














Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2021/0206(COD) En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Fonds social pour le climat	
Sujet 3.20 Politique des transports en général 3.60.08 Efficacité énergétique 3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone 4.10.05 Inclusion sociale, pauvreté, revenu minimum 4.70.01 Fonds structurels, fonds d'investissement en général, programmes	
Priorités législatives Déclaration commune 2022 Déclaration commune 2021	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission conjointe à fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	 Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		
	 Emploi et affaires sociales		29/11/2021
		 CASA David	29/11/2021
		 DE LANGE Esther	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 DOBREV Klára	
		 VITANOV Petar	
		 KNOTEK Ondřej	
		 VEDRENNE Marie-Pierre	
		 LANGENSIEPEN Katrin	
		 MATTHIEU Sara	
		 BILDE Dominique	
		 MÉLIN Joëlle	
		 SLABAKOV Andrey	

Conseil de l'Union européenne
Commission européenne

Comité économique et social
européen
Comité européen des régions

Commission pour avis

ITRE [Industrie, recherche et énergie](#)

IMCO [Marché intérieur et protection des consommateurs](#)

FEMM [Droits de la femme et égalité des genres](#)

BUDG [Budgets](#)
(Commission associée)

TRAN [Transports et tourisme](#)

REGI [Développement régional](#)

ECON [Affaires économiques et monétaires](#)

DG de la Commission

[Action pour le climat](#)

 [SZYDŁO Beata](#)

 [CHAIBI Leila](#)

 [KOKKALIS Petros](#)

 [SZYDŁO Beata](#)

 [MARQUES Margarida](#)

 [CHAIBI Leila](#)

 [BERENDSEN Tom](#)

 [HAHN Henrike](#)

Commissaire

TIMMERMANS Frans

Date de nomination

01/10/2021

25/10/2021

29/10/2021

06/09/2021

16/09/2021

La commission a décidé de ne pas donner d'avis.

La commission a décidé de ne pas donner d'avis.

Evénements clés

14/07/2021	Publication de la proposition législative	COM(2021)0568	Résumé
13/09/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/11/2021	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
11/11/2021	Annonce en plénière de la saisine d'une commission jointe		
18/05/2022	Vote en commission, 1ère lecture		
23/05/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0157/2022	Résumé
07/06/2022	Débat en plénière		
08/06/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture		

22/06/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0247/2022	Résumé
22/06/2022	Dossier renvoyé a la commission compétente		

Informations techniques	
Référence de procédure	2021/0206(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Règlement du Parlement EP 57; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 194-p2; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1; Règlement du Parlement EP 58
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	CJ39/9/07637

Portail de documentation					
Document de base législatif		COM(2021)0568	14/07/2021	EC	Résumé
Avis motivé	SE_PARLIAMENT	PE700.493	02/12/2021	NP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES4774/2021	08/12/2021	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE703.206	01/02/2022	EP	
Avis de la commission	BUDG	PE700.588	20/04/2022	EP	
Avis de la commission	ITRE	PE704.621	21/04/2022	EP	
Avis de la commission	REGI	PE700.385	27/04/2022	EP	
Comité des régions: avis		CDR4801/2021	28/04/2022	CofR	
Avis de la commission	ECON	PE704.768	29/04/2022	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE704.623	02/05/2022	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0157/2022	23/05/2022	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		T9-0247/2022	22/06/2022	EP	Résumé

Informations complémentaires		
Document de recherche	Briefing	09/11/2021

Fonds social pour le climat

OBJECTIF : créer un Fonds social pour le climat afin de répartir équitablement les coûts de la lutte contre le changement climatique et de l'adaptation à ce phénomène.

ACTE PROPOSÉ : Règlement 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 : 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.

Le relèvement de l'objectif 2030 en matière de réduction des gaz à effet de serre de l'UE aura un impact sur de nombreux secteurs de l'économie européenne et une action coordonnée ainsi qu'un soutien financier au niveau de l'UE sont donc indispensables.

L'augmentation du prix des combustibles fossiles aura d'importantes répercussions sociales susceptibles d'affecter les ménages vulnérables, les micro-entreprises et les usagers des transports qui consacrent une grande partie de leurs revenus à l'énergie et aux transports et qui, dans certaines régions, n'ont pas accès à des solutions de mobilité et de transport alternatives et abordables.

Ces incidences sur les groupes vulnérables diffèrent selon les États membres, et les conséquences sur les prix sont susceptibles d'être ressenties plus fortement dans les États membres, les régions et la population ayant un revenu moyen plus faible. En corollaire de l'augmentation du prix du carburant par la tarification du carbone, l'échange de droits de démission générera des revenus, qui pourraient être utilisés pour alléger le fardeau des groupes vulnérables.

CONTENU : la Commission propose la création d'un Fonds social pour le climat pour la période 2025 à 2032 afin d'allouer aux États membres un financement leur permettant de faire face aux conséquences sociales de l'extension du système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) au transport routier et à la construction sur les ménages vulnérables.

Chaque État membre devrait soumettre à la Commission un plan social pour le climat. Ces plans devraient poursuivre deux objectifs :

1) fournir aux ménages vulnérables, aux micro-entreprises et aux usagers des transports les ressources nécessaires pour financer et réaliser des investissements dans l'efficacité énergétique, les nouveaux systèmes de chauffage et de refroidissement, les véhicules à émissions nulles et faibles et la mobilité propre;

2) atténuer l'impact de l'augmentation du coût des combustibles fossiles sur les plus vulnérables et prévenir ainsi la pauvreté énergétique en matière de transport pendant la période de transition, jusqu'à ce que ces investissements aient été réalisés. Les plans devraient comporter une composante d'investissement promouvant une solution à long terme de réduction de la dépendance aux combustibles fossiles et pourraient envisager d'autres mesures, notamment une aide directe temporaire au revenu pour atténuer les effets négatifs sur le revenu à plus court terme.

L'enveloppe financière du Fonds s'élèverait à 72,2 milliards d'EUR (23,7 milliards d'EUR pour les années 2025-2027 et 48,5 milliards d'EUR pour les années 2028-2032). Le Fonds serait financé par le budget de l'UE, sur la base d'un montant équivalent à 25% des recettes escomptées de l'échange de quotas d'émission pour la construction et les carburants destinés au transport routier.

Les États membres devraient contribuer à au moins 50% du coût total estimé des plans. À cette fin, ils devraient utiliser une partie des recettes attendues de l'inclusion des bâtiments et du transport routier dans le champ d'application de la directive SEQUE.

La Commission proposera une modification ciblée du règlement relatif au cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027 afin de permettre une dépense supplémentaire de l'Union d'un montant de 23,7 milliards d'euros pour la période 2025-2027. Ces dépenses devraient être concentrées en début de période afin d'accompagner une introduction en douceur du nouveau SEQUE.

Le montant de 48,5 milliards d'euros pour la période 2028-2032 dépendra de la disponibilité des fonds sous les plafonds annuels du cadre financier pluriannuel applicable, pour lequel la Commission fera une proposition avant le 1er juillet 2025.

Fonds social pour le climat

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport présenté par David CASA (PPE, MT), Esther DE LANGE (PPE, NL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un Fonds social pour le climat.

La proposition vise à créer un Fonds social pour le climat pour fournir des fonds aux États membres afin de soutenir leurs politiques visant à atténuer les conséquences sociales de la transition vers la neutralité climatique, notamment la tarification du carbone pour les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports.

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:

Objet, champ d'application et objectifs

L'objectif général du Fonds serait de contribuer à la transition équitable sur le plan social vers une neutralité climatique qui ne laisse personne de côté, notamment en atténuant les conséquences sociales de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre générées par les secteurs du bâtiment et du transport routier dans le système d'échange de quotas d'émission (SEQUE).

L'objectif spécifique du Fonds serait de soutenir les ménages vulnérables, les microentreprises vulnérables et les usagers vulnérables des transports, en particulier ceux touchés par la précarité énergétique ou la précarité en matière de mobilité, au moyen d'une aide directe temporaire au revenu et de mesures et d'investissements destinés à:

- accroître l'efficacité énergétique des bâtiments, la décarbonation du chauffage et du refroidissement des bâtiments, y compris par l'intégration et le stockage d'énergie produite à partir de sources renouvelables, et

- améliorer l'accès à une mobilité et à des transports efficaces et abordables à émissions nulles ou faibles, dans le but d'éliminer progressivement et de ne pas prolonger la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et éviter la dépendance à l'égard du carbone.

Les députés ont établi une définition européenne de la pauvreté énergétique et introduit une définition de la pauvreté liée à la mobilité. Cette définition couvre les ménages vulnérables, les micro-entreprises vulnérables, les PME vulnérables et les usagers des transports qui bénéficient de peu ou pas d'autres solutions adéquates et abordables aux combustibles fossiles dans les secteurs du bâtiment et des transports.

Plans sociaux pour le climat

Chaque État membre serait tenu de présenter un «plan social pour le climat», après avoir consulté les autorités locales et régionales, les partenaires économiques et sociaux ainsi que la société civile. Ces plans devraient contenir un ensemble cohérent de mesures visant à lutter contre la précarité énergétique et la précarité en matière de mobilité, en particulier les effets de la transition vers la neutralité climatique.

Mesures et investissements à inclure dans les coûts totaux estimés des plans sociaux pour le climat

Des mesures temporaires de aide directe au revenu (notamment une réduction des taxes et redevances énergétiques) seraient financées pour endiguer l'augmentation des prix du transport routier et des combustibles de chauffage. Selon les députés, un tel soutien serait limité à un maximum de 40% du coût total estimé pour chaque plan national pour la période 2024-2027, et il serait supprimé progressivement d'ici à la fin 2032.

Les États membres pourraient inclure les coûts des mesures et des investissements suivants ayant des effets durables dans les coûts totaux estimés des plans, pour autant qu'ils visent à :

- soutenir les rénovations de bâtiments de qualité et économes en énergie et pour les occupants des bâtiments les moins performants, en accordant une attention particulière aux locataires et aux logements sociaux;
- garantir l'accès à des logements abordables et économes en énergie, notamment en fournissant un parc immobilier suffisant, efficace sur le plan énergétique et abordable, y compris des logements sociaux;
- contribuer à la décarbonation rentable (prise en charge des coûts de raccordement aux réseaux intelligents et toute autre mesure qui participe à la réalisation d'économies d'énergie mais aussi au raccordement aux réseaux de chauffage urbain, comme des bons, des subventions ou des prêts à taux zéro pour les investissements dans des produits et des services visant à accroître la performance énergétique des bâtiments ou à intégrer des sources d'énergie renouvelables dans les bâtiments);
- proposer des informations, une formation, une sensibilisation et des conseils ciblés, accessibles et peu coûteux sur les mesures et les investissements rentables, ainsi que sur les aides disponibles pour les rénovations de bâtiments et les économies d'énergie;
- fournir un soutien financier ou des incitations fiscales pour améliorer l'accès aux véhicules à émissions nulles et aux bicyclettes, y compris en favorisant l'accès au marché des véhicules à émissions nulles d'occasion, et plus particulièrement un soutien financier ou des incitations fiscales pour leur acquisition ainsi que pour les infrastructures publiques et privées appropriées, notamment pour la recharge et le ravitaillement;
- encourager l'utilisation de transports publics abordables et accessibles à émissions nulles ou faibles et favoriser les options de mobilité active attrayantes, en particulier dans les zones rurales, insulaires, montagneuses, reculées et inaccessibles et les régions moins développées, et dans les régions ultrapériphériques.

Selon les députés, les mesures et les investissements éligibles ne devraient pas dépasser 25% des coûts totaux estimés du plan social et devraient être limités dans le temps.

Budget

L'enveloppe financière pour l'exécution du Fonds pour la période allant jusqu'à 2027 s'établirait à au moins 11.140.000.000 EUR en prix courants. Le Fonds serait complété par les recettes résultant de la mise aux enchères de 150 millions de quotas conformément à la directive SEQUE [montant indicatif de 5.250.000.000 EUR] pour cette période, ce qui représenterait un montant total estimé à 16,39 milliards d'EUR.

Des dotations supplémentaires seraient mises à disposition afin de garantir que les crédits disponibles pour le Fonds social pour le climat dans le budget de l'Union augmentent en adéquation avec le prix du carbone.

Préfinancement

Afin de garantir que les aides prévues par les plans puissent être effectivement mises en œuvre dès les premières années à compter de la date d'entrée en vigueur du Fonds social pour le climat, la Commission devrait pouvoir préfinancer jusqu'à 13% de la contribution financière des États membres sur la base d'une demande présentée par un État membre en même temps que le plan social pour le climat.

Le rapport a également apporté un certain nombre d'améliorations à la proposition de la Commission, parmi lesquelles :

- un accent spécifique dans les plans sur les défis socio-économiques auxquels sont confrontés les îles et les régions ultrapériphériques;
- le fait que les États membres devraient promouvoir le rôle des communautés d'énergie renouvelable et des communautés énergétiques citoyennes et les considérer comme des bénéficiaires éligibles du Fonds;
- la nécessité d'assurer la cohérence du Fonds tant avec les plans nationaux en matière d'énergie et de climat qu'avec les programmes de la politique de cohésion présentant des priorités analogues;
- un rappel que le Fonds ne devrait soutenir que les activités et les bénéficiaires qui respectent le droit de l'Union et le droit national applicables en matière de droits sociaux et du travail, et que les États membres doivent respecter les droits fondamentaux, y compris l'état de droit, afin de bénéficier des fonds européens.

Fonds social pour le climat

Le Parlement européen a adopté par 479 voix pour, 103 contre et 48 abstentions, des amendements à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un Fonds social pour le climat.

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

La proposition vise la création d'un Fonds social pour le climat pour la période 2025 à 2032 afin d'allouer aux États membres un financement leur permettant de faire face aux conséquences sociales de l'extension du système d'échange de quotas d'émission (SEQUE) au transport routier et à la construction sur les ménages vulnérables.

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Objet, champ d'application et objectifs

Le Parlement précise que les mesures et les investissements soutenus par le Fonds bénéficieront aux ménages, aux microentreprises et aux usagers des transports qui sont vulnérables et particulièrement concernés par l'impact de la transition vers la neutralité climatique, y compris la tarification du carbone, notamment les ménages en situation de précarité énergétique et les citoyens en situation de précarité en matière de mobilité, en accordant une attention particulière à ceux qui vivent dans des zones rurales, insulaires, périphériques, montagneuses, éloignées et moins accessibles ou dans des régions ou territoires moins développés, les régions ultrapériphériques et les régions à forte intensité de carbone où le chômage est élevé.

Les députés ont introduit une définition de la «précarité en matière de mobilité», faisant référence aux ménages qui ont des coûts de transport élevés ou un accès limité à des modes de transport publics ou alternatifs abordables nécessaires pour répondre à des besoins socio-économiques essentiels.

Plans sociaux pour le climat

Chaque État membre serait tenu de présenter un «plan social pour le climat», après avoir consulté les autorités locales et régionales, les partenaires économiques et sociaux ainsi que la société civile. Ces plans devraient contenir un ensemble cohérent de mesures visant à lutter contre la précarité énergétique et la précarité en matière de mobilité, en particulier les effets de la transition vers la neutralité climatique.

Mesures et investissements à inclure dans les coûts totaux estimés des plans sociaux pour le climat

Les États membres pourraient inclure les coûts des mesures fournissant une aide directe temporaire au revenu, notamment une réduction des taxes et des redevances sur l'électricité, en guise de mesure transitoire pour les ménages vulnérables et les usagers des transports touchés par la précarité énergétique ou la précarité en matière de mobilité, afin d'absorber l'augmentation des prix du transport routier et des combustibles de chauffage.

Selon les députés, ce soutien serait limité à un maximum de 40% du coût total estimé de chaque plan national pour la période 2024-2027, et serait supprimé progressivement d'ici la fin de 2032.

Les États membres pourraient inclure les coûts des mesures et des investissements suivants ayant des effets durables dans les coûts totaux estimés des plans, pour autant qu'ils visent à :

- soutenir les rénovations de bâtiments de qualité et économes en énergie et pour les occupants des bâtiments les moins performants, en accordant une attention particulière aux locataires et aux logements sociaux;
- garantir l'accès à des logements abordables et économes en énergie, notamment en fournissant un parc immobilier suffisant, efficace sur le plan énergétique et abordable, y compris des logements sociaux;
- contribuer à la décarbonation rentable (prise en charge des coûts de raccordement aux réseaux intelligents et toute autre mesure qui participe à la réalisation d'économies d'énergie mais aussi au raccordement aux réseaux de chauffage urbain, comme des bons, des subventions ou des prêts à taux zéro pour les investissements dans des produits et des services visant à accroître la performance énergétique des bâtiments ou à intégrer des sources d'énergie renouvelables dans les bâtiments);
- proposer des informations, une formation, une sensibilisation et des conseils ciblés, accessibles et peu coûteux sur les mesures et les investissements rentables, ainsi que sur les aides disponibles pour les rénovations de bâtiments et les économies d'énergie;
- fournir un soutien financier ou des incitations fiscales pour améliorer l'accès aux véhicules à émissions nulles et aux bicyclettes, y compris en favorisant l'accès au marché des véhicules à émissions nulles d'occasion, et plus particulièrement un soutien financier ou des incitations fiscales pour leur acquisition ainsi que pour les infrastructures publiques et privées appropriées, notamment pour la recharge et le ravitaillement;
- encourager l'utilisation de transports publics abordables et accessibles à émissions nulles ou faibles.

Budget

L'enveloppe financière pour l'exécution du Fonds pour la période allant jusqu'à 2027 s'établirait à au moins 11.140.000.000 EUR en prix courants. Le Fonds serait complété par les recettes résultant de la mise aux enchères de 150 millions de quotas conformément à la directive SEQUE [montant indicatif de 5.250.000.000 EUR] pour cette période, ce qui représenterait un montant total estimé par le Parlement à 16,39 milliards d'EUR.

L'enveloppe financière pour la mise en œuvre du Fonds pour la période 2028-2032 serait établie après une révision du règlement, sous réserve des montants disponibles dans la limite des plafonds annuels du cadre financier pluriannuel applicable et de l'évaluation et, le cas échéant et si les conditions sont remplies, de la révision ciblée de la directive SEQUE.

Préfinancement

Afin de garantir que les aides prévues par les plans puissent être effectivement mises en œuvre dès les premières années à compter de la date d'entrée en vigueur du Fonds social pour le climat, la Commission devrait pouvoir préfinancer jusqu'à 13% de la contribution financière des États membres sur la base d'une demande présentée par un État membre en même temps que le plan social pour le climat.

Le Parlement a également apporté un certain nombre d'améliorations à la proposition de la Commission, parmi lesquelles :

- un accent spécifique dans les plans sur les défis socio-économiques auxquels sont confrontés les îles et les régions ultrapériphériques;

- le fait que les États membres devraient promouvoir le rôle des communautés d'énergie renouvelable et des communautés énergétiques citoyennes et les considérer comme des bénéficiaires éligibles du Fonds;

- la nécessité d'assurer la cohérence du Fonds tant avec les plans nationaux en matière d'énergie et de climat qu'avec les programmes de la politique de cohésion présentant des priorités analogues;

- un rappel que le Fonds ne devrait soutenir que les activités et les bénéficiaires qui respectent le droit de l'Union et le droit national applicables en matière de droits sociaux et du travail, et que les États membres doivent respecter les droits fondamentaux, y compris l'état de droit, afin de bénéficier des fonds européens.

Transparence				
KOKKALIS Petros	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	15/12/2021	Eurelectric
METZ Tilly	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	TRAN	27/01/2022	Researcher from OpenEXP, researcher from E3G, Transport & Environment, VCÖ
KOKKALIS Petros	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	14/02/2022	REScoop
METZ Tilly	Rapporteur(e) fictif/fictive pour avis	TRAN	14/02/2022	Transport & Environment
BERENDSEN Tom	Rapporteur(e) pour avis	REGI	16/02/2022	T&E
VEDRENNE Marie-Pierre	Rapporteur(e) fictif/fictive	EMPL	17/02/2022	Union des entreprises de proximité
DE LANGE Esther	Rapporteur(e)	ENVI	01/03/2022	Natuur & Milieu
DE LANGE Esther	Rapporteur(e)	ENVI	14/03/2022	ATD Quart Monde
DE LANGE Esther	Rapporteur(e)	ENVI	21/03/2022	Dutch Perm Rep.
MATTHIEU Sara	Rapporteur(e) fictif/fictive	ENVI	23/03/2022	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) WWF European Policy Programme
CHAIBI Leila	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	06/06/2022	Réseau Action Climat France
VEDRENNE Marie-Pierre	Rapporteur(e) fictif/fictive	EMPL	07/06/2022	Réseau Action Climat France
DE LANGE Esther	Rapporteur(e)	ENVI	14/07/2022	Wijbemedelenaautos
CHAHIM Mohammed	Membre	01/06/2022	industriAll European Trade Union	