








Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p> <p>2021/0207(COD)</p>	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
<p>Révision du système d'échange de quotas d'émission de l'UE pour l'aviation</p> <p>Modification Directive 2003/87/EC 2001/0245(COD)</p> <p>Sujet</p> <p>3.20.01 Transport aérien de personnes et fret</p> <p>3.20.15.02 Coopération et accords de transport aérien</p> <p>3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile</p> <p>3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone</p> <p>3.70.18 Mesures et accords internationales et régionales pour la protection de l'environnement</p> <p>Priorités législatives</p> <p>Déclaration commune 2022</p> <p>Déclaration commune 2021</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	 GLAVAK Sunčana	17/09/2021
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 BRGLEZ Milan	
		 GAMON Claudia	
		 EICKHOUT Bas	
		 ZALEWSKA Anna	
		 MODIG Silvia	
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		29/10/2021
		 OETJEN Jan-Christoph	
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	DG de la Commission	Commissaire	
Commission européenne	Action pour le climat	TIMMERMANS Frans	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
14/07/2021	Publication de la proposition législative	COM(2021)0552	Résumé
13/09/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/05/2022	Vote en commission, 1ère lecture		
20/05/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0155/2022	Résumé
07/06/2022	Débat en plénière		
08/06/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0230/2022	Résumé
08/06/2022	Dossier renvoyé à la commission compétente		

Informations techniques	
Référence de procédure	2021/0207(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2003/87/EC 2001/0245(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/9/06896

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2021)0552	14/07/2021	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2021)0552	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0555	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0603	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0604	15/07/2021	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		CES4708/2021	08/12/2021	ESC	
Avis motivé	IE_SENATE	PE700.506	13/12/2021	NP	
Projet de rapport de la commission		PE703.137	17/01/2022	EP	
Amendements déposés en commission		PE719.687	22/02/2022	EP	
Amendements déposés en commission		PE719.690	22/02/2022	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE704.639	28/04/2022	EP	
Comité des régions: avis		CDR4546/2021	28/04/2022	CofR	

Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A9-0155/2022	20/05/2022	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique	T9-0230/2022	08/06/2022	EP	Résumé

Informations complémentaires		
Document de recherche	Briefing	03/06/2022

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

OBJECTIF : réviser le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (SEQE de IUE) en ce qui concerne les émissions de l'aviation conformément aux objectifs climatiques de l'Union à l'horizon 2030.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la [directive 2003/87/CE](#) du Parlement européen et du Conseil a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (SEQE de IUE), afin de promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'une manière efficace au regard du coût et de l'économie. Les activités aériennes ont été incluses dans le SEQE de l'UE par la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil.

Le pacte vert pour l'Europe a lancé une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, économe en ressources et compétitive. La «[loi européenne sur le climat](#)» a rendu juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050.

La Commission présente un ensemble complet de propositions interdépendantes dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» de sorte à permettre à l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990. Ce paquet législatif est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif climatique ambitieux de 2030 auquel tous les secteurs économiques et toutes les politiques devront contribuer.

Compte tenu des émissions actuelles et prévisibles du secteur de l'aviation, la contribution de l'aviation à l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050 doit être considérablement renforcée.

CONTENU : la Commission propose de modifier la législation relative au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de IUE) en ce qui concerne son application à l'aviation afin de garantir que :

- l'aviation apporte sa juste contribution à l'objectif de réduction des émissions pour 2030, conformément au pacte vert pour l'Europe;
- le SEQE soit modifié en ce qui concerne le système de compensation et de réduction des émissions de carbone de l'OACI pour l'aviation internationale ; et que
- l'allocation de quotas d'émission pour l'aviation soit révisée afin d'augmenter la mise aux enchères.

La proposition apporte des modifications à la directive 2003/87/CE afin de :

- consolider la quantité totale de quotas pour l'aviation au niveau de l'allocation/mise aux enchères pour les vols intra-européens et les vols au départ des aéroports de l'EEE vers la Suisse et le Royaume-Uni. L'allocation pour l'année 2024 serait basée sur l'allocation totale aux exploitants d'aéronefs actifs en 2023. Le nombre total de quotas d'aviation dans le SCEQE serait plafonné aux niveaux actuels et serait réduit chaque année de 4,2% (facteur de réduction linéaire). Le nombre de quotas gratuits alloués aux exploitants d'aéronefs serait réduit progressivement, l'objectif étant de mettre fin à l'allocation gratuite de quotas au secteur de l'aviation d'ici la fin de 2026;
- prévoir une dérogation limitée dans le temps au SCEQE pour les émissions provenant de vols entre un aéroport situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un aéroport situé dans le même État membre;
- préciser que les actes délégués à adopter pour compléter la directive concernant les modalités détaillées de la mise aux enchères par les États membres des quotas d'aviation devraient inclure les modalités de transfert d'une partie des recettes au budget de l'Union;
- supprimer les dispositions relatives aux règles en matière d'allocation de quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs, qui ne seront plus nécessaires après le passage à la mise aux enchères complète;
- permettre d'appliquer le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) aux émissions des compagnies aériennes établies dans l'UE pour les vols à destination et en provenance de pays situés en dehors de l'EEE, de la Suisse et du Royaume-Uni. Lorsque les émissions des vols en dehors de l'EEE atteindront des niveaux supérieurs à ceux de 2019, elles devront être compensées par des crédits de compensation de carbone correspondants;
- veiller à ce que les vols à destination et en provenance de la plupart des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement n'appliquant pas CORSIA soient exemptés des obligations du SEQE ou de CORSIA, sans date limite pour l'exemption.

Parallèlement à ces modifications de la directive SCEQE, une [proposition de décision](#) distincte vise à mettre en œuvre la notification par les États membres aux compagnies aériennes basées dans l'UE d'une compensation CORSIA nulle pour l'année 2021. Cette proposition distincte concerne les aspects liés à CORSIA qui devraient être mis en place d'ici novembre 2022, pour que la notification de la compensation ait lieu à cette date.

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

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Sun?ana GLAVAK (PPE, HR) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de l'économie de l'Union et mettant en œuvre de manière appropriée un mécanisme de marché mondial.

La proposition de modification de la législation relative au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE de l'UE) en ce qui concerne son application à l'aviation inscrit dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» qui vise à permettre à l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Les députés rappellent que l'aviation représente 2 à 3% des émissions de CO₂ au niveau mondial. Au sein de l'Union, les émissions provenant de l'aviation représentent 3,7% du total des émissions de CO₂. Le secteur de l'aviation est responsable de 15,7% des émissions dues au transport, sans compter les émissions autres que celles de CO₂.

Inclusion des émissions des vols vers les pays hors Espace économique européen (EEE)

Les députés ont proposé que le SEQUE de l'UE s'applique à tous les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE à compter du 30 avril de l'année suivant l'entrée en vigueur des nouvelles règles. Cela permettrait de contribuer à l'instauration de conditions de concurrence équitables au niveau international tout en garantissant l'égalité de traitement sur les liaisons.

Afin de garantir que les émissions ne sont pas comptabilisées deux fois, les vols au départ de l'EEE à destination de pays tiers appliquant le système de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) pourraient déduire des exigences de restitution du SEQUE de l'UE la valeur financière des crédits CORSIA achetés.

Suppression progressive des allocations gratuites d'ici 2025

Les quotas gratuits seraient réduits de 50% en 2024 et progressivement supprimés d'ici 2025.

Sur la quantité totale de quotas pour la période allant du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2029, il est proposé que 20 millions soient réservés pour être alloués de la même manière qu'un contrat d'écart compensatoire, pour couvrir l'écart de prix entre le kérosène fossile et les carburants durables de l'aviation, aux exploitants d'aéronefs qui utilisent davantage de carburants durables de l'aviation, en donnant la priorité aux carburants renouvelables d'origine non biologique.

Orienter les ressources financières vers la transition climatique

Les députés ont proposé que :

- 75% des revenus générés par la mise aux enchères des quotas pour l'aviation (à l'exception de ceux qui sont affectés comme ressources propres dans le budget de l'UE) soient utilisés pour soutenir l'innovation et les nouvelles technologies, y compris le déploiement de solutions de décarbonation dans le secteur de l'aviation par le biais du Fonds d'investissement climatique;

- 15% des recettes générées par la mise aux enchères des quotas pour les émissions des vols quittant l'EEE soient alloués aux fonds de la CCNUCC pour le climat (en particulier au Fonds vert pour le climat et au Fonds pour l'adaptation) afin de faire progresser l'action internationale visant à atténuer les effets du changement climatique sur les communautés les plus vulnérables.

Le rapport propose un certain nombre de mesures supplémentaires à prendre par la Commission :

- la publication, sous une forme conviviale, de toutes les données relatives aux émissions des exploitants d'aéronefs, afin d'améliorer la transparence des données;

- la publication d'une liste des exploitants d'aéronefs qui ne sont pas considérés comme appliquant le CORSIA pour les vols à destination et en provenance de pays tiers;

- un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions autres que celles de CO₂ (oxydes d'azote, particules de suie, dioxyde de soufre, vapeur d'eau) et, le cas échéant, d'ici 2026, une proposition législative visant à étendre le champ d'application du SEQUE de l'UE à ces émissions;

- un rapport d'avancement, avant le 1er janvier 2027 et tous les deux ans par la suite, sur les négociations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) visant à mettre en œuvre la mesure globale fondée sur le marché qui sera appliquée aux émissions à partir de 2021;

- la présentation, au plus tard le 1er janvier 2027, d'un rapport sur l'application de la directive et sur son incidence sur le marché intérieur régissant du secteur de l'aviation, et notamment ses incidences sociales.

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

Le Parlement européen a adopté par 479 voix pour, 130, contre et 32 abstentions, des amendements à la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de l'économie de l'Union et mettant en œuvre de manière appropriée un mécanisme de marché mondial.

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

La proposition de modification de la législation relative au système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE de l'UE) en ce qui concerne son application à l'aviation inscrit dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» qui vise à permettre à l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Inclusion des émissions des vols vers les pays hors Espace économique européen (EEE)

Afin de garantir des réductions ambitieuses des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, conformément à l'accord de Paris, et de contribuer à l'instauration de conditions de concurrence équitables au niveau international tout en garantissant l'égalité de traitement sur les liaisons, les députés ont proposé que le SEQE de l'UE s'applique à tous les vols au départ d'un aéroport situé dans l'EEE à compter du 30 avril de l'année suivant l'entrée en vigueur des nouvelles règles.

Une dérogation au SEQE de l'UE serait prévue pour les émissions provenant des vols entre aéroports situés dans une région ultrapériphérique de l'UE et les aéroports situés dans une autre région de l'EEE, ainsi que des vols entre aéroports situés dans la même région ultrapériphérique.

Afin de garantir que les émissions ne sont pas comptabilisées deux fois, les exploitants d'aéronefs devraient pouvoir déduire la valeur financière des dépenses afférentes aux crédits qu'ils utilisent au titre du système de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) pour les vols relevant du champ d'application de la directive.

Suppression progressive des allocations gratuites d'ici 2025

L'aviation représente 2 à 3% des émissions de CO₂ au niveau mondial. Au sein de l'Union, les émissions provenant de l'aviation représentent 3,7% du total des émissions de CO₂. Le secteur de l'aviation est responsable de 15,7% des émissions dues au transport, sans compter les émissions autres que celles de CO₂, ce qui en fait le deuxième producteur d'émissions de gaz à effet de serre après le transport routier.

Le Parlement prévoit la fin des quotas gratuits au secteur de l'aviation d'ici 2025, soit deux ans avant le calendrier proposé par la Commission. Pour garantir une suppression progressive, une diminution accélérée de 50% des quotas gratuits est proposée pour 2024, par rapport à la proposition de la Commission.

Sur la quantité totale de quotas pour la période allant du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2029, il est prévu que 20 millions soient réservés pour être alloués de la même manière qu'un contrat d'écart compensatoire, pour couvrir l'écart de prix entre le kérosène fossile et les carburants durables de l'aviation, aux exploitants d'aéronefs qui utilisent davantage de carburants durables de l'aviation, en donnant la priorité aux carburants renouvelables d'origine non biologique.

La Commission devrait veiller à ce que 70% de ces quotas soient alloués spécifiquement à l'utilisation de carburants de synthèse pour l'aviation, la priorité étant accordée aux carburants renouvelables d'origine non biologique.

Orienter les ressources financières vers la transition climatique

Les députés ont proposé que :

- 75% des revenus générés par la mise aux enchères des quotas pour l'aviation (à l'exception de ceux qui sont affectés comme ressources propres dans le budget de l'UE) soient utilisés pour soutenir l'innovation et les nouvelles technologies, y compris le déploiement de solutions de décarbonation dans le secteur de l'aviation par le biais du Fonds d'investissement climatique;

- 15% des recettes générées par la mise aux enchères des quotas pour les émissions des vols quittant l'EEE soient alloués aux fonds de la CCNUCC pour le climat (en particulier au Fonds vert pour le climat et au Fonds pour l'adaptation) afin de faire progresser l'action internationale visant à atténuer les effets du changement climatique sur les communautés les plus vulnérables.

Cadre pour la surveillance et la déclaration des émissions de l'aviation autres que le CO₂

La Commission devrait mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification pour les émissions de l'aviation autres que le CO₂ (telles que de la vapeur d'eau (H₂O), des oxydes d'azote (NO_x), du dioxyde de soufre (SO₂) et des particules de suie). S'appuyant sur les résultats de ce système, la Commission devrait, au plus tard le 31 décembre 2026, sur la base d'une analyse d'impact, présenter une proposition législative contenant des mesures d'atténuation des émissions autres que le CO₂, en élargissant le champ d'application du SEQE de l'UE pour couvrir ces émissions.

Applicabilité du CORSIA

En vue de garantir la transparence des données et d'améliorer l'applicabilité du CORSIA ainsi que l'accès du public aux informations concernant le CORSIA, les exploitants d'aéronefs devraient déclarer de manière conviviale leurs émissions et la compensation correspondante dans le processus d'évaluation de l'impact du CORSIA sur la réduction des émissions de CO₂ à l'échelle mondiale ainsi que de son rôle dans la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.

Afin d'accroître la transparence, la Commission devrait publier une liste des exploitants d'aéronefs qui ne sont pas considérés comme appliquant le CORSIA pour les vols à destination et en provenance de pays tiers.

Rapports et réexamen

Le Parlement a demandé que la Commission présente un rapport d'avancement, avant le 1er janvier 2027 et tous les deux ans par la suite, sur les négociations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) visant à mettre en œuvre la mesure globale fondée sur le marché qui sera appliquée aux émissions à partir de 2021.

Les députés estiment par ailleurs que la transition du secteur de l'aviation vers une aviation durable devrait tenir compte de la dimension sociale du secteur et de sa compétitivité, afin de garantir que cette transition soit socialement juste et permette aux travailleurs d'accéder à une formation, à une reconversion et à un perfectionnement professionnels. La Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la directive et sur son incidence sur le marché intérieur s'agissant du secteur de l'aviation, et notamment ses incidences sociales.

Transparence				
GAMON Claudia	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	01/03/2022	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
BRGLEZ	Rapporteur(e)	ENVI	20/04/2022	Airlines for Europe (A4E)

Milan	fictif/fictive			
BRGLEZ Milan	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	01/06/2022	Ryanair Holdings
BRGLEZ Milan	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	22/09/2022	Ryanair Holdings
CUFFE Ciarán	Membre	06/06/2022	Airlines for Europe	