maintien de ses droits acquis antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi, afin de maintenir actif le compte existant.

\*

## **III. AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

Dans son avis, datant du 22 décembre 2023, le Conseil d'État formule quelques commentaires et propositions par rapport au texte initial du projet de loi et émet une opposition formelle.

D'abord, de façon générale, le Conseil d'État note que dans plusieurs sections du texte de loi (articles 11, 22*septies*, 30, 34, 36, 41*ter* et 42 dans la teneur introduite par la loi en projet), il est fait référence à des mesures d'exécution émanant de la Commission européenne. Le Conseil d'État souligne que, dans le cas où ces mesures d'exécution prennent la forme de directives européennes, leur incorporation dans le droit national sera nécessaire. Par ailleurs, pour les mesures d'exécution qui existent déjà sous forme de règlements européens, le Conseil d'État recommande de mentionner explicitement leurs titres respectifs.

Ensuite, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État est résumée ci-dessous. Le Conseil d'État formule une opposition formelle dans son examen de l'article 17 de la loi du 15 décembre 2020 relative au climat. Il indique que la transposition du paragraphe 1<sup>er</sup> nouveau, alinéa 1<sup>er</sup>, la retranscription littérale de l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE dans la législation nationale pourrait laisser croire à tort que le maximum de 20 millions de quotas à allouer est un maximum national, alors qu'il s'agit en réalité du maximum au niveau de l'Union européenne. Le Conseil d'État précise que seul le principe de droits aux quotas pour les exploitants d'aéronefs commerciaux utilisant des combustibles durables doit être transposé, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive. Le Conseil d'État a formulé une proposition de texte qui a été adoptée intégralement par la Commission.

\*

#### **IV. AVIS DU SYVICOL DES VILLES ET COMMUNES LUXEMBOURGEOISES**

(4.12.2023)

Le SYVICOL note que les changements intervenus au niveau européen concernant le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) ne concernent pas directement les communes et n'a donc pas d'observations à formuler à leur sujet.

Cependant, le SYVICOL salue que le délai de l'enquête publique sur l'avant-projet du PNEC soit prolongé d'un mois pour passer à deux mois. Dans le passé, le SYVICOL avait déjà souligné qu'il est difficile, dans le bref délai d'un mois posé dans le cadre de l'enquête publique, de procéder à une analyse et à une discussion approfondies de l'avant-projet au sein des organes politiques communaux.

\*

#### **V. AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(8.12.2023)

De manière générale, la Chambre des Salariés salue les changements apportés par la transposition en droit luxembourgeois des directives (UE) 2023/958 et (UE) 2023/959 ainsi que la mise en œuvre des règlements (UE) 2023/956 et (UE) 2023/957. Pourtant, la Chambre des Salariés demande que le Gouvernement procède à une analyse de l'effet régressif de la hausse du prix du carbone dans le cadre du SEQE sur le pouvoir d'achat des ménages vulnérables et introduise des mesures sociales compensatoires pour contrecarrer cette injustice.

Concernant l'aviation, la Chambre des Salariés exprime son approbation au sujet des modifications apportées en termes de taxation de l'impact écologique dans le secteur aérien, notamment la réduction progressive des allocations gratuites.

Globalement, la Chambre des Salariés accueille favorablement l'intégration des émissions du secteur maritime dans le SEQE. Toutefois, elle se dit préoccupée par le point suivant : puisque le SEQE couvre actuellement seulement la moitié des émissions des trajets entre les ports de l'UE et ceux des pays tiers, et considérant l'importance de réduire les émissions pour combattre le changement climatique, la chambre professionnelle demande aux représentants luxembourgeois de militer pour la mise en place d'un système de marché mondial pour encourager la neutralité climatique dans le secteur maritime.

En cas d'obligation pour le Luxembourg d'abandonner sa taxe carbone et d'adhérer au SEQE 2 (par exemple après 2030), la CSL souligne que l'impact sur le pouvoir d'achat des ménages moins aisés serait similaire, nécessitant une adaptation constante et obligatoire du crédit d'impôt compensatoire en fonction du prix de vente aux enchères des quotas. En outre, la CSL demande au Gouvernement d'analyser l'effet régressif de l'augmentation du prix du carbone dans le SEQE sur les ménages vulnérables et de mettre en place des mesures sociales compensatoires pour contrer cet effet, telles qu'une augmentation du crédit d'impôt reflétant l'impact de la hausse du prix par tonne de SEQE.

La Chambre des Salariés se réjouit de la diminution progressive des allocations gratuites pour les industries, les rendant plus sujettes à la fiscalité environnementale et aux coûts liés à leurs émissions de GES, encourageant ainsi une décarbonation accélérée de leur production. Pourtant, ces mesures risquent d'augmenter le coût de la fabrication et donc celui des produits finaux. Pour atténuer l'impact de la réduction des quotas gratuits sur les ménages vulnérables, la CSL demande une augmentation de la compensation sociale disponible pour ces ménages.

Concernant les autres adaptations, la Chambre des Salariés soutient fermement les modifications suggérées à l'article 4 du projet de loi, notamment le renforcement du rôle de l'Observatoire de la politique climatique et l'extension du délai pour l'enquête publique sur le PNEC.

\*

#### IV. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(24.1.2024)

D'une manière générale, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi, sous réserve de la prise en compte des commentaires suivants :

- Concernant l'intégration des émissions du secteur maritime au SEQE, la Chambre de Commerce constate que le projet de loi transpose fidèlement les dispositions de la directive (UE) 2023/959, ce qu'elle salue. Elle note encore que la mise en conformité des navires concernés par le SEQE pourrait coûter jusqu'à 8,3 milliards d'euros en 2026 aux compagnies maritimes. En conséquence, la Chambre de Commerce est d'avis que le prix du transport des marchandises pourrait augmenter et être répercuté sur le prix des marchandises.
- Concernant l'introduction d'un SEQE 2, la Chambre de Commerce accueille favorablement la mise en place d'un SEQE différent de l'existant pour les secteurs du bâtiment et des transports routiers. En effet, par rapport aux industries grandes consommatrices d'énergie, ces secteurs présentent des différences au niveau des coûts de leurs mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, de l'élasticité-prix de leurs produits et services, ainsi qu'au niveau de leur taux d'exposition aux fuites de carbone. La chambre professionnelle souligne en outre que le crédit d'impôt qui compense actuellement la taxe CO<sub>2</sub> pour les ménages vulnérables devra être maintenu et adapté au prix des allocations d'émission pour le cas où le Luxembourg déciderait de participer au SEQE 2 après 2026 ou 2030.
- Concernant l'établissement du MACF, la Chambre de Commerce exprime des inquiétudes quant à son introduction en parallèle de la suppression des quotas gratuits, craignant que cela n'entrave la compétitivité des exportateurs européens sur le marché mondial. Elle souligne que l'efficacité du MACF n'est pas encore prouvée et que l'UE pourrait ainsi perdre en compétitivité, si les pays tiers n'adoptent pas de système de tarification du carbone aussi exigeant que l'UE. Dès lors, au moins jusqu'à ce que le MACF soit pleinement efficace, les allocations gratuites et la compensation des coûts indirects devraient, selon la Chambre de Commerce, être maintenues pour soulager les fabricants de l'UE qui doivent se conformer aux ambitions climatiques plus élevées de l'UE. La suppression des allocations gratuites à partir de 2026 risque en effet d'affaiblir la protection contre les fuites de carbone, alors que l'efficacité du MACF reste incertaine. Les allocations gratuites et le MACF sont complémentaires et devraient, selon la Chambre de Commerce, coexister pour aider l'industrie de l'UE à rester rentable et compétitive tout en gérant la transition. La Chambre de Commerce regrette que cela n'ait pas été envisagé par la Commission européenne et souligne en outre que l'introduction du MACF et la suppression progressive des quotas gratuits pourraient entraîner une hausse du coût de production des industries concernées, impactant le prix des produits finaux. La Chambre de Commerce recommande dès lors de prévoir une compensation temporaire de l'impact de cette hausse des coûts sur le pouvoir d'achat des ménages les plus vulnérables.
- La Chambre de Commerce salue le renforcement des missions de l'Observatoire de la politique climatique.
- Concernant l'article 22 initial du projet de loi, la Chambre de Commerce observe que l'application de la disposition introduite au nouveau paragraphe *1<sup>quater</sup>* aux acteurs actifs sur le marché des quotas d'émissions de gaz à effet de serre immatriculés hors de l'EEE et de la Suisse, et ayant déjà ouvert un compte de négociation au sein du registre luxembourgeois, les obligerait à cesser leurs activités. Ceci vaut même alors que, d'une part, la vérification de la documentation a déjà été effectuée par l'Administration de l'environnement et que, d'autre part, certains acteurs bénéficiant d'un compte de négociations au sein du registre luxembourgeois sont déjà soumis à des contrôles réglementaires. Dans ce contexte, la Chambre de Commerce propose de supprimer le nouveau paragraphe *1<sup>quater</sup>* prévu ou, subsidiairement, de prévoir que l'article 22 ne s'applique pas aux entités ayant ouvert un compte de négociation avant l'entrée en vigueur de la future loi.

## V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 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'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, 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'entrepositaire 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 *4bis* ;
- c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée de la « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005 ;
- d) si les lettres a), b) et c) ne sont pas applicables, ou si plusieurs personnes sont tenues conjointement et solidairement au paiement des mêmes droits d'accise, toute autre personne désignée par l'administration ;

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

#### Article 2

Cet article ajoute l'annexe III dénommé « Activité couverte par le chapitre 4, section *4bis* » 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 *4bis*, 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 *2bis* libellé comme suit :  
« *2bis*° annexe III : « Activité couverte par le chapitre 4, section *4bis* » ».

#### 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 3 *quater* et 3 *quinquies* de la directive 2003/87/CE. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

#### Art. 8.

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

« (1) Pour la période du 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<sup>o</sup>.

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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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 ultrapéripérique ;

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 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE prête à croire que le maximum de 20 millions de quotas à allouer constitue le maximum national de quotas à allouer alors qu'il s'agit du maximum au niveau de l'Union européenne. Aux yeux du Conseil d'État, seul le principe de droits aux quotas pour les exploitants d'aéronefs commerciaux usant de combustibles durables est à transposer, sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive. De plus, la référence au « règlement visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, alinéa 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°, 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°, 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°.

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 e.n vertu de l'article 11 de la loi modifiée du 5 août 1993 concernant l'utilisation rationnelle de l'Énergie et si les recommandations du rapport d'audit ou du système de management de l'énergie certifié ne sont pas appliquées, à moins que le délai d'amortissement des investissements correspondants ne dépasse trois ans ou que le coût de ces investissements ne soit disproportionné, la quantité de quotas alloués à titre gratuit est réduite de 20 pour cent. La quantité de quotas alloués à titre gratuit n'est pas réduite si l'exploitant démontre qu'il a mis en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre équivalentes à celles qui sont recommandées dans le rapport d'audit ou dans le système de management de l'énergie certifié pour l'installation concernée.

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

- 1° des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation, à l'exclusion de l'utilisation de crédits de compensation carbone ;
- 2° des valeurs cibles et des jalons intermédiaires permettant de mesurer, avant le 31 décembre 2025 au plus tard, puis au 31 décembre de chaque cinquième année, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point 1° ;
- 3° une estimation de l'incidence de chacune des mesures et des investissements visés au point 1° en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La réalisation des valeurs cibles et des jalons visés à l'alinéa 2, point 2°, est vérifiée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2025, puis pour chaque période allant jusqu'au 31 décembre de chaque cinquième année, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 37. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit au-delà de 80 pour cent si la réalisation des valeurs cibles et des jalons intermédiaires n'a pas été vérifiée pour la période allant jusqu'à la fin de 2025 ou pour la période allant de 2026 à 2030.

(*1ter*) 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.

(*1quater*) 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 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 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 22*sexies*.

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.

(*Aquater*) 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.

(*Aquinquies*) 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 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

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

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

6° À la suite du paragraphe 7 sont insérés les paragraphes *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 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

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

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

- 1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;
- 2° ils produisent des émissions annuelles de CO<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<sup>bis</sup> 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<sup>bis</sup> libellé comme suit :

« Art. 34<sup>bis</sup>. 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, un membre de la Commission a émis 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 est, dans ce cadre, confirmé que cette disposition a été insérée dans le projet de loi dans le but précis d'éviter un afflux de nouvelles demandes de pays tiers, comme cela a été le cas l'an dernier jusqu'au dépôt du projet de loi sous rubrique. A l'heure actuelle, deux entités immatriculées dans des pays tiers sont détentrices de comptes de négociation au sein du registre luxembourgeois. En outre, il n'y aura pas de problème de rétroactivité, car la nouvelle disposition ne s'appliquera qu'à partir de l'entrée en vigueur de la future loi. La procédure administrative non contentieuse (PANC) s'appliquera aux entités immatriculées dans des pays tiers détentrices de comptes de négociation, de sorte que la clôture de ces comptes ne sera pas automatique au moment de l'entrée en vigueur de la future loi et que le maintien des droits restera possible.

*Article 23 initial (nouvel article 24)*

Cet article vise à insérer dans le chapitre 4 de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat une section *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 :
 

« (4<sup>bis</sup>) 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 purement légistique, il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État et se lit comme suit :

**Art. 27.**

L'article 44, paragraphe 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 11bis, 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 SEQUE 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 :

«

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
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

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

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
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 de 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 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 quater, de la directive 2003/87/CE précitée, tout autre vol entre 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 émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :</p> <p>a) vol d'État ;</p> <p>b) vols humanitaires ;</p> <p>c) vols médicaux ;</p> <p>d) vols militaires ;</p>	Dioxyde de carbone

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<p>e) vols de lutte contre le feu ;</p> <p>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.</p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité.</p> <p>Sont exclus de cette définition :</p> <p>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 ;</p> <p>2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ;</p> <p>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 ;</p> <p>4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ;</p> <p>5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;</p> <p>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 ;</p> <p>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> <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>	

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<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>bis, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>ter, 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

<i>Activité</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<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> <p>1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 bis de la directive 2003/87/CE précitée ;</p> <p>2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ;</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>

<i>Activité</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<p>3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant.</p> <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> <p>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 ;</p> <p>2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ;</p> <p>3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ;</p> <p>4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).</p> <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> <p>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 ;</p> <p>2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).</p>	

».

\*

## VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

\*

### PROJET DE LOI

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

**Art. 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 (NO<sub>x</sub>), 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'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, 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, l'entrepositaire 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 pour les carburants qui relèvent du chapitre 4, section 4*bis* ;
  - c) si les lettres a) et b) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par l'Administration des douanes et accises en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 422 de l'annexe dénommée de la « loi-programme belge du 27 décembre 2004 » publiée par le règlement ministériel précité du 29 mars 2005 ;

d) si les lettres a), b) et c) ne sont pas applicables, ou si plusieurs personnes sont tenues conjointement et solidairement au paiement des mêmes droits d'accise, toute autre personne désignée par l'administration ;

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

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

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

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

**Art. 4.** L'article 8, paragraphe 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>. »

**Art. 5.** À la suite du chapitre 3 de la même loi, il est inséré un chapitre *3bis*, comprenant un article *15bis*, libellé comme suit :

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

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

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

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

**Art. 6.** À l'article 16 de la même loi, dont le texte actuel formera le paragraphe 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. »

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

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

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

« (1) Pour la période du 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°, 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°.

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 aérodrome situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aérodrome situé dans le même État membre, y compris un autre aérodrome situé dans la même région ultrapériphérique ou dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

(3) Les quotas qui sont alloués à titre gratuit, conformément à l'article 3 *quinquies*, paragraphe 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. »

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

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

**Art. 11.** Au chapitre 4 de la même loi, à la suite de la section 2, il est inséré une section *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. »

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

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

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

**Art. 15.** À l'article 28 de la même loi, les termes « l'article 27 » sont remplacés par ceux de « l'article 9 de la directive 2003/87/CE précitée ».

**Art. 16.** À l'article 29, paragraphe 2, de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

- 1° À l'alinéa 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 ».

**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 80e percentile des niveaux d'émission pour les référentiels de produits concernés n'ont pas établi de plan de neutralité climatique pour chacune de ces installations

pour leurs activités couvertes par la présente loi. Ce plan est établi conformément aux actes d'exécution de la Commission européenne prévus à l'article 10<sup>ter</sup>, 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.

**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 ».

**Art. 19.** Au chapitre 4 de la même loi, l'intitulé de la section 4 est modifié comme suit : « Section 4.– Dispositions applicables au secteur de l'aviation, aux installations fixes et au secteur maritime ».

**Art. 20.** À l'article 34 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

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

2° Le paragraphe 3 est abrogé ;

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

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

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

2° tout exploitant d'aéronef 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 22<sup>sexies</sup>.

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 25<sup>bis</sup>, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, les exploitants d'aéronefs ne sont pas tenus de restituer des quotas conformément au paragraphe 4, pour les émissions SEQE en question.

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

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

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

6° À la suite du paragraphe 7 sont insérés les paragraphes *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 25 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée, ainsi que les vols reliant ces États, et en ce qui concerne les vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 25 *bis*, paragraphe 3 de la directive 2003/87/CE précitée, et, au plus tard le 30 novembre de chaque année, informe les exploitants d'aéronefs.

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

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

- 1° les exploitants d'aéronef sont titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre ou sont enregistrés dans un État membre, y compris dans les régions ultrapériphériques, les dépendances et les territoires de cet État membre ;
- 2° ils produisent des émissions annuelles de CO<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.

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

**Art. 21.** À la suite de l'article 34 de la même loi, il est inséré un article 34*bis* libellé comme suit :

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

(1) Par dérogation à l'article 34, paragraphe 4, point 2°, l'article 36, paragraphe 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° et 2°.

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

(4) Par dérogation à l'article 18 *bis* de la directive 2003/87/CE précitée et aux articles 21, 34 et 37, lorsque les émissions SEQE annuelles totales d'un exploitant d'aéronef sont inférieures à 25 000 tonnes de CO<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° et 2°, 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. »

**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. »

**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. »

**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. »

**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 :
 

« (4<sup>bis</sup>) En cas de non-soumission ou non-rectification du rapport visé à l'article 35, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/956 précité, le ministre inflige à l'importateur ou au représentant en douane indirect les amendes prévues dans l'acte d'exécution de la Commission européenne adopté conformément à l'article 35, paragraphe 7, lettre b), du même règlement. » ;
- 5° Au paragraphe 5, alinéa 2, sont apportées les modifications suivantes :
  - a) A la première phrase, les termes « l'exploitant ou l'exploitant d'aéronefs » sont remplacés par ceux de « l'exploitant, l'exploitant d'aéronefs, la compagnie maritime, l'importateur ou le représentant en douane indirect » ;

b) La deuxième phrase devient un nouvel alinéa 3 ;

6° Au paragraphe 5, nouvel alinéa 4, le terme « Titre » est remplacé par celui de « chapitre » ;

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

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

**Art. 26.** À l'article 43 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° Au paragraphe 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 ».

**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. »

**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. »

**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. »

**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 :

«

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
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, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
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 de 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

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<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 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et vols reliant la Suisse ou le Royaume-Uni et les États qui sont énumérés dans l'acte d'exécution adopté en vertu de l'article 25 bis, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE précitée et, aux fins de l'article 12, paragraphes 6 et 8, et de l'article 28 <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 émissions SEQE des types de vols suivants ne sont pas prises en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) vol d'État ;</li> <li>b) vols humanitaires ;</li> <li>c) vols médicaux ;</li> <li>d) vols militaires ;</li> <li>e) vols de lutte contre le feu ;</li> <li>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.</li> </ul> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité.</p> <p>Sont exclus de cette définition :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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 ;</li> <li>2° les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police ;</li> <li>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 ;</li> <li>4° les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago ;</li> </ul>	<p>Dioxyde de carbone</p>

Activités	Gaz à effet de serre
<p>5° les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ;</p> <p>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 ;</p> <p>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> <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>bis, et, jusqu'au 31 décembre 2026, l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>ter, dudit règlement</p>	<p>Dioxyde de carbone</p> <p>À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2026, méthane et oxyde nitreux</p>

**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

<i>Activité</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<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> <p>1° la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités énumérées à l'annexe I, sauf s'ils sont utilisés pour la combustion dans le cadre des activités de transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique comme indiqué dans le tableau, vingt-septième ligne, de ladite annexe,) ou s'ils sont utilisés pour la combustion dans des installations exclues en vertu de l'article 27 bis de la directive 2003/87/CE précitée ;</p> <p>2° la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro ;</p> <p>3° la mise à la consommation de déchets dangereux ou municipaux utilisés comme carburant.</p> <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> <p>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 ;</p> <p>2° transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées ;</p> <p>3° secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a) ;</p> <p>4° secteur résidentiel (code de catégorie de source 1A4b).</p> <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> <p>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 ;</p> <p>2° industrie manufacturière et construction (code de catégorie de source 1A2).</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>

».

Luxembourg, le 7 février 2024

*Le Président-Rapporteur,*  
Christophe HANSEN

