

Bruxelles, le 25 juin 2022
(OR. fr, en)

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0211(COD)**

**10509/22
ADD 1**

**CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
AGRI 281
COMPET 522
ECOFIN 650
CODEC 966**

NOTE

Origine:	Présidence
Destinataire:	Conseil
N° doc. Cion:	10875/21 + ADD 1 - COM(2021) 551 final
Objet:	Paquet « Ajustement à l'objectif 55 » Proposition de directive du Parlement Européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757 - Orientation générale

En vue du Consel "Environnement" du 28 juin 2022, les délégations trouveront en annexe le texte de compromis de la Présidence sur le sujet visé en objet.

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil
modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission
de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création
et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas
d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757¹**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192,
paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

¹ Les modifications par rapport à la version précédente du texte de compromis de la présidence sont indiquées en **caractères gras soulignés** et les passages supprimés sont signalés par des crochets [...]. Les modifications antérieures sont soulignées.

² JO C du , p. .

³ JO C du , p. .

⁴considérant ce qui suit:

- (1) L'accord de Paris, adopté en décembre 2015 dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est entré en vigueur en novembre 2016 (ci-après l'"accord de Paris")⁵. Ses Parties sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels.
- (2) La lutte contre les défis climatiques et ceux liés à l'environnement ainsi que la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication intitulée "Le pacte vert pour l'Europe", adoptée par la Commission le 11 décembre 2019⁶.
- (3) Le pacte vert pour l'Europe combine un ensemble complet de mesures et d'initiatives se renforçant mutuellement dont l'objectif est de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici 2050 et définit une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources. Cette stratégie vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Dans le même temps, cette transition touche différemment les femmes et les hommes et a une incidence particulière sur certains groupes défavorisés, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique. Il faut donc veiller à ce que la transition soit juste et inclusive, et à ce que nul ne soit laissé pour compte.

⁴ Hormis certaines exceptions ciblées, les considérants n'ont pas été adaptés.

⁵ Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).

⁶ COM(2019) 640 final.

- (4) La nécessité et la valeur du pacte vert pour l'Europe n'ont fait qu'augmenter compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé, les conditions de vie et de travail, et le bien-être des citoyens de l'Union, qui ont montré que notre société et notre économie doivent améliorer leur résilience aux chocs extérieurs et agir rapidement pour les prévenir ou les atténuer. Les citoyens européens restent intimement convaincus que cela s'applique en particulier au changement climatique⁷.
- (5) L'Union s'est engagée à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de son économie d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 dans la contribution déterminée au niveau national, actualisée et présentée au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020⁸.
- (6) Dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil⁹, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'économie d'ici à 2050. Ce règlement établit également un engagement contraignant de l'Union en matière de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.
- (7) Tous les secteurs économiques doivent contribuer à la réalisation de ces réductions. Par conséquent, l'ambition du système d'échange de quotas d'émission de l'Union (SEQUE de l'UE), établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰, qui vise à favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes, devrait être renforcée d'une manière compatible avec cet objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030.

⁷ Eurobaromètre spécial 513 consacré au changement climatique, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_fr).

⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

⁹ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

¹⁰ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

(8) Le SEQE de l'UE devrait encourager la production à partir d'installations en mesure de réduire partiellement ou totalement les émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, il convient de modifier la description de certaines catégories d'activités figurant à l'annexe I de la directive 2003/87/CE afin de veiller à ce que les installations effectuant une activité visée à l'annexe I et atteignant le seuil de capacité lié à la même activité mais n'émettant pas de gaz à effet de serre soient incluses dans le SEQE de l'UE et ainsi de garantir l'égalité de traitement des installations dans les secteurs concernés. En outre, l'allocation de quotas à titre gratuit pour la production d'un produit devrait être indépendante de la nature du procédé de production. Il est donc nécessaire de modifier la définition des produits, des procédés et des émissions considérés pour certains référentiels afin de garantir des conditions équitables pour les technologies nouvelles et existantes. Il est également indispensable de dissocier la mise à jour des valeurs des référentiels pour les raffineries et l'hydrogène afin de tenir compte de l'importance croissante de la production d'hydrogène en dehors du secteur des raffineries.

(8 bis) À la suite de la modification des produits, des procédés et des émissions considérés pour certains référentiels, il est nécessaire de veiller à ce que les producteurs ne reçoivent pas une double compensation pour les mêmes émissions par l'allocation de quotas à titre gratuit en même temps que par la compensation des coûts indirects, et donc d'ajuster en conséquence les mesures financières visant à compenser la répercussion des coûts indirects sur les prix de l'électricité.

(9) La directive 96/61/CE du Conseil¹¹ a été abrogée par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil¹². Il convient de mettre à jour en conséquence les références à la directive 96/61/CE figurant à l'article 2 et à l'annexe IV de la directive 2003/87/CE. Compte tenu de la nécessité de réduire d'urgence les émissions à l'échelle de l'économie, les États membres devraient pouvoir agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre qui relèvent du SEQE de l'UE au moyen de politiques autres que les limites d'émission adoptées en vertu de la directive 2010/75/UE.

¹¹ Directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution (JO L 257 du 10.10.1996, p. 26).

¹² [Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles \(prévention et réduction intégrées de la pollution\) \(JO L 334 du 17.12.2010, p. 17\).](#)

- (10) Dans sa communication intitulée "Cap sur une planète en bonne santé pour tous"¹³, la Commission appelle à orienter l'Union vers une pollution zéro d'ici à 2050, en réduisant la pollution de l'air, des eaux douces, des mers et des sols à des niveaux qui ne sont plus susceptibles de nuire à la santé et aux écosystèmes naturels. Les mesures prises au titre de la directive 2010/75/UE, en tant que principal instrument régissant les émissions polluantes dans l'air, dans l'eau et dans le sol, permettront souvent également de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Conformément à l'article 8 de la directive 2003/87/CE, les États membres devraient assurer la coordination entre les exigences en matière d'autorisation de la directive 2003/87/CE et celles de la directive 2010/75/UE.
- (11) Étant donné que les nouvelles technologies innovantes permettront souvent de réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi de polluants, il importe d'assurer des synergies entre les politiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les émissions de polluants, à savoir la directive 2010/75/UE, et de réexaminer leur efficacité en la matière.
- (12) La définition des producteurs d'électricité a été utilisée pour déterminer la quantité maximale de quotas alloués à titre gratuit à l'industrie au cours de la période 2013-2020, mais elle a conduit à une différence de traitement entre les centrales de cogénération et les installations industrielles. Afin d'encourager le recours à la cogénération à haut rendement et de garantir l'égalité de traitement de toutes les installations bénéficiant de quotas à titre gratuit pour la production de chaleur et le chauffage urbain, il convient de supprimer toutes les références aux producteurs d'électricité dans la directive 2003/87/CE. En outre, le règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission¹⁴ précise les conditions d'admissibilité au bénéfice d'allocation à titre gratuit pour tous les procédés industriels. Par conséquent, les dispositions relatives au captage et au stockage du carbone figurant à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE sont devenues obsolètes et devraient être supprimées.

¹³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – "Cap sur une planète en bonne santé pour tous - Plan d'action de l'UE: "Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols"", COM(2021) 400 final.

¹⁴ Règlement délégué (UE) 2019/331 de la Commission du 19 décembre 2018 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10 *bis* de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 59 du 27.2.2019, p. 8).

- (13) Les gaz à effet de serre qui ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère devraient être considérés comme des émissions relevant du SEQUE de l'UE et les quotas devraient être restitués pour ces émissions, sauf s'ils sont stockés dans un site de stockage conformément aux dispositions de la directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵, ou s'ils sont liés chimiquement à un produit de manière permanente de sorte qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation. Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes d'exécution précisant les conditions dans lesquelles les gaz à effet de serre doivent être considérés comme étant chimiquement liés à un produit de manière permanente de sorte qu'ils ne pénètrent pas dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation, y compris en ce qui concerne l'obtention d'un certificat d'absorption du carbone, le cas échéant, compte tenu de l'évolution de la réglementation relative à la certification des absorptions de carbone.
- (14) L'activité de transport maritime international, consistant en des voyages entre des ports relevant de la juridiction de deux États membres différents ou entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et un port situé en dehors de la juridiction d'un État membre, est à ce jour le seul moyen de transport qui ne figure pas dans les engagements antérieurs de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les émissions provenant du carburant vendu dans l'Union pour des trajets au départ d'un État membre et à destination d'un autre État membre ou d'un pays tiers ont augmenté d'environ 36 % depuis 1990. Ces émissions représentent près de 90 % de l'ensemble des émissions du secteur de la navigation de l'Union, étant donné que les émissions provenant du carburant vendu dans l'Union pour des trajets au départ et à destination d'un même État membre ont été réduites de 26 % depuis 1990. Dans un scénario de statu quo, les émissions provenant des activités de transport maritime international devraient augmenter d'environ 14 % entre 2015 et 2030 et de 34 % entre 2015 et 2050. Si les effets des activités de transport maritime sur le changement climatique augmentent comme prévu, cela compromettrait considérablement les réductions réalisées par d'autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.

¹⁵ Directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone et modifiant la directive 85/337/CEE du Conseil, les directives 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE et 2008/1/CE et le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil (JO L 140 du 5.6.2009, p. 114).

- (15) En 2013, la Commission a adopté une stratégie visant à intégrer progressivement les émissions du transport maritime dans la politique de l'Union relative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans un premier temps, l'Union a mis en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions du transport maritime dans le cadre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil¹⁶, suivi de la fixation d'objectifs de réduction pour le secteur maritime et de l'application d'un mécanisme fondé sur le marché. Conformément à l'engagement des colégislateurs exprimé dans la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil¹⁷, l'action de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou de l'Union devrait commencer à partir de 2023, notamment sous la forme de travaux préparatoires concernant l'adoption et la mise en œuvre d'une mesure garantissant que le secteur contribue dûment aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs arrêtés dans le cadre de l'accord de Paris, ainsi qu'un examen approprié de ces questions par toutes les parties prenantes.
- (16) Conformément à la directive (UE) 2018/410, il convient que la Commission rende compte au Parlement européen et au Conseil des progrès accomplis au sein de l'OMI en vue de l'adoption d'un objectif ambitieux de réduction des émissions, ainsi que des mesures d'accompagnement prises pour veiller à ce que le secteur du transport maritime contribue dûment aux efforts nécessaires pour atteindre les objectifs arrêtés dans le cadre de l'accord de Paris. Des efforts sont actuellement déployés pour limiter les émissions maritimes mondiales dans le cadre de l'OMI et il convient de les encourager, notamment la mise en œuvre rapide de la stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, adoptée en 2018, laquelle fait également référence à d'éventuelles mesures fondées sur le marché visant à encourager la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international. Toutefois, si les progrès récemment accomplis dans le cadre de l'OMI sont les bienvenus, les mesures n'ont jusqu'à présent pas été [...] suffisantes pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris.

¹⁶ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

¹⁷ Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814 (JO L 76 du 19.3.2018, p. 3).

(17) Dans le pacte vert pour l'Europe, la Commission a fait part de son intention de prendre des mesures supplémentaires pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport maritime au moyen d'un train de mesures permettant à l'Union d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions. Dans ce cadre, il convient de modifier la directive 2003/87/CE afin d'inclure le secteur du transport maritime dans le SEQE de l'UE et de veiller ainsi à ce que ce secteur contribue à la réalisation des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi qu'aux objectifs de l'accord de Paris, lequel exige des pays développés qu'ils montrent la voie en assumant des objectifs de réduction des émissions à l'échelle de l'économie, tandis que les pays en développement sont encouragés à passer progressivement à des objectifs de réduction ou de limitation des émissions à l'échelle de l'économie¹⁸. Étant donné que les émissions de l'aviation internationale en dehors de l'Europe devraient être plafonnées à partir de janvier 2021 par un mécanisme mondial fondé sur le marché, alors qu'il n'existe aucune mesure prévoyant un plafond ou une tarification pour les émissions du transport maritime, il convient que le SEQE de l'UE couvre une partie des émissions résultant des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et un port relevant de la juridiction d'un pays tiers, sachant que le pays tiers a la capacité de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne l'autre partie des émissions. L'extension du SEQE de l'UE au secteur du transport maritime devrait donc inclure la moitié des émissions des navires effectuant des trajets à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre au départ d'un port ne relevant pas de la juridiction d'un État membre, la moitié des émissions des navires effectuant des trajets au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre et arrivant dans un port ne relevant pas de la juridiction d'un État membre, les émissions des navires effectuant des trajets à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que les émissions à quai dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre. Cette approche a été considérée comme un moyen pratique de résoudre la question des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, qui constitue un défi de longue date dans le cadre de la CCNUCC. La couverture d'une partie des émissions provenant des voyages entrants et sortants entre l'Union et les pays tiers garantit l'efficacité du SEQE de l'UE, notamment en augmentant l'incidence environnementale de la mesure par rapport à un secteur géographique circonscrit aux voyages à l'intérieur de l'Union, tout en limitant le risque d'escales de contournement et le risque de délocalisation des activités de transbordement en dehors de l'Union.

¹⁸ Article 4, paragraphe 4, de l'accord de Paris.

Afin de garantir une intégration harmonieuse du secteur dans le SEQE de l'UE, la restitution de quotas par les compagnies maritimes devrait progressivement s'intensifier en ce qui concerne les émissions vérifiées déclarées pour la période 2024-2026. Afin de protéger l'intégrité environnementale du système, dans la mesure où moins de quotas seront restitués par rapport aux émissions vérifiées pour le transport maritime au cours de ces années, une fois que la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués aura été établie chaque année, il conviendra d'annuler un nombre correspondant de quotas. À partir de 2027, les compagnies maritimes devraient restituer le nombre de quotas correspondant à l'ensemble de leurs émissions vérifiées déclarées l'année précédente.

(17 bis) L'extension du champ d'application de la directive 2003/87/CE au transport maritime entraînera une évolution du coût du transport maritime. Cela aura une incidence sur l'ensemble du territoire de l'Union, étant donné que les marchandises transportées par voie maritime depuis et vers des ports situés dans l'Union ont leur origine ou leur destination dans les différents États membres, y compris dans les États membres enclavés. L'allocation de quotas qui doivent être mis aux enchères par les États membres ne devrait donc pas, en principe, changer du fait de l'inclusion des activités maritimes et devrait inclure tous les États membres. Toutefois, les États membres seront concernés à différents degrés. En particulier, les États membres qui dépendent fortement du transport maritime seront les plus exposés à l'effet de l'extension. Les États membres dont le secteur maritime est important par rapport à leur taille relative seront plus touchés par l'extension du SEQE de l'UE au transport maritime. Il convient donc de fournir une aide complémentaire à ces États membres sous la forme de quotas supplémentaires afin de soutenir la décarbonation des activités maritimes et les coûts administratifs engagés. L'aide devrait être instaurée de manière progressive, parallèlement à l'introduction d'obligations de restitution et donc à l'accroissement de l'effet sur ces États membres. Dans le cadre du réexamen de la directive 2003/87/CE, la Commission devrait étudier la pertinence de cette aide complémentaire compte tenu, notamment, du développement des compagnies maritimes sous la responsabilité de différents États membres.

(17 ter) Le renouvellement des flottes de navires de classe glace et le développement de technologies novatrices permettant de réduire les émissions de ces navires prendront du temps et nécessiteront un soutien financier. Actuellement, la conception permettant aux navires de classe glace de naviguer dans les glaces conduit à ce que ces navires consomment davantage de carburant et produisent plus d'émissions que les navires de taille similaire conçus pour naviguer uniquement en eau libre. Par conséquent, il convient de mettre en œuvre, dans le cadre de la présente directive, une approche neutre au regard du pavillon permettant une réduction du nombre de quotas à restituer par les compagnies maritimes sur la base de la classe glace de leurs navires jusqu'au 31 décembre 2030.

(17 quater) Les îles dépendent davantage du transport maritime que les autres régions, et dépendent des liaisons maritimes aux fins de leur connectivité. Afin d'aider les îles moins peuplées à rester connectées à la suite de l'inclusion des activités maritimes dans le champ d'application de la directive 2003/887/CE, il convient de prévoir la possibilité d'accorder une dérogation temporaire à l'obligation de restitution prévue par ladite directive pour les activités de transport maritimes avec les îles de moins de 50 000 habitants.

(17 quinquies) Les États membres devraient avoir la possibilité de demander qu'un contrat de service public transnational ou une obligation de service public transnationale entre deux États membres soient temporairement exemptés de certaines obligations en vertu de la directive 2003/87/CE. Cette possibilité devrait être limitée aux liaisons entre un État membre sans frontière terrestre avec un autre État membre et l'État membre géographiquement le plus proche, telle que la liaison maritime entre Chypre et la Grèce, qui n'existe plus depuis plus de vingt ans. Cette dérogation temporaire contribue à la nécessité impérieuse de fournir un service d'intérêt général et d'assurer la connectivité ainsi que la cohésion économique, sociale et territoriale.

- (17 *sexies*) Compte tenu des caractéristiques particulières et des contraintes permanentes des régions ultrapériphériques de l'Union, reconnues à l'article 349 du traité, ainsi que de leur forte dépendance vis-à-vis du transport maritime, il convient d'accorder une attention particulière à la préservation de leur accessibilité et de leur connectivité efficace par le transport maritime. Par conséquent, il convient de prévoir une dérogation temporaire à certaines obligations prévues par la directive 2003/87/CE pour les émissions résultant des activités de transport maritime entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les ports situés dans la même région ultrapériphérique et dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.
- (18) Les dispositions de la directive 2003/87/CE relatives aux activités de transport maritime devraient faire l'objet de réexamens au regard de l'évolution future de la situation au niveau international et des efforts déployés pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, y compris le deuxième bilan mondial en 2028, et [...] en cas d'adoption, par l'Organisation maritime internationale, d'un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime afin de tenir compte de ces progrès, en particulier si la mesure est suffisamment ambitieuse et solide. [...] À cette fin, la Commission devrait sans tarder [...], à tout moment avant le deuxième bilan mondial en 2028 – et donc au plus tard le 30 septembre 2028 –, présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil. Dans ce rapport, la Commission devrait examiner cette mesure au regard de son ambition à la lumière des objectifs de l'accord de Paris et de son intégrité environnementale globale. Elle devrait également examiner toute question liée à l'éventuelle coexistence de la présente directive et de cette mesure ou à l'alignement entre les deux [...] Le cas échéant, le rapport devrait être accompagné d'une proposition législative visant à modifier la présente directive, en accord avec les engagements relatifs aux émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union, et afin de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat, ce qui permettrait d'assurer la mise en œuvre appropriée de la mesure fondée sur le marché adoptée au niveau mondial par l'Organisation maritime internationale, tout en tenant compte de la nécessité de veiller à la cohérence entre le SEQE de l'UE et la mesure fondée sur le marché adoptée au niveau mondial et d'éviter toute double charge importante qui en résulterait.

(18 bis) Du fait de l'augmentation des frais de transport causée par l'extension de la directive 2003/87/CE aux activités de transport maritime, il existe, en l'absence d'une mesure mondiale, un risque de contournement. Les escales de contournement effectuées dans des ports situés en dehors de l'Union non seulement réduiront les avantages environnementaux de l'internalisation du coût des émissions provenant d'activités maritimes, mais pourraient également entraîner des émissions supplémentaires en raison de la distance additionnelle parcourue pour échapper à l'application de la directive 2003/87/CE. Il y a donc lieu d'exclure de la notion de port d'escale certains arrêts dans des ports de pays tiers. Cette exclusion devrait viser les ports situés à proximité de l'Union où le risque de contournement est le plus important. Une limite de 300 milles marins constitue une réponse proportionnée aux pratiques de contournement, en ce qu'elle représente un juste équilibre entre la charge supplémentaire et le risque de contournement. En outre, l'exclusion de la notion de port d'escale ne devrait viser que les porte-conteneurs et les ports dont l'activité principale est le transbordement de conteneurs. Pour ces expéditions, le risque de contournement, en l'absence de mesures d'atténuation, consiste également en une transition de la plateforme portuaire vers des ports situés en dehors de l'Union, qui aggraverait les effets des pratiques de contournement. Afin de veiller au respect des principes de proportionnalité et d'égalité de traitement par la mesure, il convient de tenir compte des mesures prises dans les pays tiers qui ont un effet équivalent à celui de la directive 2003/87/CE.

(19) La Commission devrait réexaminer le fonctionnement de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime à la lumière de l'expérience acquise dans l'application de ladite directive, y compris pour ce qui est de la détection des pratiques de contournement en vue de les prévenir à un stage précoce [...], et proposer ensuite des mesures pour en garantir l'efficacité.

(19 bis) Les émissions de CO₂ constituent la grande majorité des émissions du transport maritime. La prise en compte du surcroît d'émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime [...] dès le début de l'inclusion du transport maritime dans le SEQE est prématurée pour des raisons de praticabilité administrative, mais les émissions de gaz à effet de serre autres que le CO₂ sont susceptibles d'augmenter avec le temps en raison du développement de navires alimentés par des gaz naturels liquéfiés ou d'autres sources d'énergie, de sorte que leur inclusion dans le SEQE à l'avenir serait bénéfique pour l'intégrité environnementale et encouragerait les bonnes pratiques. Par conséquent, les émissions de [...] méthane et de protoxyde d'azote devraient être incluses dans le règlement MRV. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle devrait examiner la faisabilité et le rapport coût-efficacité de l'inclusion dans la présente directive du surcroît d'émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime.

- (19 ter) Les émissions du transport maritime provenant de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 représentent une minorité des émissions de ce secteur, mais concernent un grand nombre de navires. La prise en compte de ces navires [...] dès le début de l'inclusion du transport maritime dans le SEQE est prématurée pour des raisons de praticabilité administrative, mais leur inclusion à l'avenir améliorerait l'efficacité du SEQE et pourrait réduire les pratiques de contournement en faisant intervenir des navires d'une jauge brute inférieure au seuil de 5 000. Par conséquent, au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle devrait examiner la faisabilité et le rapport coût-efficacité de l'inclusion dans la présente directive des émissions provenant de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000.
- (20) La personne ou l'organisme responsable du respect du SEQE de l'UE devrait être la compagnie maritime désignée comme le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Cette définition est fondée sur la définition de "compagnie" figurant à l'article 3, point d), du règlement (UE) 2015/757 et est conforme au système mondial de collecte de données établi en 2016 par l'OMI. [...]

(20 bis) Les émissions provenant d'un navire dépendent notamment des mesures relatives à l'efficacité énergétique du navire prises par le propriétaire du navire ainsi que du carburant, de la cargaison transportée, de l'itinéraire et de la vitesse du navire, qui peuvent être sous le contrôle d'une entité autre que le propriétaire du navire. Au moment de la négociation du contrat principalement, ces derniers aspects ne seraient pas connus, et les émissions absolues provenant du navire relevant de la directive 2003/87/CE seraient incertaines. Toutefois, si les coûts du carbone n'étaient pas répercutés sur l'entité exploitant le navire, les mesures incitatives visant à mettre en œuvre des mesures opérationnelles en faveur de l'efficacité en carburant seraient limitées. Conformément au principe du pollueur-payeur, la compagnie maritime devrait donc être autorisée, en vertu du droit national, à demander un remboursement des coûts résultant de la restitution des quotas par l'entité directement responsable des décisions ayant une incidence sur les émissions de CO₂ du navire. Bien qu'un tel mécanisme de remboursement puisse être soumis à un accord contractuel, les États membres, afin de réduire les coûts administratifs, ne devraient pas être obligés de veiller à l'existence de tels contrats ni de la contrôler, mais devraient plutôt prévoir, dans la législation nationale, un droit de la compagnie maritime à être remboursée et l'accès à la justice correspondant pour faire valoir ce droit. Pour les mêmes raisons, ce droit, y compris tout conflit éventuel relatif au remboursement entre la compagnie maritime et l'entité exploitant le navire, ne devrait pas avoir d'incidence sur les obligations de la compagnie maritime vis-à-vis de l'autorité responsable ni sur les mesures qu'il pourrait être nécessaire de prendre à l'encontre d'une telle compagnie en vue d'assurer le plein respect de la directive 2003/87/CE.

- (21) Afin de réduire la charge administrative pesant sur les compagnies maritimes, chaque compagnie maritime devrait relever de la responsabilité d'un seul État membre.
- La Commission devrait publier une liste initiale des compagnies maritimes qui ont exercé une activité maritime relevant du SEQE de l'UE, mentionnant également l'autorité responsable de chaque compagnie. La liste devrait être mise à jour au moins tous les deux ans afin de réattribuer les compagnies maritimes à une autre autorité responsable, le cas échéant. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un État membre, l'autorité responsable devrait être cet État membre. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un pays tiers, l'autorité responsable devrait être l'État membre dans lequel la compagnie maritime a enregistré le plus grand nombre estimé d'escales dans le cadre de voyages relevant de la directive 2003/87/CE au cours des quatre dernières années de surveillance. Pour les compagnies maritimes immatriculées dans un pays tiers qui n'ont effectué aucun voyage relevant de la directive 2003/87/CE au cours des quatre dernières années de surveillance, l'autorité responsable devrait être l'État membre au départ duquel un navire de la compagnie maritime est arrivé ou a entamé son premier voyage relevant de ladite directive. La Commission devrait publier et mettre à jour, tous les deux ans, une liste des compagnies maritimes relevant de la directive 2003/87/CE, le cas échéant, dans laquelle est indiquée l'autorité responsable de chaque compagnie. Afin de garantir l'égalité de traitement des compagnies maritimes, les États membres devraient suivre des règles harmonisées pour la gestion des compagnies maritimes dont ils ont la responsabilité, selon des modalités à définir par la Commission.
- (22) Il y a lieu pour les États membres de veiller à ce que les compagnies maritimes dont ils ont la responsabilité respectent les exigences de la directive 2003/87/CE. Au cas où une compagnie maritime ne se conforme pas à ces exigences et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis à l'autorité responsable de l'y contraindre, les États membres devraient agir solidairement. En dernier recours, les États membres devraient pouvoir refuser l'entrée aux navires sous la responsabilité de la compagnie maritime en cause, à l'exception de l'État membre dont le navire bat le pavillon, lequel devrait pouvoir procéder à son immobilisation.

- (23) Les compagnies maritimes devraient surveiller et déclarer les données relatives aux émissions résultant des activités de transport maritime, agrégées au niveau de la compagnie, conformément aux règles établies dans le règlement (UE) 2015/757. Les déclarations relatives aux données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie devraient être vérifiées conformément aux règles énoncées dans ledit règlement. Lorsqu'il effectue les vérifications au niveau de la compagnie, le vérificateur ne devrait pas vérifier la déclaration d'émissions au niveau du navire ni la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, dudit règlement, étant donné que ces déclarations au niveau du navire auront déjà été vérifiées.
- (24) Sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de tâches similaires liées à la protection de l'environnement, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) ou une autre organisation compétente devrait, le cas échéant et conformément à son mandat, assister la Commission et les autorités responsables dans la mise en œuvre de la directive 2003/87/CE. Grâce à son expérience dans la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757 et à ses outils informatiques, l'AESM pourrait aider les autorités responsables, notamment en ce qui concerne la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions générées par les activités maritimes relevant de la présente directive, en facilitant l'échange d'informations ou en élaborant des lignes directrices et des critères. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, devrait s'efforcer de mettre au point des outils de surveillance appropriés et d'élaborer des orientations afin de faciliter et de coordonner les activités de vérification et d'exécution de la présente directive au transport maritime. Dans la mesure du possible, ces outils devraient être mis à la disposition de l'État membre et des vérificateurs afin de faciliter la bonne application de la présente directive.
- (25) Le règlement (UE) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil¹⁹ a modifié l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE afin de permettre à tous les exploitants d'utiliser tous les quotas délivrés. Il convient dès lors d'aligner en conséquence l'exigence selon laquelle les autorisations d'émettre des gaz à effet de serre doivent prévoir l'obligation de restituer des quotas, conformément à l'article 6, paragraphe 2, point e), de ladite directive.

¹⁹ [Règlement \(UE\) 2017/2392 du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2017 modifiant la directive 2003/87/CE en vue de maintenir l'actuelle restriction du champ d'application pour les activités aériennes et de préparer la mise en œuvre d'un mécanisme de marché mondial à partir de 2021 \(JO L 350 du 29.12.2017, p. 7\).](#)

- (26) La réalisation de l'objectif de réduction des émissions de l'Union pour 2030 nécessitera une diminution des émissions des secteurs couverts par le SEQE de l'UE de 61 % par rapport aux niveaux de 2005. La quantité de quotas du SEQE de l'UE à l'échelle de l'Union doit être réduite afin de générer l'indispensable signal de prix du carbone à long terme et d'encourager ce degré de décarbonation. À cette fin, il convient de relever le facteur de réduction linéaire, en tenant compte également des émissions du transport maritime. Ces dernières devraient être déterminées sur la base des émissions résultant des activités de transport maritime déclarées dans l'Union conformément au règlement (UE) 2015/757 pour 2018 et 2019 et ajustées, à partir de l'année 2021, par l'application du facteur de réduction linéaire.
- (27) Compte tenu du fait que la présente directive modifie la directive 2003/87/CE par rapport à une période de mise en œuvre qui a déjà débuté le 1^{er} janvier 2021, dans un souci de prévisibilité, d'efficacité environnementale et de simplicité, la trajectoire de réduction linéaire plus marquée du SEQE de l'UE devrait constituer une ligne droite de 2021 à 2030, de manière à parvenir à une réduction des émissions de 61 % dans le cadre du SEQE de l'UE d'ici à 2030, étape intermédiaire appropriée vers la neutralité climatique à l'échelle de l'économie de l'Union en 2050. Étant donné que l'augmentation du facteur de réduction linéaire ne peut s'appliquer qu'à partir de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive, une réduction ponctuelle de la quantité de quotas devrait permettre de diminuer la quantité totale de quotas de manière à ce qu'elle corresponde au niveau de réduction annuelle obtenu à partir de 2021.
- (28) Pour réaliser l'ambition accrue en matière de climat, des ressources publiques importantes au niveau de l'Union ainsi que des budgets nationaux devront être consacrés à la transition climatique. Afin de compléter et de renforcer les dépenses substantielles liées au climat inscrites au budget de l'Union, toutes les recettes de la mise aux enchères qui ne sont pas attribuées au budget de l'Union, à l'exception des recettes utilisées pour compenser les coûts indirects du carbone, devraient être utilisées à des fins liées au climat. Cela inclut l'apport d'une aide financière pour traiter les aspects sociaux au sein des ménages à revenu faible et intermédiaire en réduisant les impositions qui ont un effet de distorsion.

- (28 bis) En outre, pour remédier aux effets distributifs et sociaux de la transition dans les États membres à faible revenu, un montant supplémentaire de 2,5 % de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union entre [année d'entrée en vigueur de la directive] et 2030 devrait être utilisé pour financer la transition énergétique des États membres dont le produit intérieur brut (PIB) par habitant est inférieur à [...] **75** % de la moyenne de l'Union en 2016-2018, par l'intermédiaire du Fonds pour la modernisation visé à l'article 10 *quinquies* de la directive 2003/87/CE.
- (30) Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), établi en vertu du règlement (UE) [.../...] du Parlement européen et du Conseil²⁰, constitue une solution de rechange à l'allocation de quotas à titre gratuit lorsqu'il s'agit de parer au risque de fuite de carbone. Les secteurs et sous-secteurs couverts par cette mesure ne devraient donc pas bénéficier de cette allocation à titre gratuit. Toutefois, une suppression progressive transitoire des quotas gratuits est nécessaire pour permettre aux producteurs, aux importateurs et aux négociants de s'adapter au nouveau régime. Lors de la mise en place progressive du MACF, la réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit devrait être mise en œuvre en appliquant un facteur à l'allocation à titre gratuit pour les secteurs relevant du MACF. Ce pourcentage (facteur MACF) devrait être égal à 100 % pendant la période transitoire entre l'entrée en vigueur du [règlement MACF] et 2025, [...] et il devrait être réduit de 5 points de pourcentage chaque année de 2026 à 2028, de 10 points de pourcentage chaque année de 2029 à 2032 et de 15 points de pourcentage à partir de 2033 pour atteindre 0 % de façon à supprimer l'allocation de quotas à titre gratuit lors de la dixième année. Il convient d'adapter en conséquence les actes délégués concernés relatifs à l'allocation de quotas à titre gratuit pour les secteurs et sous-secteurs couverts par le MACF. L'allocation de quotas à titre gratuit qui n'est plus accordée aux secteurs MACF sur la base de ce calcul (demande MACF) sera mise aux enchères et les recettes alimenteront le Fonds pour l'innovation, de façon à soutenir l'innovation dans les technologies à faibles émissions de carbone, le captage et l'utilisation du carbone ("CCU"), le captage et le stockage géologique du carbone ("CSC"), les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique. Une attention particulière devrait être accordée aux projets menés dans les secteurs MACF. Afin de respecter la part de l'allocation à titre gratuit disponible pour les secteurs ne relevant pas du MACF, la quantité finale à déduire de l'allocation à titre gratuit et à mettre aux enchères devrait être calculée sur la base de la proportion que représente la demande MACF par rapport aux besoins en matière d'allocation à titre gratuit de tous les secteurs bénéficiant d'une telle allocation.

²⁰ [référence complète du JO à insérer]

- (31) Afin de mieux refléter les progrès technologiques et d'adapter les valeurs correspondantes des référentiels à la période d'allocation concernée tout en garantissant des incitations à la réduction des émissions et en récompensant correctement l'innovation, l'ajustement maximal des valeurs des référentiels devrait être porté de 1,6 % à 2,5 % par an. Pour la période 2026-2030, les valeurs des référentiels devraient donc être adaptées dans une fourchette de 4 à 50 % par rapport à la valeur applicable au cours de la période 2013-2020.
- (32) Une approche globale de l'innovation est essentielle pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe. Au niveau de l'Union, les efforts de recherche et d'innovation nécessaires sont soutenus, entre autres, par le programme Horizon Europe, qui prévoit un financement important et de nouveaux instruments pour les secteurs relevant du SEQE. Les États membres devraient veiller à ce que les dispositions nationales de transposition n'entravent pas les innovations et soient neutres sur le plan technologique.
- (33) Le champ d'application du Fonds pour l'innovation visé à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE devrait être étendu afin de soutenir l'innovation dans les technologies et procédés à faible intensité de carbone pertinents pour la consommation de combustibles dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. En outre, le Fonds pour l'innovation devrait servir à soutenir les investissements visant à décarboner le secteur du transport maritime, y compris les investissements réalisés dans les combustibles de substitution durables, tels que l'hydrogène et l'ammoniac produits à partir de sources renouvelables, et dans les technologies de propulsion à émissions nulles telles que les technologies éoliennes. [...] Afin de garantir la disponibilité d'un financement suffisant en faveur de l'innovation dans le cadre de ce champ d'application élargi, le Fonds pour l'innovation devrait être complété par 50 millions de quotas, provenant en partie des quotas qui pourraient sinon être mis aux enchères, et en partie des quotas qui pourraient sinon être alloués à titre gratuit, en fonction de la part actuelle du financement fourni par chaque source au Fonds pour l'innovation.

(34) Conformément à l'article 10 du règlement (UE) 2019/1122 de la Commission²¹, lorsque les exploitants d'aéronefs n'effectuent plus de vols relevant du SEQE de l'UE, leurs comptes passent à l'état de compte exclu et les processus ne peuvent plus être lancés à partir de ces comptes. Afin de préserver l'intégrité environnementale du système, les quotas qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs en raison de la clôture de leurs comptes devraient être utilisés pour couvrir toute insuffisance dans les restitutions de ces exploitants, et les quotas restants devraient être utilisés pour accélérer la lutte contre le changement climatique par leur placement dans le Fonds pour l'innovation.

(34 bis) Une assistance technique de la Commission portant spécifiquement sur les États membres qui ne sont à l'origine que de peu de projets, voire d'aucun projet jusqu'à présent, contribuerait à ce qu'un nombre élevé de demandes de financement de projets au titre du Fonds pour l'innovation soit présenté dans l'ensemble des États membres. Cette assistance devrait notamment soutenir des activités visant à améliorer la qualité des propositions de projets situés dans les États membres mentionnés, par exemple par le partage d'informations, d'enseignements tirés et de bonnes pratiques, ainsi qu'à développer les activités des points de contact nationaux. D'autres mesures tendant vers le même objectif pourraient consister à mieux faire connaître les possibilités de financement et à accroître la capacité de ces États membres à repérer et à soutenir les potentiels demandeurs de financement. Il convient également de promouvoir les partenariats de projets entre États membres et le rapprochement entre les candidats potentiels, en particulier pour les projets à grande échelle.

(34 ter) Afin de renforcer le rôle des États membres dans la gouvernance du Fonds pour l'innovation et d'accroître la transparence, la Commission devrait rendre compte au comité des changements climatiques de la mise en œuvre du Fonds pour l'innovation, en présentant une analyse de l'incidence attendue des projets sélectionnés par secteur et par État membre. Ce rapport devrait contenir des informations sur les progrès accomplis en vue d'une réelle couverture géographique de l'ensemble du territoire de l'Union, fondée sur la qualité des projets, et être accompagné d'une analyse des éventuelles mesures correctrices, le cas échéant. Sous réserve de l'accord des demandeurs, la Commission devrait informer les États membres des demandes de financement de projets sur leur territoire respectif au titre du Fonds pour l'innovation et leur fournir des informations détaillées sur ces demandes afin de faciliter la coordination par les États membres du soutien apporté aux projets.

²¹ [Règlement délégué \(UE\) 2019/1122 de la Commission du 12 mars 2019 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le fonctionnement du registre de l'Union \(JO L 177 du 2.7.2019, p. 3\).](#)

- (35) Les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone sont un élément important lorsqu'il s'agit de générer des réductions d'émissions dans l'industrie, dans la mesure où ils offrent la possibilité de garantir aux investisseurs dans des technologies innovantes respectueuses du climat un prix qui récompense les réductions d'émissions de CO₂ supérieures à celles induites par les niveaux de prix actuellement en vigueur au sein du SEQE de l'UE. L'éventail de mesures que le Fonds pour l'innovation peut soutenir devrait être élargi pour lui permettre d'appuyer des projets au moyen de mécanismes de mise en concurrence tels que les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone. La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués concernant les règles précises applicables à ce type de soutien.
- (36) En cas d'interruption temporaire de l'activité d'une installation, l'allocation de quotas à titre gratuit est adaptée aux niveaux d'activité qui sont obligatoirement déclarés annuellement. En outre, les autorités compétentes peuvent suspendre la délivrance de quotas d'émission aux installations qui ont interrompu leurs activités tant qu'il n'est pas établi de manière probante qu'elles vont reprendre ces activités. Par conséquent, les exploitants ne devraient plus être tenus de démontrer à l'autorité compétente que leur installation reprendra la production dans un délai déterminé et raisonnable en cas d'interruption temporaire des activités.
- (37) Les corrections des quotas alloués à titre gratuit aux installations fixes conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE peuvent nécessiter l'octroi à titre gratuit de quotas supplémentaires ou le transfert en retour de quotas excédentaires. Les quotas mis en réserve pour les nouveaux entrants en vertu de l'article 10 *bis*, paragraphe 7, de la directive 2003/87/CE devraient être utilisés à ces fins.

(38) Le champ d'application du Fonds pour la modernisation devrait être aligné sur les objectifs les plus récents de l'Union en matière de climat en exigeant que les investissements soient compatibles avec les objectifs du pacte vert pour l'Europe et du règlement (UE) 2021/1119, et en supprimant le soutien à tout investissement lié aux combustibles fossiles, excepté en ce qui concerne les quotas volontairement transférés au Fonds pour la modernisation conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 4. En outre, le soutien aux combustibles fossiles devrait rester possible grâce aux recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, sous certaines conditions, en particulier lorsque l'activité est considérée comme durable sur le plan environnemental au titre du règlement (UE) 2020/852 et en ce qui concerne les quotas mis aux enchères jusqu'en 2029, de manière à veiller à la cohérence avec ledit règlement et les mesures adoptées en vertu de celui-ci. En outre, il y a lieu de porter à 80 % le pourcentage du Fonds pour la modernisation qui doit être consacré aux investissements prioritaires; de cibler l'efficacité énergétique en tant que domaine prioritaire du côté de la demande, y compris dans les secteurs de l'industrie, des transports, du bâtiment, de l'agriculture et des déchets; et d'inclure dans le champ d'application des investissements prioritaires le chauffage et le refroidissement provenant de sources renouvelables, ainsi que le soutien apporté aux ménages pour lutter contre la précarité énergétique, y compris dans les zones rurales et éloignées. Afin d'accroître la transparence et de mieux évaluer l'impact du Fonds pour la modernisation, le comité d'investissement devrait rendre compte chaque année au comité des changements climatiques de l'expérience acquise en matière d'évaluation des investissements, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions et les coûts de réduction des émissions.

- (39) Le règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission²² établit des règles relatives à la surveillance des émissions provenant de la biomasse qui sont compatibles avec les règles relatives à l'utilisation de la biomasse fixées dans la législation de l'Union sur les énergies renouvelables. Étant donné que la législation devient plus complète quant aux critères de durabilité de la biomasse en s'enrichissant des dernières règles établies dans la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil²³, il convient d'étendre explicitement l'attribution de compétences d'exécution prévue à l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE à l'adoption des adaptations nécessaires à l'application, au sein du SEQE de l'UE, des critères de durabilité concernant la biomasse, y compris les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse. En outre, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes d'exécution afin de préciser la manière dont il convient de comptabiliser le stockage des émissions provenant de mélanges de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro et de biomasse dont le facteur d'émission n'est pas égal à zéro.
- (40) Les combustibles ou carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique ainsi que les combustibles ou carburants à base de carbone recyclé peuvent être importants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs difficiles à décarboner. Lorsque des combustibles ou carburants à base de carbone recyclé et des combustibles ou carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique sont produits à partir de dioxyde de carbone capté dans le cadre d'une activité relevant de la présente directive, les émissions devraient être comptabilisées dans cette activité. Afin de garantir que les combustibles ou carburants renouvelables d'origine non biologique et les combustibles ou carburants à base de carbone recyclé contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'éviter un double comptage pour ce type de combustibles ou carburants, il convient d'étendre explicitement l'habilitation prévue à l'article 14, paragraphe 1, à l'adoption par la Commission d'actes d'exécution établissant les adaptations nécessaires afin de déterminer la manière dont il convient de tenir compte de la libération éventuelle de dioxyde de carbone et d'éviter un double comptage de façon à garantir la mise en place d'incitations appropriées, en tenant également compte du traitement de ces combustibles ou carburants conformément à la directive (UE) 2018/2001.

²² Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission (JO L 334 du 31.12.2018, p. 1).

²³ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

- (41) Étant donné que, selon toute attente, le dioxyde de carbone devrait également être transporté par d'autres moyens que des pipelines, par exemple par bateau ou par camion, le champ d'application actuel de l'annexe I de la directive 2003/87/CE concernant le transport de gaz à effet de serre à des fins de stockage devrait être étendu à tous les moyens de transport dans un souci d'égalité de traitement et indépendamment de la question de savoir si les moyens de transport relèvent du SEQE de l'UE. Lorsque les émissions provenant du transport sont également couvertes par une autre activité au titre de la directive 2003/87/CE, elles devraient être comptabilisées dans cette autre activité afin d'éviter un double comptage.

(42) L'exclusion du SEQE de l'UE des installations utilisant exclusivement de la biomasse a conduit à des situations dans lesquelles les installations brûlant une part importante de la biomasse ont réalisé des bénéfices exceptionnels en recevant à titre gratuit des quotas largement supérieurs aux émissions réelles. Par conséquent, il convient d'introduire une valeur seuil pour la combustion de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro au-delà de laquelle les installations sont exclues du SEQE de l'UE. [...]. L'instauration d'un seuil apportera une plus grande certitude quant aux installations qui relèvent du SEQE et permettra de répartir plus équitablement les quotas gratuits en les attribuant aux secteurs les plus exposés au risque de fuite de carbone. Le seuil devrait être fixé à un niveau de 95 % afin d'équilibrer les avantages et les inconvénients que représente, pour les installations, le fait de continuer de relever du SEQE de l'UE. Par conséquent, les installations qui ont conservé la capacité physique de brûler des combustibles fossiles ne devraient pas être encouragées à revenir à l'utilisation de ces combustibles. Un seuil de 95 % permet de garantir que, si une installation utilise des combustibles fossiles dans le but de continuer de relever du SEQE pour bénéficier de quotas alloués à titre gratuit, les coûts du carbone liés à l'utilisation de ces combustibles fossiles sont suffisamment élevés pour avoir un effet dissuasif. Ce seuil permettra également de faire en sorte que les installations qui utilisent une quantité importante de combustibles fossiles continuent de satisfaire aux obligations de surveillance découlant du SEQE de l'UE, évitant ainsi un éventuel contournement des obligations existantes en matière de surveillance, de déclaration et de vérification. Dans le même temps, il convient de continuer à encourager, au moyen d'un mécanisme flexible, les installations brûlant une part plus faible de biomasse dont le facteur d'émission est égal à zéro à réduire davantage la combustion de combustibles fossiles, tout en continuant de relever du SEQE jusqu'à ce que leur utilisation de biomasse durable soit si importante que leur inclusion dans le SEQE ne sera plus justifiée. En outre, l'expérience a montré que l'exclusion des installations utilisant exclusivement de la biomasse, qui constitue de fait un seuil de 100 %, hormis pour la combustion de combustibles fossiles dans les phases de démarrage et d'extinction, doit faire l'objet d'une réévaluation et d'une définition plus précise. Le seuil de 95 % permet la combustion de combustibles fossiles dans les phases de démarrage et d'extinction.

(42 bis) Afin d'encourager l'adoption de technologies à faible intensité de carbone, les États membres donnent aux exploitants la possibilité de continuer de relever du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans correspondante visée à l'article 11, paragraphe 1, si l'installation a modifié son processus de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus le seuil de puissance calorifique totale de combustion fixé à 20 MW.

(42 ter) L'allocation dynamique introduite dans la directive 2018/410 et rendue opérationnelle dans le règlement d'exécution (UE) 2019/842 de la Commission a amélioré l'efficacité et les incitations offertes par l'allocation de quotas à titre gratuit, mais a augmenté le travail administratif et a fait que la date historique de délivrance de l'allocation de quotas à titre gratuit, fixée au 28 février, n'était plus opérationnelle. Afin de mieux tenir compte de l'allocation dynamique, il convient de procéder à des ajustements du cycle de mise en conformité.

(42 quater) Afin d'encourager davantage les investissements nécessaires à la décarbonation du chauffage urbain et de traiter les aspects sociaux liés aux prix élevés de l'énergie et à l'intensité élevée des émissions de gaz à effet de serre des installations de chauffage urbain dans les États membres où la part des émissions provenant du chauffage urbain est très élevée par rapport à la taille de l'économie, il convient d'accorder aux installations de chauffage urbain dans ces États membres une allocation transitoire gratuite de quotas supplémentaires et d'investir la valeur supplémentaire des quotas gratuits pour réduire considérablement les émissions avant 2030. Afin de veiller à ce que ces réductions soient mises en œuvre, l'allocation transitoire gratuite de quotas supplémentaires devrait être subordonnée aux investissements et aux réductions d'émissions réalisés conformément aux plans de neutralité climatique que doivent établir les exploitants pour leurs installations.

- (43) La communication de la Commission intitulée "Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030"²⁴ a mis en avant le défi particulier que constitue la réduction des émissions dans les secteurs du transport routier et du bâtiment. C'est pourquoi la Commission a annoncé qu'une nouvelle extension du système d'échange de quotas pourrait inclure les émissions provenant des secteurs du transport routier et du bâtiment. L'échange de quotas d'émission pour ces deux nouveaux secteurs serait instauré dans le cadre d'un système d'échange distinct mais adjacent, de manière à ne pas perturber le fonctionnement efficace du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs des installations fixes et de l'aviation. Le nouveau système s'accompagne de politiques et de mesures complémentaires qui constituent une protection contre les effets induits sur les prix, façonnent les attentes des acteurs du marché et visent à obtenir un signal de prix du carbone pour l'ensemble de l'économie. L'expérience a montré que le développement du nouveau marché nécessitait la mise en place d'un système efficace de surveillance, de déclaration et de vérification. Afin de garantir des synergies et une cohérence avec les infrastructures existantes de l'Union consacrées au SEQUE de l'UE couvrant les émissions des installations fixes et de l'aviation, il convient de mettre en place un système d'échange de quotas d'émission pour les secteurs du transport routier et du bâtiment en modifiant la directive 2003/87/CE.
- (44) Afin d'établir le cadre de mise en œuvre nécessaire et de fixer un délai raisonnable pour la réalisation de l'objectif à l'horizon 2030, l'échange de quotas d'émission dans les deux nouveaux secteurs devrait démarrer en 2025. Au cours des premières années, il devrait être exigé des entités réglementées qu'elles soient titulaires d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et déclarent leurs émissions pour les années 2024 [...] à 2026. La délivrance de quotas et les obligations de conformité pour ces entités devraient s'appliquer à partir de [...] 2027. Ce séquençage permettra de démarrer de manière ordonnée et efficace les échanges de quotas d'émission dans les secteurs concernés. Il permettrait également la mise en place de mesures de manière à garantir une introduction socialement équitable du système d'échange de quotas d'émission de l'Union dans ces deux secteurs et d'atténuer ainsi les répercussions du prix du carbone sur les ménages vulnérables et les usagers des transports.

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (45) En raison du très grand nombre de petits émetteurs présents dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, il n'est pas possible d'établir le point de réglementation au niveau des entités émettant directement des gaz à effet de serre, comme c'est le cas pour les installations fixes et l'aviation. Par conséquent, dans un souci de faisabilité technique et d'efficacité administrative, il est plus approprié d'établir le point de réglementation en amont de la chaîne d'approvisionnement. L'acte qui déclenche l'obligation de conformité dans le cadre du nouveau système d'échange de quotas d'émission devrait être la mise à la consommation des combustibles utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, y compris pour la combustion dans le transport routier de gaz à effet de serre aux fins du stockage géologique. Afin d'éviter une double couverture, la mise à la consommation de combustibles utilisés dans le cadre d'autres activités relevant de l'annexe I de la directive 2003/87/CE ne devrait pas être couverte.
- (46) Il y a lieu de définir les entités réglementées dans les deux nouveaux secteurs ainsi que le point de réglementation conformément au régime des droits d'accise établi par la directive (UE) 2020/262 du Conseil²⁵, moyennant les adaptations nécessaires, étant donné que cette directive établit déjà un système de contrôle solide pour toutes les quantités de combustibles mis à la consommation aux fins du paiement des droits d'accise. Les utilisateurs finaux de combustibles dans ces secteurs ne devraient pas être soumis à des obligations au titre de la directive 2003/87/CE.
- (47) Les entités réglementées entrant dans le champ d'application de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devraient être soumises aux mêmes exigences que les exploitants d'installations fixes en ce qui concerne l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. Il est nécessaire d'établir des règles concernant les demandes d'autorisation, les conditions de délivrance des autorisations, leur contenu et leur réexamen, ainsi que tout changement lié à l'entité réglementée. Afin que le nouveau système puisse démarrer de manière ordonnée, les États membres devraient veiller à ce que les entités réglementées entrant dans le champ d'application du nouvel échange de quotas d'émission disposent d'une autorisation valable dès le début du système en 2025.

²⁵ Directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 fixant le régime général des droits d'accise (JO L 58 du 27.2.2020, p. 4).

- (48) La quantité totale de quotas pour le nouveau système d'échange de quotas d'émission devrait suivre une trajectoire linéaire pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de 2030, en tenant compte de la contribution économiquement rentable des secteurs du bâtiment et du transport routier à une réduction des émissions de 43 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2005. La quantité totale de quotas devrait être établie pour la première fois en [...] 2027, afin de suivre une trajectoire commençant en 2024 à partir de la valeur des limites d'émissions de 2024 (1 109 304 000 t CO₂), calculée conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil²⁶ sur la base des émissions de référence pour ces secteurs pour la période 2016-2018. En conséquence, il y a lieu de fixer le facteur de réduction linéaire à 5,15 %. À partir de 2028, la quantité totale de quotas devrait être fixée sur la base de la moyenne des émissions déclarées pour les années 2024, 2025 et 2026, et devrait diminuer de la même quantité annuelle absolue que celle fixée à partir de 2024, ce qui correspond à un facteur de réduction linéaire de 5,43 % par rapport à la valeur comparable de 2025 de la trajectoire définie ci-dessus. Si ces émissions sont nettement supérieures à cette valeur de trajectoire et que cette divergence n'est pas imputable à de petites différences dans les méthodes de mesure des émissions, le facteur de réduction linéaire devrait être ajusté pour atteindre la réduction des émissions requise en 2030.
- (49) La mise aux enchères des quotas est la méthode la plus simple et la plus efficace sur le plan économique pour allouer des quotas d'émission, et elle permet également d'éviter des profits exceptionnels. Tant le secteur du bâtiment que celui du transport routier sont soumis à une pression concurrentielle relativement faible ou inexistante de l'extérieur de l'Union et ne sont pas exposés à un risque de fuite de carbone. Par conséquent, les quotas destinés à ces secteurs ne devraient être alloués que dans le cadre d'une mise aux enchères, sans aucune allocation à titre gratuit.

²⁶ Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

- (50) Afin de garantir un démarrage sans heurt du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier et de tenir compte de la nécessité pour les entités réglementées de couvrir ou d'acheter à l'avance des quotas afin d'atténuer les risques en matière de prix et de liquidité, une quantité plus élevée de quotas devrait être mise aux enchères à un stade précoce. En [...] 2027, les volumes mis aux enchères devraient donc être supérieurs de 30 % à la quantité totale de quotas pour [...] 2027. Cette quantité serait suffisante pour garantir la liquidité, à la fois si les émissions diminuent en fonction des besoins de réduction et si les réductions d'émissions ne se concrétisent que progressivement. Les règles détaillées concernant cette concentration du volume d'enchères au démarrage doivent être établies dans un acte délégué relatif à la mise aux enchères, adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.
- (51) Les règles de répartition des parts de quotas mises aux enchères sont particulièrement importantes pour les recettes des enchères qui reviendraient aux États membres, compte tenu notamment de la nécessité de renforcer la capacité des États membres à faire face aux conséquences sociales d'un signal de prix du carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. Bien que les deux secteurs présentent des caractéristiques très différentes, il convient d'établir une règle de répartition commune et similaire à celle applicable aux installations fixes. La majeure partie des quotas devrait être répartie entre tous les États membres sur la base de la répartition moyenne des émissions appliquée dans les secteurs couverts au cours de la période 2016-2018.

(52) L'introduction du prix du carbone dans les secteurs du transport routier et du bâtiment devrait s'accompagner d'une compensation sociale efficace, compte tenu notamment des niveaux existants de précarité énergétique. Dans le cadre d'une enquête menée en 2019 à l'échelle de l'Union, quelque 34 millions d'Européens ont déclaré ne pas être en mesure de chauffer convenablement leur logement en 2018 et 6,9 % de la population de l'Union a déclaré ne pas pouvoir se permettre de chauffer suffisamment son logement²⁷. Afin de parvenir à une compensation sociale et distributive efficace, [...] les États membres [...] devraient consacrer les recettes des enchères à des fins liées au climat et à l'énergie déjà spécifiées dans le cadre de l'échange de quotas d'émission existant, **y compris les dépenses liées à la gestion de l'échange de quotas d'émission au titre de la directive 2003/87**, mais aussi à des mesures ajoutées spécifiquement pour répondre aux préoccupations associées aux nouveaux secteurs du transport routier et du bâtiment, y compris des mesures de politique publique connexes prises au titre de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil²⁸. Dans le faible nombre de cas où le double comptage entre les émissions dans le SEQE existant et le nouveau système dans les secteurs du transport routier et du bâtiment ne peut être exclu, les États membres devraient utiliser ces recettes pour compenser le double comptage inévitable conformément au droit de l'Union et les compétences d'exécution devraient par conséquent être conférées à la Commission afin d'assurer des conditions uniformes. Les recettes de la mise aux enchères devraient aussi être utilisées pour traiter les aspects sociaux du système d'échange de quotas d'émission applicable dans les nouveaux secteurs, en mettant particulièrement l'accent sur les ménages vulnérables, les microentreprises et les usagers des transports. Dans cet esprit, un nouveau Fonds social pour le climat fournira un financement spécifique aux États membres afin de soutenir les citoyens européens les plus exposés à la précarité en matière d'énergie ou de mobilité ou les plus touchés par celle-ci. Ce Fonds favorisera l'équité et la solidarité entre les États membres, et au sein des États membres, tout en atténuant le risque de précarité en matière d'énergie et de mobilité pendant la transition. Il s'appuiera sur les mécanismes de solidarité existants et les complétera. [Les ressources du nouveau Fonds correspondront en principe à 25 % des recettes escomptées du nouveau système d'échange de quotas d'émission au cours de la période 2026-2032 et seront mises en œuvre sur la base des plans sociaux pour le climat que les États membres devraient présenter en application du règlement (UE) 20.../nn du Parlement européen et du Conseil²⁹.] En outre, chaque État membre devrait utiliser les recettes tirées de la mise aux enchères pour notamment financer une partie des coûts de son plan social pour le climat.

²⁷ Données de 2018. Eurostat, SILC [ilc_md01].

²⁸ Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).

²⁹ [Ajouter la référence au règlement instituant le Fonds social pour le climat].

- (53) La communication d'informations sur l'utilisation des recettes tirées de la mise aux enchères devrait être alignée sur la communication d'informations actuelle établie par le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil³⁰.
- (54) L'innovation et le développement de nouvelles technologies à faible intensité de carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier sont essentiels pour garantir une contribution économiquement rentable de ces secteurs aux réductions d'émissions escomptées. Par conséquent, 150 millions de quotas provenant de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devraient également être mis à la disposition du Fonds pour l'innovation afin d'encourager des réductions d'émissions économiquement rentables.
- (55) Les entités réglementées couvertes par l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devraient restituer des quotas pour leurs émissions vérifiées correspondant aux quantités de combustibles qu'elles ont mises à la consommation. Elles devraient restituer pour la première fois en [...] 2027 des quotas pour leurs émissions vérifiées. Afin de réduire au minimum la charge administrative, un certain nombre de règles applicables au système existant d'échange de quotas d'émission pour les installations fixes et l'aviation devraient être applicables également à l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, moyennant les adaptations nécessaires. Il s'agit notamment des règles relatives au transfert, à la restitution et à l'annulation des quotas, ainsi que des règles concernant la validité des quotas, les sanctions, les autorités compétentes et les obligations de déclaration des États membres.

³⁰ Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n° 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

(55 bis) Certains États membres disposent déjà de taxes carbone nationales qui s'appliquent aux secteurs du transport routier et du bâtiment. Il convient donc d'introduire une dérogation temporaire jusqu'à la fin de 2030. Afin de veiller à la réalisation des objectifs de la directive 2003/87/CE et à la cohérence du nouveau système d'échange de quotas d'émission, il ne devrait être possible d'avoir recours à cette dérogation que lorsque le taux de taxation national est supérieur au prix moyen des enchères de l'année concernée, et cette dérogation ne devrait s'appliquer qu'à l'obligation de restitution des entités réglementées qui paient cette taxe. Afin de garantir la stabilité et la transparence du système, la taxe nationale, y compris les taux de taxation applicables, devrait être notifiée à la Commission à la fin de la période de transposition de la présente directive. La dérogation ne devrait pas avoir d'incidence sur les recettes affectées externes au titre du Fonds social pour le climat ou, si elle est établie conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE, sur une ressource propre fondée sur les recettes de la mise aux enchères générées dans le cadre du SEQE dans les secteurs du transport routier et du bâtiment.

(56) Pour que l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier soit efficace, il devrait être possible de surveiller les émissions avec un degré de certitude élevé et à un coût raisonnable. Les émissions devraient être attribuées aux entités réglementées sur la base des quantités de combustibles mises à la consommation et combinées à un facteur d'émission. Les entités réglementées devraient être en mesure de recenser et de différencier de manière fiable et précise les secteurs dans lesquels les combustibles sont mis à la consommation, ainsi que les utilisateurs finaux des combustibles, afin d'éviter des effets indésirables tels que la double charge. Afin de disposer de données suffisantes permettant d'établir le nombre total de quotas pour la période 2028-2030, les entités réglementées titulaires d'une autorisation au démarrage du système en 2025 devraient déclarer leurs émissions historiques associées pour 2024.

(57) Il convient de prendre des mesures pour parer au risque potentiel de hausses excessives des prix qui, s'il est particulièrement élevé au démarrage du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, risque d'ébranler la volonté des ménages et des particuliers d'investir dans la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre. Ces mesures devraient compléter les mesures de sauvegarde prévues par la réserve de stabilité du marché instituée par la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil³¹, devenue opérationnelle en 2019. Tandis que le marché continuera de déterminer le prix du carbone, les mesures de sauvegarde seront déclenchées par un mécanisme automatique réglementé, selon lequel les quotas ne seront prélevés dans la réserve de stabilité du marché que si certaines conditions de déclenchement concrètes fondées sur l'augmentation du prix moyen des quotas sont remplies. En outre, ce mécanisme supplémentaire devrait être particulièrement réactif afin de remédier à toute volatilité excessive entraînée par des facteurs autres que le changement dans les fondamentaux du marché. Les mesures devraient être adaptées en fonction des différents niveaux de hausse excessive des prix, donnant ainsi lieu à des degrés d'intervention différents. Les conditions de déclenchement devraient faire l'objet d'un suivi étroit de la part de la Commission, et les mesures devraient être adoptées d'urgence par la Commission lorsque les conditions sont remplies. Ce mécanisme est sans préjudice de toute mesure d'accompagnement que les États membres pourraient adopter pour faire face à des conséquences sociales négatives.

³¹ Décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et modifiant la directive 2003/87/CE (JO L 264 du 9.10.2015, p. 1).

- (58) L'application de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier devrait faire l'objet d'une surveillance de la part de la Commission, y compris en ce qui concerne le degré de convergence des prix avec le SEQE existant, et, si nécessaire, un réexamen devrait être proposé au Parlement européen et au Conseil afin d'améliorer l'efficacité, la gestion et l'application pratique de l'échange des quotas d'émission pour ces secteurs sur la base des connaissances acquises, et de renforcer la convergence des prix. La Commission devrait être tenue de soumettre le premier rapport sur ces questions au plus tard le 1^{er} janvier 2028.
- (59) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'article 3 *octies quinquies*, paragraphe 3, de l'article 12, paragraphe 3 *ter*, et de l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Afin d'assurer des synergies avec le cadre réglementaire existant, l'attribution de compétences d'exécution prévue aux articles 14 et 15 de ladite directive devrait être étendue aux secteurs du transport routier et du bâtiment. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil³².

³² Règlement (UE) n° 182/2011 du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (60) Afin d'adopter des actes non législatifs de portée générale qui complètent ou modifient certains éléments non essentiels d'un acte législatif, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'article 10, paragraphe 4, et l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de ladite directive. En outre, afin d'assurer des synergies avec le cadre réglementaire existant, la délégation prévue à l'article 10, paragraphe 4, et à l'article 10 *bis*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE devrait être étendue aux secteurs du transport routier et du bâtiment. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées pendant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes établis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués. Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs³³, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (61) Un SEQE de l'UE efficace et réformé, doté d'un instrument visant à stabiliser le marché, est un moyen essentiel pour permettre à l'Union d'atteindre son objectif convenu pour 2030 et de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris. La réserve de stabilité du marché vise à remédier au déséquilibre entre l'offre et la demande de quotas sur le marché. L'article 3 de la décision (UE) 2015/1814 prévoit que la réserve doit être réexaminée dans les trois ans suivant sa mise en service, en accordant une attention particulière au pourcentage relatif à la détermination du nombre de quotas à placer dans la réserve de stabilité du marché, au seuil relatif au nombre total de quotas en circulation (NTQC) qui détermine l'alimentation en quotas, et au nombre de quotas à prélever de la réserve.

³³ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

- (62) Étant donné qu'il est nécessaire d'envoyer un signal plus fort pour encourager les investissements en faveur de la réduction efficace et rentable des émissions et en vue de renforcer le SEQE de l'UE, il convient de modifier la décision (UE) 2015/1814 de manière à augmenter le pourcentage relatif à la détermination du nombre de quotas à placer chaque année dans la réserve de stabilité du marché. En outre, s'agissant des niveaux inférieurs du NTQC, le niveau d'alimentation doit être égal à la différence entre le NTQC et le seuil qui détermine l'alimentation en quotas. Cela permettrait d'éviter l'incertitude considérable qui entoure les volumes mis aux enchères lorsque le NTQC est proche du seuil, tout en veillant à ce que l'excédent atteigne la fourchette de volumes à l'intérieur de laquelle le marché du carbone est censé fonctionner de manière équilibrée.
- (63) En outre, afin de garantir la prévisibilité du niveau de quotas resté dans la réserve de stabilité du marché après l'invalidation, l'invalidation des quotas placés dans la réserve ne devrait plus dépendre des volumes mis aux enchères au cours de l'année précédente. Le nombre de quotas placés dans la réserve devrait donc être fixé à 400 millions, chiffre correspondant au seuil inférieur applicable à la valeur du NTQC.
- (64) L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition de directive a également montré que la demande nette de l'aviation devrait être incluse dans le nombre total de quotas en circulation. En outre, étant donné que les quotas d'aviation peuvent être utilisés de la même manière que les quotas généraux, l'inclusion de l'aviation dans la réserve en ferait un outil plus précis et donc plus efficace pour assurer la stabilité du marché. Le calcul du nombre total de quotas en circulation devrait inclure les émissions du secteur de l'aviation et les quotas délivrés pour le secteur de l'aviation à compter de l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive.
- (65) Afin de clarifier le calcul du nombre total de quotas en circulation (NTQC), la décision (UE) 2015/1814 devrait préciser que seuls les quotas délivrés et non placés dans la réserve de stabilité du marché sont inclus dans l'offre de quotas. En outre, la formule ne devrait plus soustraire de l'offre de quotas le nombre de quotas placés dans la réserve de stabilité du marché. Ce changement n'aurait pas d'incidence significative sur le résultat du calcul du NTQC, y compris sur les calculs antérieurs du NTQC ou sur la réserve.

- (66) Afin d'atténuer le risque de déséquilibres entre l'offre et la demande lié au lancement du système d'échange de quotas d'émission dans les secteurs du bâtiment et du transport routier, et afin de rendre le système plus résistant aux chocs du marché, il convient d'appliquer à ces nouveaux secteurs le mécanisme fondé sur des règles de la réserve de stabilité du marché. Pour que cette réserve soit opérationnelle dès le démarrage du système, elle devrait bénéficier à sa création d'une dotation initiale de 600 millions de quotas en vue de l'échange de quotas d'émission dans les secteurs du transport routier et du bâtiment. Les seuils inférieur et supérieur de départ, qui déclenchent le prélèvement ou le placement de quotas dans la réserve, devraient faire l'objet d'une clause de réexamen générale. Les autres éléments, tels que la publication du nombre total de quotas en circulation ou la quantité de quotas prélevés ou placés dans la réserve, devraient suivre les règles de la réserve créée pour les autres secteurs.
- (67) Il est nécessaire de modifier le règlement (UE) 2015/757 afin de tenir compte de l'inclusion du secteur du transport maritime dans le SEQE de l'UE. Il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757 afin de contraindre les compagnies à déclarer des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à soumettre à l'autorité responsable, pour approbation, leurs plans de surveillance vérifiés ainsi que les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie. Afin de veiller à la cohérence de l'administration et de l'application, l'entité responsable du respect dudit règlement devrait être la même que l'entité responsable du respect de la directive 2003/87/CE. En outre, il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués modifiant les méthodes de surveillance des émissions [...] et les règles relatives à la surveillance, ainsi que toute autre information pertinente prévue par le règlement (UE) 2015/757, de manière à garantir le fonctionnement efficace du SEQE de l'UE au niveau administratif et à compléter le règlement (UE) 2015/757 en incluant les règles relatives à l'approbation des plans de surveillance et de leurs modifications par les autorités responsables, les règles relatives à la surveillance, à la déclaration et à la soumission des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, ainsi que les règles relatives à la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la délivrance d'un rapport de vérification concernant ces données. Les données faisant l'objet d'une surveillance, d'une déclaration et d'une vérification au titre du règlement (UE) 2015/757 pourraient également être utilisées afin de satisfaire à d'autres dispositions du droit de l'Union exigeant la surveillance, la déclaration et la vérification des mêmes informations sur le navire.

(67 bis) Étant donné que les objectifs de la présente directive, consistant à favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes d'une manière compatible avec l'objectif de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030 au moyen d'un mécanisme fondé sur le marché à l'échelle de l'Union étendu et modifié, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur dimension et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs³⁴.

(68) Il convient de modifier en conséquence la directive 2003/87/CE, la décision (UE) 2015/1814 et le règlement (UE) 2015/757,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2003/87/CE

La directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 2, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

"1. La présente directive s'applique aux activités indiquées aux annexes I et III, ainsi qu'aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II. Lorsqu'une installation qui est incluse dans le SEQE de l'UE, en raison de l'exploitation d'unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW, modifie ses procédés de production afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et ne respecte plus ce seuil, l'État membre donne à l'exploitant la possibilité de [...] continuer de relever du SEQE de l'UE jusqu'à la fin de la période de cinq ans correspondante visée à l'article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa, qui fait suite au changement de son procédé de production. L'État membre concerné notifie à la Commission les modifications par rapport à la liste soumise à la Commission conformément à l'article 11, paragraphe 1.

³⁴ Considérant type sur la subsidiarité et la proportionnalité.

2. La présente directive s'applique sans préjudice de toute exigence prévue par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17).".

2) L'article 3 est modifié comme suit:

a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) "émissions", le rejet de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, ou d'un navire effectuant une activité de transport maritime visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité, ou le rejet de gaz à effet de serre correspondant à l'activité visée à l'annexe III;"

b) le point d) est remplacé par le texte suivant:

"d) "autorisation d'émettre des gaz à effet de serre", l'autorisation délivrée conformément aux articles 5, 6 et 30 *ter*;"

c) le point u) est supprimé;

d) les points v) à z) suivants sont ajoutés:

"v) "compagnie maritime", le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil (*);

(*) Règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2006 relatif à l'application du code international de gestion de la sécurité dans la Communauté et abrogeant le règlement (CE) n° 3051/95 du Conseil (JO L 64 du 4.3.2006, p. 1).

w) "autorité responsable d'une compagnie maritime", l'autorité chargée de l'administration du SEQE de l'UE à l'égard d'une compagnie maritime conformément à l'article 3 *octies quinquies*;

w bis) "port d'escale", le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers; cela exclut dès lors les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire et/ou ses équipements, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution adopté conformément à l'article 3 *octies*, paragraphe 1;

w ter) "navire de croisière", un navire à passagers sans pont à cargaison, conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer;

x) "entité réglementée", aux fins du chapitre IV *bis*, toute personne physique ou morale, à l'exclusion de tout consommateur final des carburants, qui exerce l'activité visée à l'annexe III et qui relève d'une des catégories suivantes:

i) lorsque le carburant passe par un entrepôt fiscal tel que défini à l'article 3, point 11, de la directive (UE) 2020/262 du Conseil (*), l'entrepositaire agréé au sens de l'article 3, point 1, de cette directive, qui est redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 de ladite directive;

- ii) si le point i) n'est pas applicable, toute autre personne redevable des droits d'accise devenus exigibles en vertu de l'article 7 de la directive (UE) 2020/262, pour les carburants qui relèvent du présent chapitre;
- iii) si les points i) et ii) ne sont pas applicables, toute autre personne devant être enregistrée par les autorités compétentes concernées de l'État membre en vue d'être redevable des droits d'accise, y compris toute personne exonérée du paiement des droits d'accise, conformément à l'article 21, paragraphe 5, quatrième alinéa, de la directive 2003/96/CE du Conseil (**);
- iv) si les points i), ii) et iii) ne sont pas applicables, ou si plusieurs personnes sont tenues conjointement et solidairement au paiement des mêmes droits d'accise, toute autre personne désignée par un État membre;

(*) Directive (UE) 2020/262 du Conseil du 19 décembre 2019 établissant le régime général des droits d'accise (JO L 58 du 27.2.2020, p. 4).

(**) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51).

y) "carburant", aux fins du chapitre IV *bis*, tout carburant ou combustible figurant dans les tableaux A et C de l'annexe I de la directive 2003/96/CE, ainsi que tout autre produit mis en vente comme carburant ou comme combustible, comme énoncé à l'article 2, paragraphe 3, de ladite directive;

z) "mise à la consommation", aux fins du chapitre IV *bis*, la mise à la consommation telle que définie à l'article 6, paragraphe 3, de la directive (UE) 2020/262."

3) Le titre du chapitre II est remplacé par le texte suivant:

"AVIATION ET TRANSPORT MARITIME".

- 4) L'article 3 *bis* est remplacé par le texte suivant:

"Article 3 bis

Champ d'application

Les articles 3 *ter* à 3 *septies* s'appliquent à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les activités aériennes visées à l'annexe I. Les articles 3 *octies* à 3 *octies sexies* s'appliquent aux activités de transport maritime visées à l'annexe I."

- 5) Les articles 3 *septies* et 3 *octies* sont remplacés par le texte suivant:

"Article 3 septies

Programmes de suivi et de notification

L'État membre responsable veille à ce que chaque exploitant d'aéronef soumette à l'autorité compétente désignée par cet État membre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 3 *sexies* et à ce que ces programmes soient approuvés par l'autorité compétente en conformité avec les actes visés à l'article 14.

Application aux activités de transport maritime

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

La Commission établit au plus tard le 31 décembre 2023, par voie d'actes d'exécution, une liste des ports voisins de transbordement de conteneurs et met à jour cette liste avant le 31 décembre tous les deux ans par la suite.

Ces actes d'exécution répertorient les ports voisins de transbordement de conteneurs situés en dehors de l'Union mais à moins de 300 milles marins du territoire de l'Union, lorsque la part que représente le transbordement de conteneurs, mesurée en équivalent vingt pieds, excède 65 % du trafic total de conteneurs de ce port au cours de la période de douze mois la plus récente pour laquelle des données pertinentes sont disponibles. Aux fins du présent paragraphe, les conteneurs sont considérés comme transbordés lorsqu'ils sont déchargés d'un navire vers le port dans le seul but d'être chargés sur un autre navire. La liste n'inclut pas les ports situés dans un pays tiers qui mettent effectivement en œuvre des mesures équivalentes à celles que prévoit la présente directive.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 bis, paragraphe 2.

2. Les articles 9, 9 bis et 10 s appliquent aux activités de transport maritime de la même manière qu'aux autres activités couvertes par le SEQE de l'UE, l'exception qui suit étant prévue en ce qui concerne l'application de l'article 10.

Jusqu'au 31 décembre 2030, une part de quotas est attribuée aux États membres dans lesquels la proportion de compagnies maritimes qui auraient été sous leur responsabilité en vertu de l'article 3 octies quinquies, par rapport à la population en 2020 et sur la base des données disponibles pour la période 2018-2020, est supérieure à 15 compagnies maritimes par million d'habitants. La quantité de quotas correspond à 2,5 % des quotas résultant de la mise aux enchères supplémentaire due à l'augmentation du plafond pour le transport maritime visé à l'article 9, troisième alinéa, pour l'année concernée. Pour les années 2024 à 2027, la quantité de quotas est en outre multipliée par les pourcentages applicables à l'année concernée conformément à l'article 3 octies bis, points a) à d). Le produit de la mise aux enchères de cette part de quotas **devrait être** utilisé aux fins visées à l'article 10, paragraphe 3, point g), en ce qui concerne le secteur maritime, et au point i). Cinquante pour cent de la quantité de quotas sont répartis entre les États membres concernés en fonction de la part des compagnies maritimes relevant de leur responsabilité et le reste est réparti à parts égales entre eux."

- 6) Les articles 3 octies bis à 3 octies sexies suivants sont ajoutés:

"Article 3 octies bis

Introduction progressive des exigences applicables au transport maritime

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

- a) 20 % des émissions vérifiées déclarées pour [...] [la première année complète suivant la date limite de transposition de la présente directive modificative];

- b) 45 % des émissions vérifiées déclarées pour [...] [la deuxième année complète suivant la date limite de transposition de la présente directive modificative];
- c) 70 % des émissions vérifiées déclarées pour [...] [la troisième année complète suivant la date limite de transposition de la présente directive modificative];
- d) 100 % des émissions vérifiées déclarées pour [...] [la quatrième année complète suivant la date limite de transposition de la présente directive modificative] et chaque année par la suite.

Dans la mesure où moins de quotas sont restitués par rapport aux émissions vérifiées du transport maritime pour [...] [les trois premières années suivant la date limite de transposition de la présente directive modificative], une fois la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués établie pour chaque année, il est procédé à l'annulation d'un nombre équivalent de quotas plutôt qu'à leur mise aux enchères conformément à l'article 10.

Article 3 octies bis bis

Dispositions relatives au transfert des coûts du SEQE de la compagnie maritime à une autre entité

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, lorsque la responsabilité ultime de l'achat du carburant et/ou de l'exploitation du navire est assumée [...] par une entité autre que la compagnie maritime, la compagnie maritime puisse prétendre au remboursement par cette entité des coûts découlant de la restitution de quotas. Aux fins du présent article, on entend par "exploitation du navire" la détermination de la cargaison transportée, [...] de l'itinéraire et de la vitesse du navire. [...] La compagnie maritime reste l'entité responsable de la restitution des quotas comme l'exigent l'article 3 octies bis et l'article 12 de la présente directive, ainsi que de la conformité générale avec les dispositions de droit national transposant la présente directive. Les États membres veillent à ce que les compagnies maritimes sous leur responsabilité respectent leurs obligations en matière de restitution de quotas, nonobstant leur droit à être remboursées par les exploitants commerciaux des coûts découlant de la restitution.

Article 3 octies ter

Surveillance et déclaration des émissions du transport maritime

En ce qui concerne les émissions liées aux activités de transport maritime visées à l'annexe I, l'autorité responsable d'une compagnie maritime veille à ce que les compagnies maritimes placées sous sa responsabilité surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration, et soumettent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie à l'autorité responsable conformément au chapitre II du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil (*).

(*) Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

Article 3 octies quater

Vérification et accréditation des émissions du transport maritime

L'autorité responsable d'une compagnie maritime veille à ce que la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'article 3 *octies ter*, soit vérifiée conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du règlement (UE) 2015/757 (*).

(*) Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

Article 3 octies quinquies

Autorité responsable d'une compagnie maritime

1. L'autorité responsable d'une compagnie maritime est:

- a) pour une compagnie maritime immatriculée dans un État membre, l'État membre dans lequel cette compagnie est immatriculée;
- b) pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre, l'État membre qui totalise le plus grand nombre estimé d'escales lors des voyages effectués par cette compagnie au cours des [...] quatre années de surveillance écoulées et tombant sous le coup de l'article 3 octies;
- c) pour une compagnie maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre et qui n'a effectué aucun voyage relevant du champ d'application défini à l'article 3 *octies* au cours des [...] quatre années de surveillance écoulées, l'État membre [...] dans lequel le navire de la compagnie maritime est arrivé ou a effectué son premier voyage tombant sous le coup de l'article 3 *octies*.

[...]

2. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission établit, par voie d'actes d'exécution:

- a) avant le 1^{er} février [...] [2024/année [...] qui suit le délai de transposition de la présente directive modificative], une liste des compagnies maritimes qui, le 1^{er} janvier [2024/année [...] qui suit le délai de transposition de la présente directive modificative] ou à partir de cette date, exerçaient une activité maritime visée à l'annexe I et relevant du champ d'application de l'article 3 *octies*, en indiquant l'autorité responsable de chaque compagnie maritime conformément au paragraphe 1; et

- b) [...] avant le 1^{er} février tous les deux ans par la suite, une liste mise à jour en vue de réattribuer les compagnies maritimes immatriculées dans un État membre à une autre autorité responsable si elles ont changé d'État membre d'immatriculation au sein de l'Union conformément au paragraphe 1, point a), [...] ou en vue d'inclure les compagnies maritimes qui ont exercé à une date ultérieure une activité maritime visée à l'annexe I et relevant du champ d'application de l'article 3 *octies* conformément au paragraphe 1, point c); et
- c) avant le 1^{er} février tous les quatre ans par la suite, une liste mise à jour en vue de réattribuer les compagnies maritimes qui ne sont pas immatriculées dans un État membre à une autre autorité responsable conformément au paragraphe 1, point b).
- 2 bis. L'autorité responsable qui, conformément à la liste établie en application du paragraphe 2, est responsable d'une compagnie maritime conserve cette responsabilité indépendamment des modifications ultérieures des activités de la compagnie maritime ou de son immatriculation jusqu'à ce que ces modifications soient prises en compte dans une liste mise à jour.
3. La Commission adopte des actes d'exécution afin d'établir les modalités détaillées de l'administration des compagnies maritimes par les autorités responsables en vertu de la présente directive. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.

Rapport et réexamen

1. [...] En cas d'adoption, par l'Organisation maritime internationale, d'un mécanisme de marché mondial visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission réexamine la présente directive afin de tenir compte de cette évolution. [...] À cette fin, elle présente sans tarder, et en tout état de cause avant le bilan mondial de 2028 et au plus tard le 30 septembre 2028 [...], un rapport au Parlement européen et au Conseil [...]. Dans ce rapport, la Commission examine cette mesure au regard de son ambition à la lumière des objectifs de l'accord de Paris et de son intégrité environnementale globale. Elle examine également toute question relative à l'éventuelle coexistence de la présente directive avec cette mesure ou à l'éventuel alignement de la présente directive sur cette mesure. Le cas échéant, le [...] rapport est accompagné d'une proposition législative visant à [...] modifier la présente directive [...], en accord avec les engagements relatifs aux émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs de l'économie de l'Union, et afin de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en matière de climat, ce qui permettrait d'assurer la mise en œuvre appropriée d'une mesure fondée sur le marché adoptée au niveau mondial par l'Organisation maritime internationale, tout en tenant compte de la nécessité de veiller à la cohérence entre le SEQE de l'UE et la mesure fondée sur le marché adoptée au niveau mondial et d'éviter toute double charge importante qui en résulterait.
2. La Commission surveille la mise en œuvre du présent chapitre en ce qui concerne le transport maritime, notamment en vue de détecter les pratiques de contournement et d'éviter ce phénomène à un stade précoce, et rend compte des éventuelles tendances des compagnies maritimes à chercher à se soustraire aux obligations prévues dans la présente directive. Le cas échéant, elle propose des mesures pour [...] remédier à ces tendances.

3. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examine la faisabilité et le rapport coût-efficacité de l'inclusion dans la présente directive:

- a) d'émissions de gaz à effet de serre supplémentaires produites par le transport maritime;
- b) des émissions des navires [...] d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais pas inférieure à 400.

Ce rapport examine également les liens entre la présente directive et le règlement (UE) 2015/757 et s'appuie sur l'expérience tirée de leur application. Dans ce rapport, la Commission examine également comment la présente directive peut promouvoir au mieux l'adoption de combustibles à usage maritime renouvelables et à faibles émissions de carbone tout au long du cycle de vie. S'il y a lieu, ce rapport peut être assorti de propositions législatives."

7) L'article 3 *nonies* est remplacé par le texte suivant:

"Article 3 nonies

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, ainsi qu'à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les activités visées à l'annexe I autres que les activités aériennes et de transport maritime."

8) À l'article 6, paragraphe 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

"e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15."

9) L'article 8 est modifié comme suit:

- a) les termes "du Parlement européen et du Conseil (1)" ainsi que la note de bas de page (1) sont supprimés;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

"La Commission examine l'efficacité des synergies avec la directive 2010/75/UE. Les autorisations liées à l'environnement et au climat devraient être coordonnées de manière à garantir une mise en œuvre efficace et plus rapide des mesures nécessaires pour se conformer aux objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie. La Commission peut présenter un rapport au Parlement européen et au Conseil dans le cadre de tout réexamen futur de la présente directive."

10) À l'article 9, le paragraphe suivant est ajouté:

"En [l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente modification], la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est diminuée de [-- millions de quotas (à déterminer en fonction de l'année d'entrée en vigueur)]. La même année, la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union est augmentée de [79 — millions de quotas (79 millions de quotas en cas d'entrée en vigueur en 2023/75 millions de quotas en cas d'entrée en vigueur en 2024)] pour le transport maritime. À partir de [l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente modification], le facteur linéaire est de 4,2 %. La Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union dans un délai de 3 mois à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur de la modification]. Le facteur linéaire s'applique également aux quotas correspondant aux émissions moyennes liées aux activités de transport maritime déclarées conformément au règlement (UE) 2015/757 pour 2018 et 2019 et visées à l'article 3 octies.

La Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union dans un délai de 3 mois à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur de la modification]."

11) L'article 10 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Sont mis aux enchères 2 % de la quantité totale de quotas entre 2021 et 2030 en vue d'instaurer un fonds destiné à améliorer l'efficacité énergétique et à moderniser les systèmes énergétiques de certains États membres (ci-après dénommés "États membres bénéficiaires"), comme prévu à l'article 10 *quinquies* (ci-après dénommé "Fonds pour la modernisation"). Les États membres bénéficiaires de cette quantité de quotas sont les États membres dont le PIB par habitant aux prix du marché est inférieur à 60 % de la moyenne de l'Union en 2013. Les fonds correspondant à cette quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II *ter*, partie A.

En outre, 2,5 % de la quantité totale de quotas entre [l'année suivant l'entrée en vigueur de la directive] et 2030 sont mis aux enchères au profit du Fonds pour la modernisation. Les États membres bénéficiaires de cette quantité de quotas sont les États membres dont le PIB par habitant aux prix du marché est inférieur à [...] 75 % de la moyenne de l'Union pendant la période 2016-2018. Les fonds correspondant à cette quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II *ter*, partie B.";

b) au paragraphe 3, la première et la deuxième phrases sont remplacées par le texte suivant:

"3. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2, à l'exception des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE et inscrites au budget de l'Union. Les États membres [...] devraient utiliser ces recettes [...], à l'exception des recettes utilisées pour compenser les coûts indirects du carbone visés à l'article 10 *bis*, paragraphe 6, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour une ou plusieurs des fins suivantes:";

c) au paragraphe 3, le point h) est remplacé par le texte suivant:

"h) mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique, les systèmes de chauffage urbain et l'isolation ou à fournir un soutien financier afin de prendre en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens, y compris en limitant les taxes génératrices de distorsions;"

c bis) le deuxième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"Les États membres sont réputés avoir respecté les dispositions du présent paragraphe s'ils ont établi et mettent en œuvre des politiques de soutien budgétaire ou financier, y compris en particulier dans les pays en développement, ou des politiques réglementaires intérieures faisant appel au soutien financier, mises en place aux fins énoncées au premier alinéa et ayant une valeur équivalente à celle des recettes visées au premier alinéa. "

d) au paragraphe 4, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne le calendrier, la gestion et les autres aspects de la mise aux enchères, y compris les modalités de la mise aux enchères rendues nécessaires pour le transfert d'une part des recettes au budget de l'Union en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 30 quinquies, paragraphe 4 bis, ou que ressources propres conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE, afin de faire en sorte que celle-ci soit réalisée de manière ouverte, transparente, harmonisée et non discriminatoire."

12) L'article 10 *bis* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) l'alinéa [...] suivant [...] est inséré après le deuxième alinéa:

[...] "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).../.. [référence au MACF] (**). Les mesures visées au premier alinéa sont adaptées en conséquence.

(*) Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).

(**) [référence complète du MACF]";

ii) la phrase suivante est ajoutée à la fin du troisième alinéa:

"Afin d'inciter davantage à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de l'efficacité énergétique, les référentiels ex ante déterminés à l'échelle de l'Union sont réexaminés avant la période 2026-2030, en vue de modifier, s'il y a lieu, les définitions et les frontières du système des référentiels de produits existants.";

b) le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

"1 *bis*. Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la fabrication des produits énumérés à l'annexe I du règlement [MACF] à partir de la date d'application du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières.

Par dérogation à l'alinéa précédent, pendant les premières années d'application du règlement [MACF], la fabrication de ces produits 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 produits est appliqué (le facteur MACF). Le facteur MACF est égal à 100 % pour la période comprise entre l'entrée en vigueur du [règlement MACF] et la fin de 2025, et est réduit de [...] 5 points de pourcentage chaque année de 2026 à 2028, de 10 points de pourcentage de 2029 à 2032 et de 15 points de pourcentage de 2033 à 2035 jusqu'à atteindre 0 % la dixième année.

La réduction de l'allocation de quotas à titre gratuit est calculée chaque année comme la part moyenne de quotas gratuits demandés pour la fabrication des produits énumérés à l'annexe I du règlement [MACF], par rapport au nombre total de quotas gratuits demandés pour toutes les installations, calculé pour la période correspondante telle que visée à l'article 11, paragraphe 1. Le facteur MACF est appliqué.

Les quotas qui résultent de la réduction de l'allocation à titre gratuit sont rendus disponibles pour soutenir l'innovation conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 8.";

c) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

i) au troisième alinéa, le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) Pour la période 2026-2030, les valeurs des référentiels sont déterminées de la même manière qu'aux points a) et d) sur la base des informations fournies en application de l'article 11 pour les années 2021 et 2022, et sur la base de l'application du taux de réduction annuel pour chaque année entre 2008 et 2028.";

ii) au troisième alinéa, le point d) suivant est ajouté:

"d) Lorsque le taux de réduction annuel est supérieur à 2,5 % ou inférieur à 0,2 %, les valeurs des référentiels pour la période 2026-2030 sont les valeurs des référentiels applicables pendant la période 2013-2020, réduites pour chaque année entre 2008 et 2028 du taux pertinent parmi les deux pourcentages.";

iii) le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Par dérogation à ce qui précède, les valeurs des référentiels pour les aromatiques et les gaz de synthèse sont adaptées par application du même pourcentage que pour les référentiels des raffineries, afin de préserver des conditions de concurrence équitables pour les producteurs de ces produits.";

- d) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés;
- e) au paragraphe 6, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Les États membres devraient adopter des mesures financières, conformément aux deuxième et quatrième alinéas, en faveur des secteurs ou sous-secteurs qui sont exposés à un risque réel de fuite de carbone en raison des coûts indirects significatifs qu'ils supportent effectivement du fait de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix de l'électricité, pour autant que ces mesures financières soient conformes aux règles relatives aux aides d'État et, en particulier, ne causent pas de distorsions de concurrence injustifiées sur le marché intérieur. Les mesures financières adoptées ne devraient pas compenser les coûts indirects couverts par l'allocation de quotas à titre gratuit conformément aux référentiels établis en vertu du paragraphe 1. Lorsqu'un État membre consacre un montant supérieur à l'équivalent de 25 % des recettes tirées de la mise aux enchères de quotas visée à l'article 10, paragraphe 3, de l'année où les coûts indirects ont été supportés, il expose les raisons du dépassement de ce montant.";

- f) au paragraphe 7, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"À partir de 2021, les quotas qui, en application des paragraphes 19, 20 et 22, n'ont pas été alloués aux installations sont ajoutés à la quantité de quotas mis en réserve en application de la première phrase du premier alinéa du présent paragraphe.";

g) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

"8. Sont rendus disponibles 365 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être allouée à titre gratuit conformément au présent article, et 85 millions de quotas sur la quantité qui pourrait sinon être mise aux enchères conformément à l'article 10, ainsi que les quotas résultant de la réduction de l'allocation à titre gratuit visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 1 *bis*, pour alimenter un fonds destiné à soutenir l'innovation dans le domaine des technologies et des procédés à faibles émissions de carbone, et à contribuer à la réalisation des objectifs "zéro pollution" (ci-après dénommé "Fonds pour l'innovation"). Les quotas qui ne sont pas délivrés à des exploitants d'aéronefs en raison de la cessation d'activités d'exploitants d'aéronefs et qui ne sont pas nécessaires pour compenser d'éventuels défauts de restitution de la part de ces exploitants sont également utilisés pour soutenir l'innovation aux termes du premier alinéa.

En outre, 50 millions de quotas non alloués provenant de la réserve de stabilité du marché complètent les recettes restantes provenant des 300 millions de quotas disponibles au cours de la période 2013-2020 au titre de la décision 2010/670/UE de la Commission (*) et sont utilisés en temps utile pour soutenir l'innovation aux termes du premier alinéa.³⁵[...]

³⁵ Dans l'orientation générale sur la proposition FuelEU Maritime, le Conseil a décidé de supprimer la disposition prévoyant que les recettes provenant des sanctions prévues par ce règlement constitueraient des recettes affectées externes.

Le Fonds pour l'innovation couvre les secteurs énumérés aux annexes I et III, y compris le captage et l'utilisation du carbone (CCU) sans danger pour l'environnement qui contribue à une atténuation substantielle du changement climatique, ainsi que les produits remplaçant les produits à forte intensité de carbone fabriqués dans les secteurs énumérés à l'annexe I, et encourage la construction et l'exploitation de projets visant un captage et un stockage géologique du CO₂ (CSC) sans danger pour l'environnement, ainsi que les technologies innovantes en matière d'énergies renouvelables et de stockage de l'énergie, ce d'une manière géographiquement équilibrée. Le Fonds pour l'innovation peut également soutenir les technologies et infrastructures qui relèvent de l'innovation de rupture destinées à décarboner le secteur maritime et à produire des carburants à émissions de carbone faibles ou nulles dans le transport maritime, l'aviation, le transport ferroviaire et le transport routier.

La Commission accorde une attention particulière [...] aux projets qui relèvent des secteurs couverts par le [règlement MACF] afin de soutenir l'innovation dans les technologies à faible émission de CO₂, le CCU, le CSC, les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique, l'objectif étant qu'au cours de la période 2021-2030, une part significative de l'équivalent en valeur financière des quotas mentionnés au paragraphe 1 *bis* du présent article soit attribuée aux projets dans ces secteurs, et elle peut lancer avant 2027 des appels à propositions consacrés aux secteurs couverts par le [règlement MACF].

La Commission accorde une attention particulière aux projets contribuant directement ou indirectement à la décarbonation du secteur maritime et peut, lorsqu'il y a lieu, lancer des appels à propositions à cette fin.

Les projets implantés sur le territoire de tous les États membres, y compris les projets à petite échelle, sont éligibles. Les technologies qui bénéficient d'un soutien sont innovantes et ne sont pas encore commercialement viables à une échelle comparable sans soutien, mais représentent des innovations de rupture ou sont suffisamment matures pour être appliquées à une échelle précommerciale.

La Commission veille à ce que les quotas destinés au Fonds pour l'innovation soient mis aux enchères conformément aux principes et modalités prévus à l'article 10, paragraphe 4. Les recettes tirées de cette mise aux enchères constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier. Les engagements budgétaires contractés pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés sur plusieurs exercices en tranches annuelles.

Au plus tard le 31 décembre 2023 et tous les ans par la suite, la Commission rend compte au comité des changements climatiques visé à l'article 22 bis, paragraphe 1, de la mise en œuvre du Fonds pour l'innovation, en fournissant une analyse des projets retenus par secteur et par État membre.

[...]

Sur demande, la Commission fournit une assistance technique aux États membres dont la participation effective est faible, afin d'accroître les capacités des États membres demandeurs à soutenir les efforts que déploient les promoteurs de projets sur leur territoire pour soumettre, au titre du Fonds pour l'innovation, des demandes de financement de projets arrivés à maturité, en vue d'améliorer la participation géographique effective au Fonds pour l'innovation et d'augmenter la qualité globale des projets soumis. Les projets sont sélectionnés sur la base de critères objectifs et transparents, en tenant compte, le cas échéant, de la mesure dans laquelle ils contribuent à une réduction des émissions nettement en dessous des référentiels visés au paragraphe 2. La Commission cherche à assurer une couverture géographique effective de l'ensemble du territoire de l'Union, fondée sur la qualité des projets, et assure la surveillance globale de ses progrès ainsi qu'un suivi approprié.

Sous réserve de l'accord des demandeurs, après la clôture d'un appel à propositions, la Commission informe les États membres des demandes de financement de projets sur leur territoire respectif et leur fournit des informations détaillées sur ces demandes afin de faciliter la coordination par les États membres du soutien apporté aux projets. En outre, la Commission informe les États membres de la liste des projets présélectionnés avant l'octroi de l'aide.

Les projets sont susceptibles d'avoir un large champ d'application ou de réduire considérablement les coûts de la transition vers une économie sobre en carbone dans les secteurs concernés. Les projets faisant intervenir le CCU génèrent une réduction nette des émissions et assurent que des émissions sont évitées ou que le CO₂ est stocké de manière permanente. Le Fonds pour l'innovation peut soutenir des projets au moyen d'appels d'offres, tels que des contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone. Lorsque des subventions sont accordées à l'issue d'appels à propositions, le soutien peut couvrir jusqu'à 60 % des coûts des projets, dont 40 % non subordonnés à la vérification des émissions de gaz à effet de serre effectivement évitées, pour autant que des étapes prédéterminées, compte tenu de la technologie déployée, soient franchies. Lorsqu'une aide est fournie au moyen de procédures de mise en concurrence ou dans le cadre de l'assistance technique, le soutien peut couvrir jusqu'à 100 % des coûts des projets.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de compléter la présente directive en ce qui concerne les modalités de fonctionnement du Fonds pour l'innovation, y compris la procédure et les critères de sélection, ainsi que les secteurs éligibles et les exigences technologiques se rapportant à chaque type de soutien.

Aucun projet ne peut bénéficier, par le biais du mécanisme prévu au présent paragraphe, d'une aide supérieure à 15 % du nombre total de quotas disponibles à cette fin. Ces quotas sont pris en compte dans le cadre du paragraphe 7.

(*) Décision 2010/670/UE de la Commission du 3 novembre 2010 établissant les critères et les mesures pour le financement de projets commerciaux de démonstration axés sur le captage et le stockage géologique du CO₂ sans danger pour l'environnement, ainsi que de projets de démonstration de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables, dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 290 du 6.11.2010, p. 39).";

h) au paragraphe 19, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"19. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité.";

i) le paragraphe 22 suivant est ajouté:

"22. Lorsque des corrections des quotas alloués à titre gratuit conformément à l'article 11, paragraphe 2, sont nécessaires, celles-ci sont effectuées en prélevant ou en ajoutant des quotas parmi les quotas mis en réserve conformément au paragraphe 7 du présent article."

12 bis) À l'article 10 ter, paragraphe 4, les alinéas suivants sont ajoutés:

"Dans les États membres où, en moyenne au cours de la période 2014-2018, la part des émissions des installations de chauffage urbain dans le total de ces émissions de l'Union, divisée par la part du PIB des États membres dans le PIB total de l'Union est supérieure à 6,5, une allocation supplémentaire de quotas à titre gratuit correspondant à 30 % de la quantité déterminée conformément à l'article 10 bis est allouée aux installations pour le chauffage urbain pendant la période 2026-2030, pour autant qu'un volume d'investissement équivalent à la valeur de cette allocation supplémentaire reçue à titre gratuit soit investi en vue de réduire sensiblement les émissions avant 2030 en vertu des plans de neutralité climatique conformément au troisième alinéa et que la réalisation des objectifs et des jalons visés au troisième alinéa, point b), soit confirmée par la vérification effectuée conformément au quatrième alinéa.

Au plus tard le 1^{er} mai 2024, les exploitants d'installations de chauffage urbain établissent un plan de neutralité climatique pour leurs installations. Ce plan est compatible avec l'objectif de neutralité climatique énoncé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119 et définit:

- a) des mesures et des investissements visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au niveau de l'installation ou de l'entreprise;
- b) des valeurs cibles et des étapes intermédiaires permettant de mesurer, au plus tard le 31 décembre 2025 et au plus tard le 31 décembre de chaque cinquième année par la suite, les progrès accomplis en vue de parvenir à la neutralité climatique conformément au point a);
- c) une estimation de l'incidence de chacune des mesures et de chacun des investissements visés au point a) en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Il est vérifié, d'ici au 31 décembre 2025 puis au 31 décembre [...] de chaque cinquième année par la suite, que les valeurs cibles et les étapes visées au troisième alinéa, point b), sont atteintes, conformément aux procédures de vérification et d'accréditation prévues à l'article 15. Aucun quota gratuit au-delà de ce qui est mentionné au premier alinéa n'est alloué si la réalisation des valeurs cibles et des étapes intermédiaires n'a pas été vérifiée en 2025 ou en 2030.

13) À l'article 10 *quater*, le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

"Les États membres exigent des installations de production d'électricité et des opérateurs de réseau bénéficiaires qu'ils fassent rapport, le 28 février de chaque année au plus tard, sur la mise en œuvre des investissements retenus et déclarent, notamment, le solde des quotas alloués à titre gratuit et des dépenses d'investissement engagées, ainsi que les types d'investissements soutenus. Les États membres adressent à ce sujet un rapport à la Commission, que celle-ci rend public."

14) L'article 10 *quinquies* est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:

"1. Un fonds destiné à soutenir les investissements proposés par les États membres bénéficiaires, notamment aux fins du financement de projets d'investissement à petite échelle, en vue de la modernisation des systèmes d'énergie et de l'amélioration de l'efficacité énergétique (le Fonds pour la modernisation) est mis en place pour la période 2021-2030. Le Fonds pour la modernisation est financé par la mise aux enchères de quotas prévue à l'article 10, pour les États membres bénéficiaires mentionnés à cet article.

Les investissements qui bénéficient d'un soutien sont compatibles avec les objectifs de la présente directive, ainsi qu'avec les objectifs de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 relative au pacte vert pour l'Europe (*), les objectifs du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil (**), et les objectifs à long terme énoncés dans l'accord de Paris. Aucun soutien au titre du Fonds pour la modernisation n'est accordé aux installations de production d'énergie qui utilisent des combustibles fossiles. Nonobstant la phrase précédente, les recettes provenant de quotas faisant l'objet d'une notification au titre de l'article 10 quinquies, paragraphe 4, peuvent être utilisées pour des investissements impliquant des combustibles fossiles gazeux. Nonobstant la même phrase, les recettes provenant des quotas visés à l'article 10, paragraphe 1, troisième alinéa, et mis aux enchères avant le 31 décembre 2029 peuvent, lorsque l'activité est considérée comme durable sur le plan environnemental au titre du règlement (UE) 2020/852 et dûment justifiée par des raisons de sécurité énergétique, être également utilisées pour des investissements impliquant des combustibles fossiles gazeux. ";

(*) COM(2019) 640 final.

(**) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).";

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Au moins 80 % des ressources financières provenant du Fonds pour la modernisation sont utilisées pour soutenir les investissements dans les domaines suivants:

- a) la production et l'utilisation d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables;
- b) le chauffage et le refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables;
- c) l'amélioration de l'efficacité énergétique du côté de la demande, notamment dans l'industrie, les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets;

- d) le stockage de l'énergie et la modernisation des réseaux énergétiques, notamment les réseaux de chauffage urbain, les réseaux de distribution d'électricité et le renforcement des interconnexions entre les États membres;
 - e) le soutien aux ménages à faibles revenus, notamment dans les zones rurales et isolées, afin de lutter contre la précarité énergétique et de moderniser leurs systèmes de chauffage; et
 - f) une transition juste dans les régions dépendantes du carbone des États membres bénéficiaires, de manière à soutenir le redéploiement, la requalification et le perfectionnement des travailleurs, l'éducation, les initiatives de recherche d'emploi et les start-up, dans le cadre d'un dialogue avec les partenaires sociaux.";
- c) le paragraphe 11 est remplacé par le texte suivant:

"11. Le comité d'investissement rend compte chaque année à la Commission et au comité des changements climatiques visé à l'article 22 bis, paragraphe 1, de l'expérience acquise en matière d'évaluation des investissements, notamment en ce qui concerne les réductions d'émissions et les coûts de réduction des émissions. Au plus tard le 31 décembre 2024, en tenant compte des conclusions du comité d'investissement, la Commission examine les domaines de projets visés au paragraphe 2 et la base sur laquelle le comité d'investissement fonde ses recommandations."

14 bis) L'article 11 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 2, les termes "28 février" sont remplacés par les termes "30 juin".

15) L'article 12 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Les États membres veillent à ce que les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre soient reconnus aux fins du respect des obligations incombant aux exploitants, aux exploitants d'aéronefs ou aux compagnies maritimes en application du paragraphe 3.";

- b) le paragraphe 2 bis est supprimé;

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Les États membres, les États membres responsables et les autorités responsables de compagnies maritimes veillent à ce que, [...] le 30 septembre de chaque année au plus tard:

a) tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15;

b) tout exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas correspondant à ses émissions totales au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15;

c) toute compagnie maritime restitue un nombre de quotas correspondant à ses émissions totales au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 3 *octies quater*.

Les États membres, les États membres responsables et les autorités responsables de compagnies maritimes veillent à ce que les quotas restitués conformément au premier alinéa soient ensuite annulés.";

d) Les paragraphes suivants sont insérés après le paragraphe 3:

"3-sexies. Par dérogation au **paragraphe 3, premier alinéa**, point c) [...], les compagnies maritimes peuvent restituer 5 % de quotas en moins que leurs émissions vérifiées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent la classe glace IA ou IA Super ou une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7.

Dans la mesure où moins de quotas sont restitués par rapport aux émissions vérifiées, une fois la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués établie pour chaque année, il est procédé à l'annulation d'un nombre équivalent de quotas plutôt qu'à leur mise aux enchères conformément à l'article 10.

3-quinquies. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point c), et à l'article 16, la Commission, à la demande d'un État membre, prévoit au moyen d'un acte d'exécution que les États membres considèrent que les exigences énoncées dans ces dispositions sont satisfaites et qu'ils ne prennent aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions produites jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers, entre un port d'une île relevant de la juridiction de cet État membre demandeur et un port relevant de la juridiction de ce même État membre, ainsi que lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages. L'île doit avoir une population permanente de moins de 50 000 résidents permanents, selon le dernier recensement officiel de la population.

La Commission publie la liste des îles visées au premier alinéa ainsi que des ports concernés et tient cette liste à jour.

3-quater. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point c), et à l'article 16, à la demande conjointe de deux États membres, dont l'un n'a pas de frontière terrestre avec un autre État membre, et l'autre État membre étant l'État membre géographiquement le plus proche du premier, la Commission prévoit, au moyen d'un acte d'exécution, que ces États membres considèrent que les exigences énoncées dans ces dispositions sont satisfaites et qu'ils ne prennent aucune mesure à l'encontre des compagnies maritimes en ce qui concerne les émissions produites jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages effectués entre les deux États membres par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers dans le cadre d'un contrat de service public transnational ou d'une obligation de service public au niveau transnational, exposés dans la demande conjointe, et lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages.

3-ter. L'obligation de restituer des quotas ne naît pas en ce qui concerne les émissions produites 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 ports situés à l'intérieur des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages. "

e) au paragraphe 3 -bis, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

"3 -bis. Si nécessaire et aussi longtemps que cela est nécessaire pour préserver l'intégrité environnementale du SEQE de l'UE, il est interdit aux exploitants, aux exploitants d'aéronefs et aux compagnies maritimes inclus dans le SEQE de l'UE d'utiliser les quotas délivrés par un État membre à l'égard duquel les obligations pour les exploitants d'aéronefs, les compagnies maritimes et les autres exploitants sont devenues caduques.";

f) le paragraphe 3 *ter* suivant est inséré:

"3 *ter*. Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre qui sont réputés avoir été captés et utilisés en vue de les lier chimiquement, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'ils ne peuvent pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation.

La Commission adopte des actes d'exécution afin de fixer les conditions à satisfaire pour qu'un gaz à effet de serre soit réputé avoir été lié chimiquement, de manière permanente, à un produit, de sorte qu'il ne peut pénétrer dans l'atmosphère dans des conditions normales d'utilisation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2."

16) À l'article 14, paragraphe 1, premier alinéa, la phrase suivante est ajoutée:

"Ces actes d'exécution appliquent les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis pour l'utilisation de la biomasse par la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil (*), ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, qui doivent être satisfaits pour que le facteur d'émission de cette biomasse soit égal à zéro. Ils précisent comment comptabiliser le stockage des émissions issues d'un mélange de sources ayant un facteur d'émission égal à zéro et de sources dont le facteur d'émission n'est pas égal à zéro. Ils précisent également comment comptabiliser les émissions issues de carburants renouvelables d'origine non biologique et de carburants à base de carbone recyclé, de manière à garantir la prise en compte de ces émissions et à éviter toute double comptabilisation.

(* Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82)."

17) Le titre du chapitre IV est remplacé par le texte suivant:

**"DISPOSITIONS APPLICABLES À L'AVIATION, AU TRANSPORT MARITIME
ET AUX INSTALLATIONS FIXES".**

18) L'article 16 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Les États membres veillent à publier le nom des exploitants, des exploitants d'aéronefs et des compagnies maritimes qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de la présente directive.";

b) le paragraphe 3 *bis* suivant est inséré:

"3 *bis*. Les sanctions prévues au paragraphe 3 s'appliquent également aux compagnies maritimes.";

c) le paragraphe 11 *bis* suivant est inséré:

"11 *bis*. Lorsqu'une compagnie maritime omet de se conformer à ses obligations en matière de restitution pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives, et que d'autres mesures visant à en assurer le respect échouent, l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée peut, [...] après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. À la suite d'une telle décision d'expulsion, tous les États membres, à l'exception de l'État membre du pavillon, refusent l'accès de leurs ports aux navires placés sous la responsabilité de la compagnie maritime concernée, jusqu'à ce que celle-ci se conforme à ses obligations en matière de restitution en vertu de l'article 12. Lorsque le navire bat le pavillon d'un État membre et pénètre [...] dans l'un de ses ports [...] ou que la présence de ce navire est constatée dans l'un de ses ports, l'État membre concerné, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, ordonne [...] l'immobilisation du navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations.

Lorsqu'une omission visée au premier alinéa est constatée pour un navire battant le pavillon d'un État membre et se trouvant dans l'un des ports de l'État membre dont il bat le pavillon, l'État membre concerné peut, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, prendre un ordre d'immobilisation du navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations. Il en informe la Commission, l'AESM et les autres États membres. À la suite de la délivrance d'un tel ordre d'immobilisation du navire, chaque État membre prend les mêmes mesures qu'à la suite d'une décision d'expulsion prise conformément à la deuxième phrase du premier alinéa.

Le présent paragraphe est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse. "

- 19) L'article 18 *ter* est remplacé par le texte suivant:

"Article 18 ter

**Assistance de la Commission, de l'Agence européenne pour la sécurité maritime
et d'autres organisations compétentes**

1. Pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 3 *quater*, paragraphe 4, et des articles 3 *septies*, 3 *octies ter*, 3 *octies quater*, 3 *octies quinquies*, 3 *octies sexies* et 18 *bis*, la Commission, l'État membre responsable et les autorités responsables de compagnies maritimes peuvent demander l'assistance de l'Agence européenne pour la sécurité maritime ou d'une autre organisation compétente et conclure à cet effet tout accord approprié avec ces organisations.
2. La Commission, avec l'aide de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, s'efforce de mettre au point des outils et des orientations appropriés pour faciliter et coordonner les activités de vérification et de contrôle de l'application de la présente directive au transport maritime. Autant que possible en pratique, ces orientations et ces outils sont mis à la disposition des États membres et des vérificateurs à des fins de partage des informations et en vue de faciliter la bonne application de la présente directive."

- 20) À l'article 30, les paragraphes 2 *bis* et 5 [...] sont ajoutés:

"2 *bis*. Les mesures applicables aux secteurs du MACF sont réexaminées à la lumière de l'application du règlement xxx [référence au MACF]. Avant le 1^{er} janvier 2026 et tous les deux ans par la suite dans le cadre de ses rapports adressés au Parlement européen et au Conseil conformément à l'article 30 du [règlement MACF], la Commission évalue l'incidence du mécanisme sur le risque de fuite de carbone, y compris en ce qui concerne les exportations. Le rapport évalue la nécessité de prendre des mesures supplémentaires, y compris législatives, pour faire face aux risques de fuite de carbone. Le rapport est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative."

"5. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission présente un rapport évaluant l'incidence et la faisabilité de l'inclusion obligatoire, dans le système d'échange de quotas d'émission au titre de l'annexe 1 de la directive 2003/87/CE, à partir de 2031, des installations d'incinération des [...] déchets municipaux [...], en tenant compte de critères pertinents tels que les effets sur le marché intérieur, les distorsions potentielles de concurrence, l'intégrité environnementale, l'alignement sur les objectifs de la directive-cadre relative aux déchets³⁶ ainsi que la solidité et la précision en ce qui concerne la surveillance et le calcul des émissions. Le rapport est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative [...] en vue de modifier la présente directive."

21) Le chapitre IV *bis* suivant est inséré après l'article 30:

"CHAPITRE IV *bis*

**SYSTÈME D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION POUR LES BÂTIMENTS
ET LE TRANSPORT ROUTIER**

Article 30 bis

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux émissions, aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, à la délivrance et à la restitution de quotas, ainsi qu'à la surveillance, à la déclaration et à la vérification en rapport avec l'activité visée à l'annexe III. Le présent chapitre ne s'applique pas aux émissions relevant des chapitres II [...] et III.

Article 30 ter

Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

1. Les États membres veillent à ce que, à partir du 1^{er} janvier 2025, aucune entité réglementée n'exerce l'activité visée à l'annexe III, à moins qu'elle ne détienne une autorisation délivrée par une autorité compétente conformément aux paragraphes 2 et 3.

³⁶ [Ajouter référence]

2. Une demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée conformément au paragraphe 1 à l'autorité compétente par l'entité réglementée au titre du présent chapitre comprend, au minimum, une description:
 - a) de l'entité réglementée;
 - b) du type de carburants qu'elle met à la consommation et qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment ou du transport routier tels que définis à l'annexe III, ainsi que les moyens par lesquels elle met ces carburants à la consommation;
 - c) de la ou des utilisations finales des carburants mis à la consommation aux fins de l'activité visée à l'annexe III;
 - d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions, conformément aux actes visés aux articles 14 et 30 *septies*;
 - e) un résumé non technique des informations visées aux points a) à d).
3. L'autorité compétente délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre à l'entité réglementée visée au paragraphe 1 aux fins de l'activité visée à l'annexe III dès lors qu'elle a l'assurance que cette entité est capable de surveiller et de déclarer les émissions correspondant aux quantités de carburant mises à la consommation conformément à l'annexe III.
4. L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient, au minimum, les éléments suivants:
 - a) le nom et l'adresse de l'entité réglementée;
 - b) une description des moyens par lesquels l'entité réglementée met les carburants à la consommation dans les secteurs régis par le présent chapitre;
 - c) une liste des carburants mis à la consommation par l'entité réglementée dans les secteurs régis par le présent chapitre;
 - d) un programme de surveillance conforme aux exigences prévues par les actes visés à l'article 14;

- e) les exigences en matière de déclaration prévues par les actes visés à l'article 14;
 - f) l'obligation de restituer, dans les quatre mois suivant la fin de chaque année civile, les quotas délivrés au titre du présent chapitre correspondant aux émissions totales de cette année, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15.
5. Les États membres peuvent autoriser les entités réglementées à mettre à jour leurs plans de surveillance sans modification de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. Les entités réglementées soumettent tout programme de surveillance mis à jour à l'autorité compétente afin d'obtenir son approbation.
6. L'entité réglementée informe l'autorité compétente de toute modification envisagée concernant la nature de son activité ou des carburants qu'elle met à la consommation qui est susceptible de nécessiter une mise à jour de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. S'il y a lieu, l'autorité compétente met à jour l'autorisation conformément aux actes visés à l'article 14. En cas de changement de l'identité de l'entité réglementée couverte par le présent chapitre, l'autorité compétente met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse de la nouvelle entité réglementée.

Article 30 quater

Quantité totale de quotas

1. La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union au titre du présent chapitre à compter de [...] 2027 diminue de manière linéaire à partir de 2024. La valeur pour 2024 est définie comme la limite des émissions de 2024, calculée sur la base des émissions de référence visées à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil (*) pour les secteurs régis par le présent chapitre et en appliquant la trajectoire de réduction linéaire pour toutes les émissions relevant du champ d'application dudit règlement. La quantité de quotas diminue chaque année après 2024 suivant un facteur de réduction linéaire de 5,15 %. Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, la Commission publie la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union pour l'année [...] 2027.

2. La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union au titre du présent chapitre à compter de 2028 diminue de manière linéaire à partir de 2025 sur la base des émissions moyennes déclarées au titre du présent chapitre pour les années 2024 à 2026. La quantité de quotas diminue suivant un facteur de réduction linéaire de 5,43 %, sauf si les conditions énoncées à l'annexe III *bis*, paragraphe 1, s'appliquent, auquel cas la quantité diminue suivant un facteur de réduction linéaire ajusté conformément aux règles énoncées à l'annexe III *bis*, paragraphe 2. Au plus tard le 30 juin 2027, la Commission publie la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union pour l'année 2028 et, s'il y a lieu, le facteur de réduction linéaire ajusté.
3. La quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union délivrée au titre du présent chapitre est adaptée pour compenser la quantité de quotas restitués dans les cas où il n'a pas été possible d'éviter une double comptabilisation des émissions visée à l'article 30 septies, paragraphe 4. L'ajustement correspond à la quantité totale de quotas relevant du présent chapitre qui ont fait l'objet d'une compensation au cours de l'année de référence concernée en vertu des actes visés à l'article 30 septies, paragraphe 4.

(*) Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

Article 30 quinquies

Mise aux enchères de quotas aux fins de l'activité visée à l'annexe III

1. À partir de [...] 2027, les quotas qui relèvent du présent chapitre sont mis aux enchères, à moins qu'ils ne soient placés dans la réserve de stabilité du marché établie par la décision (UE) 2015/1814. Les quotas qui relèvent du présent chapitre sont mis aux enchères séparément des quotas relevant des chapitres II [...] et III.

2. La mise aux enchères des quotas qui relèvent du présent chapitre commence en [...] 2027, avec un volume correspondant à 130 % du volume des enchères pour [...] 2027, établi sur la base de la quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union se rapportant à cette année et des parts et volumes d'enchères correspondants conformément aux paragraphes 3, 4 et 5 [...]. Les volumes supplémentaires à mettre aux enchères ne sont utilisés qu'aux fins de la restitution de quotas conformément à l'article 30 sexies, paragraphe 2, et peuvent être mis aux enchères jusqu'au 30 avril 2028. Les volumes supplémentaires sont déduits des volumes des enchères pour la période [...] 2029-2031. Les conditions de ces enchères anticipées sont fixées conformément au paragraphe 6 et à l'article 10, paragraphe 4.

En [...] 2027, 600 millions de quotas relevant du présent chapitre sont versés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1er bis, paragraphe 3, de la décision (UE) 2015/1814.

3. Un total de 150 millions de quotas délivrés au titre du présent chapitre sont mis aux enchères, et l'intégralité des recettes tirées de ces enchères est mise à disposition du Fonds pour l'innovation créé en vertu de l'article 10 bis, paragraphe 8. L'article 10 bis, paragraphe 8, s'applique aux quotas visés au présent paragraphe.
4. La quantité totale de quotas relevant du présent chapitre, après déduction de la quantité fixée au paragraphe 3, est mise aux enchères par les États membres et répartie entre eux en parts identiques à la part des émissions de référence visée à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2018/842 concernant les secteurs régis par le présent chapitre pour la moyenne de la période 2016-2018 de l'État membre concerné.

4 bis. Les recettes générées par la mise aux enchères des quotas par les États membres visée au paragraphe 4, à concurrence d'un montant de 59 000 000 000 EUR, sont allouées jusqu'en 2032 au Fonds social pour le climat institué par le règlement (UE) 20.../nn [règlement relatif au Fonds social pour le climat] (*). Ces recettes constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier et sont exécutées conformément aux règles applicables au Fonds social pour le climat.

Le montant annuel alloué au Fonds ne dépasse pas 10 500 000 000 EUR pour 2027, 10 150 000 000 EUR pour 2028, 9 950 000 000 EUR pour 2029, 9 750 000 000 EUR pour 2030, 9 500 000 000 EUR pour 2031 et 9 150 000 000 EUR pour 2032.

Si le produit de la mise aux enchères visée au paragraphe 4 est établi en tant que ressource propre conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE, le présent paragraphe cesse de s'appliquer.

5. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 4, à l'exception des recettes constituant des recettes affectées externes conformément au paragraphe 4 bis **ou** des recettes établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE et inscrites au budget de l'Union. Les États membres devraient utiliser [...] ces recettes, ou leur équivalent en valeur financière, pour une ou plusieurs des activités visées à l'article 10, paragraphe 3, ou pour une ou plusieurs des mesures suivantes:
- a) les mesures destinées à contribuer à la décarbonation des systèmes de chauffage et de refroidissement des bâtiments ou à la réduction des besoins énergétiques de ceux-ci, y compris l'intégration des énergies renouvelables et autres mesures connexes conformément à l'article 7, paragraphe 11, et aux articles 12 et 20, de la directive 2012/27/UE [références à actualiser avec la directive révisée], ainsi que les mesures visant à fournir une aide financière aux ménages à faible revenu dans les bâtiments les moins performants;
 - b) les mesures destinées à accélérer l'adoption de véhicules à émissions nulles ou à soutenir financièrement le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement pleinement interopérables pour les véhicules à émissions nulles, ou les mesures visant à encourager le recours aux transports publics et à améliorer la multimodalité, ou à fournir une aide financière destinée à traiter les aspects sociaux en ce qui concerne les usagers des transports à revenus faibles et moyens.

c) la fourniture d'une compensation financière aux consommateurs finals des carburants dans les cas où il n a pas été possible d éviter la double comptabilisation des émissions visée à l article 30 septies, paragraphe 4.

Les États membres devraient utiliser une partie des recettes de la mise aux enchères générées conformément au présent article pour traiter les aspects sociaux de l'échange de quotas d émission au titre du présent chapitre, en accordant une attention particulière aux ménages vulnérables, aux microentreprises vulnérables et aux usagers vulnérables des transports au sens du règlement (UE) 20.../nn [règlement relatif au Fonds social pour le climat] (*). [...]

Les États membres sont réputés avoir respecté les dispositions du présent paragraphe s ils ont établi et mettent en œuvre des politiques de soutien budgétaire ou financier ou des politiques réglementaires faisant appel au soutien financier, mises en place aux fins énoncées au premier alinéa et ayant une valeur équivalente à celle des recettes visées au premier alinéa et tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre.

Les États membres informent la Commission de l utilisation des recettes et des mesures prises en application du présent paragraphe, en incluant ces informations dans leurs rapports soumis au titre du règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil (**).

6. Les dispositions de l'article 10, paragraphes 4 et 5, s'appliquent aux quotas délivrés en vertu du présent chapitre. En particulier, la Commission adopte, au plus tard le 31 décembre 2025, un acte délégué en vertu de l'article 10, paragraphe 4, établissant des règles pour la mise aux enchères conformément au paragraphe 4 bis, qui garantisse que les quantités de quotas à mettre aux enchères par chaque État membre afin d'atteindre les montants visés audit paragraphe sont réparties au prorata entre les États membres en fonction de la part respective de quotas visée au paragraphe 4. Ces règles comprennent également les modalités de versement des montants concernés sur un compte indiqué à cet effet par la Commission.

(*) Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) n° 663/2009 et (CE) n°715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 21.12.2018, p. 1).

(**) [*insérer la référence*]

Article 30 sexies

Transfert, restitution et annulation de quotas

1. L'article 12 s'applique aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre, à l'exception des paragraphes 2 bis, 3 et 3 bis, des deuxième et troisième phrases du paragraphe 4, et du paragraphe 5 de l'article 12. À cette fin:
 - a) toute référence aux émissions doit être lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;
 - b) toute référence aux exploitants d'installations doit être lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
 - c) toute référence aux quotas doit être lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre.

2. À partir du 1^{er} janvier [...] 2028, les États membres veillent à ce que, le 30 avril de chaque année au plus tard, l'entité réglementée restitue un nombre de quotas relevant du présent chapitre égal aux émissions totales, correspondant à la quantité de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément aux articles 15 et 30 septies, et à ce que ces quotas soient ensuite annulés.
3. Jusqu'au 31 décembre 2030, par dérogation aux premier et deuxième alinéas, lorsqu'une entité réglementée établie dans un État membre donné est soumise à une taxe carbone nationale en vigueur pour les années 2027 à 2030, couvrant une activité visée à l'annexe III, l'autorité compétente de l'État membre concerné peut exempter cette entité réglementée de l'obligation de restituer des quotas prévue au paragraphe 2 pour une année de référence donnée, à condition:
- a) que l'État membre concerné informe la Commission de sa taxe carbone nationale couvrant une activité visée à l'annexe III au plus tard le [date limite de transposition de la présente directive modificative] et que la législation nationale fixant les taux de taxation applicables pour les années 2027 à 2030 soit entrée en vigueur à ce moment. L'État membre concerné notifie à la Commission toute modification ultérieure de la taxe carbone nationale;
 - b) pour l'année de référence, que la taxe carbone nationale de l'État membre concerné effectivement payée par cette entité réglementée soit supérieure au prix de clôture moyen des enchères du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du présent chapitre;
 - c) que l'entité réglementée se conforme pleinement aux obligations prévues à l'article 30 ter sur les autorisations d'émettre des gaz à effet de serre et à l'article 30 septies concernant la surveillance, la déclaration et la vérification de ses émissions;
 - d) que l'État membre concerné notifie à la Commission l'application d'une telle exemption et le volume correspondant de quotas à annuler conformément au point g) et aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4, au plus tard le 30 avril de l'année suivant l'année de référence;

- e) que la Commission ne soulève pas d'objection à l'application de la dérogation au motif que la mesure notifiée n'est pas conforme aux conditions énoncées dans le présent paragraphe, dans un délai de trois mois à compter de la notification visée au point a) ou dans un délai de deux mois à compter de la notification pour l'année concernée visée au point d):
- f) que l'État membre concerné ne mette pas aux enchères le volume de quotas visé à l'article 30 quinquies, paragraphe 4, pour une année de référence donnée jusqu'à ce que la quantité du volume de quotas à annuler en vertu du présent paragraphe soit déterminée conformément au point g), à l'exception des volumes nécessaires pour générer sa part des recettes visées à l'article 30 quinquies, paragraphe 4 bis, ou, si le produit de la mise aux enchères visée à l'article 30 quinquies, paragraphe 4, est établi en tant que ressource propre conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE, pour remplir les obligations qui lui incombent en vertu de la décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil³⁷. L'État membre concerné ne met aux enchères aucun des volumes supplémentaires de quotas conformément à l'article 30 quinquies, paragraphe 2, premier alinéa;
- g) que l'État membre concerné annule un volume de quotas sur la quantité totale de quotas à mettre aux enchères visée à l'article 30 quinquies, paragraphe 4, pour l'année de référence, égal aux émissions vérifiées de cette entité réglementée en vertu du présent chapitre pour l'année de référence. Lorsque le volume de quotas restant à mettre aux enchères au cours de l'année de référence suivant l'application du point f) est inférieur au volume de quotas à annuler en vertu du présent paragraphe, l'État membre concerné veille à annuler le volume de quotas correspondant à la différence au plus tard à la fin de l'année suivant l'année de référence; et

³⁷ Décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil du 14 décembre 2020 relative au système des ressources propres de l'Union européenne et abrogeant la décision 2014/335/UE, Euratom (JO L 424 du 15.12.2020, p. 1).

- h) que l'État membre concerné s'engage, au moment de la première notification visée au point a), à utiliser pour une ou plusieurs des mesures énumérées ou visées à l'article 30 quinquies, paragraphe 5, premier et deuxième alinéas, un montant équivalent aux recettes auxquelles l'article 30 quinquies, paragraphe 5, aurait été applicable en l'absence de cette dérogation. L'article 30 quinquies, paragraphe 5, troisième et quatrième alinéas, s'applique et la Commission veille à ce que les informations reçues en application de ces dispositions soient conformes à l'engagement pris.

Le volume de quotas à annuler en vertu du point g) n'influence pas les recettes affectées externes établies conformément à l'article 30 **quinquies**, paragraphe 4 bis, ni la part de leur montant pour l'État membre concerné établie conformément à l'acte délégué visé à l'article 30 **quinquies**, paragraphe 6, ou, lorsqu'elles ont été établies en vertu de l'article 311, paragraphe 3, du TFUE, les ressources propres du budget de l'Union conformément à la décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil provenant des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas conformément à l'article 30 quinquies.

Article 30 septies

Surveillance, déclaration, vérification des émissions et accréditation

1. Les articles 14 et 15 s'appliquent aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre. À cette fin:
 - a) toute référence aux émissions doit être lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;
 - b) toute référence à une activité énumérée à l'annexe I doit être lue comme une référence à l'activité visée à l'annexe III;
 - c) toute référence aux exploitants doit être lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
 - d) toute référence aux quotas doit être lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre.

2. Les États membres veillent à ce que chaque entité réglementée surveille, chaque année civile à partir de 2025, les émissions correspondantes aux quantités de carburants mis à la consommation conformément à l'annexe III. Ils veillent également à ce que chaque entité réglementée déclare ces émissions à l'autorité compétente au cours de l'année suivante, à partir de 2026, en application des actes visés à l'article 14, paragraphe 1.
3. Les États membres veillent à ce que chaque entité réglementée qui détient une autorisation conformément à l'article 30 *ter* au 1^{er} janvier 2025 déclare ses émissions historiques pour l'année 2024 au plus tard le 30 mars 2025.
4. Les États membres veillent à ce que les entités réglementées soient en mesure de déterminer et de documenter de manière fiable et précise, par type de carburant, les volumes précis de carburants mis à la consommation qui sont utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier tels que définis à l'annexe III, ainsi que l'utilisation finale des carburants mis à la consommation par les entités réglementées. Les États membres prennent des mesures appropriées pour [...] limiter le risque de double comptabilisation des émissions relevant du présent chapitre et des émissions relevant des chapitres II [...] et III.

La Commission adopte des actes d'exécution concernant les règles détaillées visant à éviter toute double comptabilisation et à accorder une compensation financière aux consommateurs finals des carburants dans les cas où cette double comptabilisation ne peut être évitée [...]. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 22 *bis*, paragraphe 2.

5. Les principes relatifs à la surveillance et à la déclaration des émissions relevant du présent chapitre sont énoncés à l'annexe IV, partie C.
6. Les critères de vérification des émissions relevant du présent chapitre sont énoncés à l'annexe V, partie C.
7. Les États membres peuvent autoriser des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification pour les entités réglementées dont les émissions annuelles correspondant aux quantités de carburants mises à la consommation sont inférieures à 1000 tonnes d'équivalent-dioxyde de carbone, conformément aux actes visés à l'article 14, paragraphe 1.

Article 30 octies

Administration

Les articles 13 et 15 *bis*, l'article 16, paragraphes 1, 2, 3, 4 et 12, ainsi que les articles 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22 *bis*, 23 et 29 s'appliquent aux émissions, aux entités réglementées et aux quotas couverts par le présent chapitre. À cette fin:

- a) toute référence aux émissions doit être lue comme une référence aux émissions relevant du présent chapitre;
- b) toute référence aux exploitants doit être lue comme une référence aux entités réglementées relevant du présent chapitre;
- c) toute référence aux quotas doit être lue comme une référence aux quotas relevant du présent chapitre.

Article 30 nonies

Mesures en cas d'augmentation excessive des prix

1. Lorsque, pendant plus de trois mois consécutifs, le prix moyen des quotas mis aux enchères conformément à l'acte adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 4, est supérieur au double du prix moyen des quotas au cours des six mois consécutifs précédents lors des enchères de quotas relevant du présent chapitre, [...] 50 millions de quotas relevant du présent chapitre sont prélevés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1^{er} bis, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.

Pour les années 2027 et 2028, les conditions énoncées au premier alinéa sont remplies lorsque, pendant plus de trois mois consécutifs, le prix moyen des quotas est supérieur à 1,5 fois le prix moyen des quotas au cours d'une période de référence des six mois consécutifs précédents.

2. Lorsque, pendant plus de trois mois consécutifs, le prix moyen des quotas mis aux enchères conformément à l'acte adopté en vertu de l'article 10, paragraphe 4, est supérieur au triple du prix moyen des quotas au cours des six mois consécutifs précédents lors des enchères de quotas relevant du présent chapitre, 150 millions de quotas relevant du présent chapitre sont prélevés dans la réserve de stabilité du marché conformément à l'article 1er bis, paragraphe 7, de la décision (UE) 2015/1814.
3. Lorsque la condition visée au paragraphe 1 ou 2 du présent article est remplie, des quotas supplémentaires ne sont pas prélevés conformément au même paragraphe plus tôt que 12 mois après.
4. Lorsque la condition visée au paragraphe 1 ou 2 est remplie et que le paragraphe 3 n'est pas applicable, la Commission publie rapidement au Journal officiel la date à laquelle la condition visée aux paragraphes 1 ou 2 a été remplie.

Article 30 decies

Réexamen du présent chapitre

Avant le 1er janvier 2028 au plus tard, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre du point de vue de leur efficacité, de leur administration et de leur application pratique, portant notamment sur l'application des règles prévues par la décision (UE) 2015/1814 et sur l'utilisation des quotas relevant du présent chapitre pour satisfaire aux obligations des entités régies par les chapitres II, [...] et III. S'il y a lieu, la Commission accompagne son rapport d'une proposition législative au Parlement européen et au Conseil en vue de modifier le présent chapitre. Il convient que la Commission évalue, au plus tard le 31 octobre 2031, la faisabilité de l'intégration des secteurs relevant de l'annexe III dans le système d'échange de quotas d'émission couvrant les secteurs énumérés à l'annexe I de la directive 2003/87/CE.

Procédures d'extension unilatérale de l'activité visée à l'annexe III à d'autres secteurs non soumis aux chapitres II et III

1. À partir de 2027, les États membres peuvent appliquer l'échange de quotas d'émission conformément au présent chapitre dans des secteurs qui ne sont pas énumérés à l'annexe III, en tenant compte de tous les critères pertinents, en particulier les effets sur le marché intérieur, les distorsions potentielles de concurrence, l'intégrité environnementale du système d'échange de quotas d'émission établi en vertu du présent chapitre ainsi que la fiabilité du système de surveillance et de déclaration prévu, à condition que l'extension de l'activité soit approuvée par la Commission.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 en ce qui concerne l'approbation d'une extension, l'autorisation de délivrer des quotas supplémentaires et l'autorisation donnée à d'autres États membres d'étendre l'activité. La Commission peut également, lorsqu'elle adopte de tels actes délégués, compléter l'extension par d'autres règles régissant les mesures visant à remédier aux éventuels cas de double comptabilisation, y compris pour la question des quotas supplémentaires destinés à compenser les quotas restitués pour l'utilisation de carburants dans les activités énumérées à l'annexe I. Toute mesure financière prise par les États membres en faveur de compagnies dans des secteurs et sous-secteurs qui sont exposés à un risque réel de fuite de carbone en raison des coûts indirects significatifs qu'ils supportent effectivement du fait de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix des carburants en raison de l'extension unilatérale est conforme aux règles relatives aux aides d'État et ne cause pas de distorsions de concurrence injustifiées sur le marché intérieur.

2. Les quotas supplémentaires délivrés en vertu d'une autorisation au titre du présent article sont mis aux enchères conformément aux exigences énoncées à l'article 30 quinquies. Nonobstant les dispositions de l'article 30 quinquies, paragraphe 1 à 4 bis, les États membres qui ont unilatéralement étendu leurs activités déterminent l'utilisation des recettes tirées de la mise aux enchères de ces quotas supplémentaires.

- 22) Les annexes I, II ter, IV et V de la directive 2003/87/CE sont modifiées conformément à l'annexe I de la présente directive, et les annexes III, III bis et III ter sont insérées dans la directive 2003/87/CE conformément à l'annexe I de la présente directive.

Article 2

Modifications de la décision (UE) 2015/1814

La décision (UE) 2015/1814 est modifiée comme suit:

- 1) L'article 1^{er} est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 4, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

"Le nombre total de quotas en circulation au cours d'une année donnée correspond au nombre cumulé de quotas délivrés pour les installations et les compagnies maritimes et non mis en réserve au cours de la période écoulée depuis le 1^{er} janvier 2008, y compris le nombre de quotas qui ont été délivrés au cours de cette période en vertu de l'article 13, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, dans sa version en vigueur jusqu'au 18 mars 2018, et les autorisations à utiliser des crédits internationaux employés par les installations relevant du SEQE de l'UE, [...] jusqu'au 31 décembre de l'année donnée, moins les tonnes cumulées d'émissions vérifiées des installations et compagnies maritimes relevant du SEQE de l'UE entre le 1^{er} janvier 2008 et le 31 décembre de cette même année donnée et les éventuels quotas annulés conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE.";

- b) le paragraphe 4 *bis* suivant est inséré:

"4 *bis*. À partir de [l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive], le calcul du nombre total de quotas en circulation pour une année donnée inclut le nombre cumulé de quotas délivrés pour l'aviation *ainsi que* les tonnes cumulées d'émissions vérifiées du secteur de l'aviation dans le cadre du SEQE de l'UE, à l'exclusion des émissions des vols sur des liaisons couvertes par la compensation calculée conformément à l'article 12, paragraphe 6, entre le 1^{er} janvier [l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente directive] et le 31 décembre de ladite année. [...]

Aux fins du calcul du nombre total de quotas en circulation, les quotas annulés en vertu de l'article 3 *octies bis* de la directive 2003/87/CE sont considérés comme ayant été délivrés.";

c) les paragraphes 5 et 5 *bis* sont remplacés par le texte suivant:

"5. Pour une année donnée, si le nombre total de quotas en circulation se situe entre 833 et 1 096 millions, un nombre de quotas égal à la différence entre le nombre total de quotas en circulation, tel qu'établi dans la publication la plus récente visée au paragraphe 4 du présent article, et 833 millions est déduit du volume de quotas qui doit être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE et est placé dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question. Si le nombre total de quotas en circulation est supérieur à 1 096 millions, le nombre de quotas à déduire du volume de quotas qui doit être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE et à placer dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question est égal à 12 % du nombre total de quotas en circulation. Par dérogation à la dernière phrase, jusqu'au 31 décembre 2030, ce pourcentage est multiplié par deux.

Sans préjudice du nombre total de quotas à déduire conformément au présent paragraphe, jusqu'au 31 décembre 2030, les quotas visés à l'article 10, paragraphe 2, premier alinéa, point b), de la directive 2003/87/CE ne sont pas pris en compte lors de l'établissement des parts des États membres contribuant à ce nombre total.

5 bis. À moins qu'il n'en soit décidé autrement lors du premier réexamen mené conformément à l'article 3, à partir de 2023, les quotas détenus dans la réserve au-delà de 400 millions ne sont plus valides.".

2) L'article 1^{er} *bis* suivant est inséré:

"Article premier bis

**Fonctionnement de la réserve de stabilité du marché pour les secteurs du bâtiment
et du transport routier**

1. Les quotas qui relèvent du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE sont placés et prélevés dans une section distincte de la réserve créée en vertu de l'article 1^{er} de la présente décision, conformément aux règles énoncées au présent article.
2. La mise en réserve au titre du présent article intervient à partir du 1^{er} septembre **2028**. Les quotas qui relèvent du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE sont placés, détenus et prélevés dans la réserve séparément des quotas visés à l'article 1^{er} de la présente décision.
3. En **2027**, la section visée au paragraphe 1 est créée conformément à l'article 30 quinquies, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la directive 2003/87/CE. Les quotas visés au présent paragraphe qui ne sont pas prélevés avant le 1^{er} janvier 2031 au plus tard dans la réserve ne sont plus valides.
4. La Commission publie, au plus tard le 15 mai de chaque année, le nombre total de quotas en circulation relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE au cours de l'année écoulée, séparément du nombre de quotas en circulation visé à l'article 1^{er}, paragraphe 4. Le nombre total de quotas en circulation défini au présent article pour une année donnée correspond au nombre cumulé de quotas relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE délivrés à partir du 1^{er} janvier **2027**, moins les tonnes cumulées d'émissions vérifiées relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE pour la période comprise entre le 1^{er} janvier **2027** et le 31 décembre de l'année en question et les éventuels quotas relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE annulés conformément à l'article 12, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE. La première publication a lieu au plus tard le 15 mai **2028**.

5. Pour une année donnée, si le nombre total de quotas en circulation, tel qu'établi dans la publication la plus récente visée au paragraphe 4 du présent article, est supérieur à 440 millions, une quantité de 100 millions de quotas est déduite du volume de quotas relevant du chapitre IV *bis* qui doit être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de la directive 2003/87/CE et est placée dans la réserve sur une période de douze mois à compter du 1^{er} septembre de l'année en question.
6. Si, pour une année donnée, le nombre total de quotas en circulation est inférieur à 210 millions, une quantité de 100 millions de quotas relevant du chapitre IV *bis* est prélevée dans la réserve et ajoutée au volume de quotas relevant du chapitre IV *bis* qui doit être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de la directive 2003/87/CE. Lorsque moins de 100 millions de quotas se trouvent dans la réserve, la totalité des quotas de la réserve est prélevée au titre du présent paragraphe.
7. Les volumes à prélever dans la réserve conformément à l'article 30 *nonies* de la directive 2003/87/CE sont ajoutés au volume de quotas relevant du chapitre IV *bis* qui doivent être mis aux enchères par les États membres au titre de l'article 30 *quinquies* de la directive 2003/87/CE dans un délai de trois mois commençant un mois après la date à laquelle les conditions ont été remplies selon les informations publiées à ce sujet au Journal officiel [...] conformément à l'article 30 *nonies* de la directive 2003/87/CE.
8. L'article 1^{er}, paragraphe 8, et l'article 3 s'appliquent aux quotas relevant du chapitre IV *bis* de la directive 2003/87/CE."

Article 3

[L'article 3 sera retiré de la présente directive modificative et deviendra un règlement autonome visant à modifier le règlement (UE) 2015/757 — texte déplacé après l'article 8³⁸]

³⁸ Cf. WK 7351/2022 ADD 2

Article 4

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à [...] la présente directive au plus tard le 31 décembre 2023. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.
2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 5

Dispositions transitoires

[...] Lorsqu'ils se conforment à l'obligation énoncée à l'article 4, paragraphe 1, de la présente directive, les États membres veillent à ce que leur législation nationale transposant l'article 3, point u), l'article 10 *bis*, paragraphes 3 et 4, l'article 10 *quater*, paragraphe 7, et l'annexe I, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE, dans sa version applicable au [*jour précédant la date d'entrée en vigueur de la présente directive*], continue de s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2025. Ils appliquent leurs mesures nationales transposant les modifications apportées à ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2026.

Article 6

[...] ³⁹

³⁹ En raison du retrait de la directive des modifications apportées au règlement (UE) 2015/757, l'article 6 doit être supprimé. Il est remplacé en substance par l'article 2 du règlement modificatif, comme indiqué ci-dessous.

Article 7

Entrée en vigueur et date d'application de l'article 2

1. La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.
2. L'article 2 est applicable à partir du 1^{er} janvier 2024⁴⁰.

Article 8

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive. [...]

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président

⁴⁰ Ce texte remplace la référence à l'article 2 dans la disposition de transposition. La date mentionnée garantit que les modifications apportées à l'article 2 commencent à s'appliquer en même temps que les mesures nationales transposant l'article 1^{er}.

Modifications apportées au règlement (UE) 2015/757 afin d'inclure dans le SEQE de l'UE les activités de transport maritime ainsi que d'autres gaz à effet de serre que le CO₂⁴¹

Article premier

⁴²Le règlement (UE) 2015/757 est modifié comme suit:

-2) Dans tout le règlement, à l'exception des articles 1^{er}, 2 et 3, points a) et r), de l'article 21, paragraphe 5, et des annexes I et II, l'expression "émissions de CO₂" est remplacée par l'expression "émissions de gaz à effet de serre", et l'expression "CO₂ émis" est remplacée par "gaz à effet de serre émis".

-1) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

"Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de gaz à effet de serre des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles, afin de promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses."

0) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute de 5 000 et au-delà, pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

1 bis. Les gaz à effet de serre couverts par le présent règlement sont:

a) le dioxyde de carbone (CO₂).

⁴¹ Considérants à ajouter.

⁴² Suggestions intégrées à partir du doc. WK 7351/2022 ADD 1.

b) pour ce qui concerne les émissions à partir du [1^{er} janvier 2024] le méthane (CH₄), et

c) pour ce qui concerne les émissions à partir du [1^{er} janvier 2024] le protoxyde d'azote (N₂O).

Lorsque le présent règlement fait référence à des quantités agrégées totales d'émissions ou de gaz à effet de serre émis, il s'entend comme se référant aux quantités agrégées totales de chaque gaz séparément⁴³."

1) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) "émissions de gaz à effet de serre": le rejet [...] par les navires des gaz à effet de serre couverts par les obligations énoncées dans le présent règlement conformément à l'article 2, paragraphe 1 bis;";

(b) les points b), d) et m) sont remplacés par le texte suivant:

"b) "port d'escale": un port d'escale au sens de l'article 3, point w bis), de la directive 2003/87/CE;"⁴⁴

"d) "compagnie": la compagnie maritime au sens de l'article 3, point v), de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil;";

"m) "période de déclaration": la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre inclus. Pour les voyages commençant et se terminant dans deux années civiles différentes, les données considérées sont comptabilisées pour l'année civile concernée;";

(c) les points q) et r) suivants sont ajoutés:

"q) "autorité responsable": l'autorité responsable d'une compagnie maritime visée à l'article 3 octies quinquies de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil *;

⁴³ Pour garantir qu'il soit fait référence à chaque gaz séparément dans tout le règlement, ce qui permettrait d'établir une quantité agrégée totale d'émissions d'équivalent CO₂.

⁴⁴ Conformément aux indications figurant dans le document WK 7351/2022, les modifications relatives aux ports de transbordement doivent également être prises en compte dans le règlement MRV.

r) "données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie": la somme des émissions de gaz à effet de serre liées aux gaz énumérés à l'annexe I de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime et devant être déclarées au titre de ladite directive, pour tous les navires relevant de son champ d'application au cours de la période de déclaration.

* Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).".

2) À l'article 4, le paragraphe 8 suivant est ajouté:

"8.Les compagnies déclarent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui se rapportent aux navires placés sous leur responsabilité au cours d'une période de déclaration conformément à l'article 11 *bis*".

3) À l'article 5, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2.La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 pour modifier [...] les annexes I et [...] II afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de méthane et de protoxyde d'azote dans le champ d'application du présent règlement, des révisions de la directive 2003/87/CE, y compris l'alignement sur les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE, des règles internationales, ainsi que des normes internationales et européennes pertinentes.
La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 pour modifier les annexes I et II afin d'améliorer les aspects des méthodes de surveillance qui y sont définies, à la lumière des progrès technologiques et scientifiques, et de garantir le bon fonctionnement du SEQE de l'UE établi en vertu de la directive 2003/87/CE.

La Commission adopte de tels actes délégués modifiant les annexes I et II dans la mesure nécessaire pour inclure les émissions de méthane et de protoxyde d'azote dans le champ d'application du présent règlement au plus tard le [1^{er} octobre 2023]. Lorsqu'il y a lieu, les méthodes définies à l'annexe I et les règles énoncées à l'annexe II sont alignées sur les méthodes et règles du règlement [xxx/yyyy] relatif au [FuelEU Maritime, 2021/0210 (COD)]."

4) L'article 6 est modifié comme suit:

-a) le paragraphe 3, point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) le nom de la compagnie, et l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse électronique d'une personne de contact, ainsi que le numéro d'identification unique de l'OMI pour les compagnies et les propriétaires enregistrés."

a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Les compagnies utilisent des plans de surveillance normalisés basés sur des modèles; ces plans de surveillance sont soumis au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données. Ces modèles, y compris les règles techniques en vue de leur application harmonisée et de leur transmission automatique, sont établis par la Commission par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.";

b) les paragraphes 6, 7 et 8 suivants sont ajoutés:

"6. [...] Au plus tard le [1^{er} avril 2024], les compagnies soumettent à l'autorité responsable un plan de surveillance pour chacun de leurs navires relevant du champ d'application du présent règlement, qui est d'abord évalué par le vérificateur du point de vue de sa conformité avec le présent règlement et qui tient compte de l'inclusion des émissions de méthane et de protoxyde d'azote dans le champ d'application du présent règlement.

7. Nonobstant le paragraphe 6, pour les navires auxquels le présent règlement s'applique pour la première fois après le [1^{er} janvier 2024] [...], les compagnies présentent à l'autorité responsable un plan de surveillance conformément aux exigences du présent règlement sans tarder indûment et au plus tard trois mois après la première escale de chaque navire concerné dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

8. Avant le [insérer la date précédant de deux ans l'entrée en vigueur du présent règlement modificatif] [...], les autorités responsables approuvent les plans de surveillance présentés par les compagnies conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du deuxième alinéa. En ce qui concerne les navires auxquels la [directive SEQE révisée] s'applique pour la première fois après le [1^{er} janvier 2024] [...], l'autorité responsable approuve le plan de surveillance dans un délai de quatre mois à compter de la première escale des navires concernés dans un port relevant de la juridiction d'un État membre, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du deuxième alinéa.

Au plus tard le [1^{er} octobre 2023], la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 afin de modifier les dispositions liées aux règles relatives aux plans de surveillance figurant aux articles 6, 7, 8, 9 et 10 afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de méthane et de protoxyde d'azote dans le champ d'application du présent règlement.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement en ce qui concerne les règles relatives à l'approbation des plans de surveillance par les autorités responsables."

5) L'article 7 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 4, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

"À l'issue de l'évaluation, le vérificateur indique à la compagnie si ces modifications sont conformes. La compagnie présente son plan de surveillance modifié à l'autorité responsable une fois qu'elle a reçu une notification du vérificateur lui indiquant que le plan de surveillance est conforme.";

b) le paragraphe 5 suivant est ajouté:

"5. L'autorité responsable approuve les modifications apportées au plan de surveillance visées au paragraphe 2, points a), b), c) et d), conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du deuxième alinéa du présent paragraphe.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement en ce qui concerne les règles relatives à l'approbation, par les autorités responsables, des modifications apportées aux plans de surveillance."

6) À l'article 10, premier alinéa, le point k) suivant est ajouté⁴⁵:

"k) le total agrégé des émissions [...] de gaz à effet de serre relevant de la directive 2003/87/CE liées aux activités de transport maritime conformément à l'annexe I de ladite directive, à déclarer au titre de ladite directive [...] en ce qui concerne les activités de transport maritime, ainsi que les informations nécessaires pour justifier l'application de toute dérogation pertinente à l'article 12, paragraphe 3, de ladite directive prévue à l'article 12, paragraphes 3-sexies, 3-quinquies, 3-quater et 3-ter, de ladite directive."

6 bis) À l'article 11, paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

À partir de 2025 et avant le 31 mars de chaque année, les compagnies présentent à leur autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concernés pour les navires battant pavillon d'un État membre et à la Commission une déclaration d'émissions pour l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité, cette déclaration d'émissions ayant été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément à l'article 13. L'autorité responsable peut exiger des compagnies qu'elles présentent leurs déclarations d'émissions à une date antérieure au 31 mars, mais pas avant le 28 février."

6 ter) À l'article 11, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. En cas de changement de compagnie, la compagnie précédente soumet à son autorité responsable, aux autorités de l'État du pavillon concerné pour les navires battant pavillon d'un État membre, à la nouvelle compagnie et à la Commission, à la date la plus proche possible en pratique du jour où le changement est effectif et au plus tard trois mois après, un rapport couvrant les mêmes éléments que la déclaration d'émissions, mais limité à la période correspondant aux activités menées sous sa responsabilité."

⁴⁵ Texte modifié pour tenir compte des émissions autres que de CO₂.

6 quater) À l'article 11, le paragraphe suivant est ajouté:

"4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 afin de modifier les dispositions liées aux règles relatives aux déclarations figurant aux articles 11, 11 bis et 12 afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de méthane et de protoxyde d'azote dans le champ d'application du présent règlement. Le premier de ces actes délégués est adopté au plus tard le [1^{er} octobre 2023]."

7) L'article 11 bis suivant est inséré:

"Article 11 bis

Déclaration et soumission des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie

1. Les compagnies déterminent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie au cours d'une période de déclaration sur la base des données de la déclaration d'émissions et de la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, pour chaque navire placé sous leur responsabilité pendant la période de déclaration, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 4.
2. À partir de 2025 [...], la compagnie soumet à l'autorité responsable, au plus tard le 31 mars de chaque année, les données agrégées au niveau de la compagnie qui se rapportent aux émissions de la période de déclaration devant être déclarées en vertu de la directive 2003/87/CE pour les activités de transport maritime, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 4, et qui sont vérifiées conformément au chapitre III du présent règlement (ci-après les "données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui ont été vérifiées").
3. L'autorité responsable peut exiger des compagnies qu'elles présentent, à une date antérieure au 31 mars, mais pas avant le 28 février, les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui ont été vérifiées.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement par des règles relatives à la surveillance et à la déclaration des données agrégées au niveau de la compagnie et à la communication de ces données à l'autorité responsable."

8) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Format de la déclaration d'émissions et de la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie";

b) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. La déclaration d'émissions et la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie sont présentées au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données, y compris des modèles électroniques."

9) L'article 13 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Le vérificateur évalue la conformité de la déclaration d'émissions et de la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, aux exigences énoncées dans les articles 8 à 12 et aux annexes I et II.";

b) les paragraphes 5 et 6 suivants sont ajoutés:

"5. Le vérificateur évalue la conformité des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie aux exigences énoncées dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 6.

Si le vérificateur conclut, avec une assurance raisonnable, à l'absence d'inexactitudes importantes dans les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, il délivre un rapport de vérification indiquant que les données en question ont été vérifiées et jugées satisfaisantes, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 6.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement par des règles relatives à la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la délivrance d'un rapport de vérification."

10) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le point d) est remplacé par le texte suivant:

"d) les calculs permettant de déterminer les émissions globales [...] de gaz à effet de serre et les émissions [...] totales agrégées de gaz à effet de serre relevant de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime conformément à l'annexe I de ladite directive, à déclarer en vertu de ladite directive [...] en ce qui concerne les activités de transport maritime;"

b) le paragraphe 4 suivant est ajouté:

"4. Pour la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, le vérificateur évalue l'exhaustivité des données déclarées et leur cohérence avec les informations fournies par la compagnie, notamment ses déclarations d'émissions vérifiées ainsi que la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2."

11) À l'article 15, le paragraphe 6 suivant est ajouté:

"6. En ce qui concerne la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, le vérificateur et la compagnie se conforment aux règles en matière de vérification établies dans les actes délégués adoptés en vertu du deuxième alinéa. Le vérificateur ne vérifie pas la déclaration d'émissions ni la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, pour chaque navire placé sous la responsabilité de la compagnie.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement par des règles fixant les modalités de vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, notamment les méthodes et la procédure de vérification."

12) À l'article 16, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les vérificateurs qui évaluent les plans de surveillance, les déclarations d'émissions et les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, et qui délivrent les rapports de vérification et les documents de conformité visés par le présent règlement sont accrédités pour les activités relevant du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008."

13) À l'article 20, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant⁴⁶:

"3. Lorsque des navires omettent de se conformer aux exigences en matière de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives, et que d'autres mesures visant à en assurer le respect échouent, l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée peut, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'AESM, aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. À la suite d'une telle décision d'expulsion, tous les États membres, à l'exception de l'État membre du pavillon, refusent l'accès de leurs ports au navire concerné jusqu'à ce que la compagnie se conforme à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration en vertu des articles 11 et 18. Lorsque le navire bat le pavillon d'un État membre et pénètre [...] dans l'un de ses ports [...] ou que la présence de ce navire est constatée dans l'un de ses ports, l'État membre concerné, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, [...] immobilise le navire jusqu'à ce que la compagnie remplisse ses obligations.

⁴⁶ Alignement sur le libellé de la directive SEQE.

Lorsqu'une omission visée au premier alinéa est constatée pour un navire battant le pavillon d'un État membre et se trouvant dans l'un des ports de l'État membre dont il bat le pavillon, l'État membre concerné peut, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, prendre un ordre d'immobilisation du navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations. Il en informe la Commission, l'AESM et les autres États membres. [...]

Le respect de ces obligations est confirmé par la notification d'un document de conformité en cours de validité à l'autorité nationale compétente qui a prononcé la décision d'expulsion. Le présent paragraphe est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse."

13 bis) À l'article 20, paragraphe 5, l'alinéa suivant est ajouté:

"La possibilité de dérogation prévue au présent paragraphe ne s'applique pas à un État membre dont l'autorité responsable est l'autorité responsable d'une compagnie maritime."

13 ter) À l'article 21, le paragraphe 2, point a), est remplacé par le texte suivant:

"a) l'identité du navire (nom, compagnie, numéro d'identification OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);"

13 quater) À l'article 21, le paragraphe 5 est modifié comme suit:

"5. Tous les deux ans, la Commission évalue l'incidence globale du secteur du transport maritime sur le climat mondial, y compris en tenant compte des émissions non liées au CO₂ ou des effets d'autres gaz à effet de serre ainsi que des particules ayant un potentiel de réchauffement climatique et non couverts par le présent règlement."

13 quinquies) L'article suivant est inséré:

"Article 22 bis

Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission réexamine le présent règlement, en tenant compte en particulier de l'expérience acquise lors de sa mise en œuvre. Le réexamen comprend une évaluation de l'opportunité d'inclure les navires d'une jauge brute [...] inférieure à 5 000 mais pas inférieure à 400 dans le champ d'application du présent règlement en vue d'inclure éventuellement ces navires à un stade ultérieur dans la directive 2003/87/CE ou de proposer d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de ces navires. Le réexamen est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition de modification du présent règlement."

14) L'article 23 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, l'alinéa suivant est ajouté:

"Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé [...] à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphe 5, à l'article 11 bis, paragraphe 4, à l'article 13, paragraphe 6, et à l'article 15, paragraphe 6, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter de l'entrée en vigueur du [règlement MRV révisé].";

b) aux paragraphes 3 et 5, les termes "à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3" sont remplacés par les termes "à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphe 5, à l'article 11 bis, paragraphe 4, à l'article 13, paragraphe 6, à l'article 15, paragraphes 5 et 6, et à l'article 16, paragraphe 3";

c) au paragraphe 5, l'alinéa suivant est ajouté:

"Toutefois, la dernière phrase du premier alinéa ne s'applique pas aux actes délégués adoptés au plus tard le 1^{er} octobre 2023 en vertu de l'article 5, paragraphe 2, deuxième alinéa, de l'article 6, paragraphe 8, deuxième alinéa, de l'article 11, paragraphe 4, et de l'article 15, paragraphe 5."

Article 2

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir de la date d'entrée en vigueur. Toutefois, l'article 1^{er}, point 1), point b), est applicable à partir du 1^{er} janvier 2024.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

ANNEXE

L'annexe I de la directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

Les points 1 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés [...] ne sont pas visées par la présente directive. [...] Les installations dans lesquelles, au cours de la période de cinq ans précédente concernée visée à l'article 11, paragraphe 1, deuxième alinéa, les émissions issues de la combustion d'une biomasse qui satisfait aux critères établis conformément à l'article 14 contribuent à plus de 95 % en moyenne aux émissions totales moyennes de gaz à effet de serre.

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 MW ne sont pas prises en considération dans ce calcul."

– Le tableau est modifié comme suit:

i) la deuxième ligne est remplacée par le texte suivant:

"Raffinage de pétrole, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone";
---	----------------------

ii) la cinquième ligne est remplacée par le texte suivant:

"Production de fer ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone";
--	----------------------

iii) la septième ligne est remplacée par le texte suivant:

"Production d'aluminium primaire ou d'alumine	Dioxyde de carbone <u>et hydrocarbures perfluorés</u> ";
---	--

(a) **La quinzième ligne des catégories d'activités est remplacée par le texte suivant:**

3) "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	4) Dioxyde de carbone";
--	-------------------------

iv) **la dix-huitième ligne est remplacée par le texte suivant:**

"Production de noir de carbone par carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les craqueurs et les résidus de distillation, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone";
--	----------------------

v) **la vingt-quatrième ligne est remplacée par le texte suivant:**

"Production d'hydrogène (H ₂) et de gaz de synthèse, avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour	Dioxyde de carbone";
--	----------------------

vi) **la vingt-septième ligne est remplacée par le texte suivant:**

"Transport des gaz à effet de serre en vue de leur stockage géologique dans un site de stockage agréé au titre de la directive 2009/31/CE, à l'exclusion des émissions relevant d'une autre activité régie par la présente directive	Dioxyde de carbone";
--	----------------------

vii) la ligne suivante est insérée après la dernière nouvelle ligne, en laissant une ligne de séparation entre elles:

<p>"Transport maritime</p> <p>Activités de transport maritime des navires régis par le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil, effectuant des voyages ayant pour objet le transport de passagers ou de marchandises à des fins commerciales</p>	<p>[...] <u>Dioxyde de carbone</u>".</p>
--	--

- 1) L'annexe II *ter* de la directive 2003/87/CE est remplacée par le texte suivant:

"ANNEXE II ter

**Partie A — RÉPARTITION DES FONDS EN PROVENANCE DU FONDS POUR
LA MODERNISATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1,
TROISIÈME ALINÉA**

	Part
Bulgarie	5,84 %
Tchéquie	15,59 %
Estonie	2,78 %
Croatie	3,14 %
Lettonie	1,44 %
Lituanie	2,57 %
Hongrie	7,12 %
Pologne	43,41 %
Roumanie	11,98 %
Slovaquie	6,13 %

**Partie B — RÉPARTITION DES FONDS EN PROVENANCE DU FONDS POUR
LA MODERNISATION CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 1,
QUATRIÈME ALINÉA**

	Part
Bulgarie	<u>4,9</u> %
Tchéquie	12, <u>6</u> %
Estonie	2, <u>1</u> %
Grèce	10, <u>1</u> %
Croatie	2,3 %
Lettonie	1, <u>0</u> %
Lituanie	1,9 %
Hongrie	<u>5,8</u> %
Pologne	34, <u>2</u> %
Portugal	8, <u>6</u> %
Roumanie	9, <u>7</u> %
Slovaquie	4, <u>8</u> %
<u>Slovénie</u>	<u>2,0</u> %".

- 2) Les annexes suivantes sont insérées en tant qu'annexes III, III *bis* et III *ter* de la directive 2003/87/CE:

"ANNEXE III

ACTIVITÉ COUVERTE PAR LE CHAPITRE IV *bis*

<p>Activité:</p> <p>1. Mise à la consommation de carburants utilisés pour la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. Sont exclues de cette activité:</p> <p>a) la mise à la consommation des carburants utilisés pour les activités visées à l'annexe I de la présente directive, 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 (vingt-septième ligne d'activité);</p> <p>b) la mise à la consommation de carburants dont le facteur d'émission est égal à zéro.</p> <p>2. 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>a) production combinée de chaleur et d'électricité (code de catégorie de source 1A1a ii) et centrales de production de chaleur (code de catégorie de source 1A1a iii), dans la mesure où elles produisent de la chaleur pour les catégories visées aux points c) et d) du présent paragraphe, soit directement, soit par l'intermédiaire de réseaux de chauffage urbain;</p> <p>b) transport routier (code de catégorie de source 1A3b), à l'exclusion de l'utilisation de véhicules agricoles sur des routes pavées;</p> <p>c) secteur commercial et institutionnel (code de catégorie de source 1A4a);</p> <p>d) secteur résidentiel (code de catégorie de sources 1A4b)</p>	<p>Gaz à effet de serre</p> <p>Dioxyde de carbone (CO₂)</p>
--	--

**AJUSTEMENT DU FACTEUR DE RÉDUCTION LINÉAIRE CONFORMÉMENT
À L'ARTICLE 30 QUATER, PARAGRAPHE 2**

1. Si les émissions moyennes déclarées au titre du chapitre IV *bis* pour les années 2024 à 2026 dépassent de plus de 2 % la valeur de la quantité définie conformément à l'article 30 *quater*, paragraphe 1, pour 2025, et si cette différence n'est pas due à l'écart de moins de 5 % entre les émissions déclarées au titre du chapitre IV *bis* et les données d'inventaire des émissions de gaz à effet de serre de l'Union pour 2025 relatives aux catégories de sources de la CCNUCC en ce qui concerne les secteurs régis par le chapitre IV *bis*, le facteur de réduction linéaire est calculé en ajustant le facteur de réduction linéaire visé à l'article 30 *quater*, paragraphe 1.
2. Le facteur de réduction linéaire ajusté conformément au paragraphe 1 est déterminé comme suit:

$$[LRF_{adj} = 100 \% * ((MRV_{[2024-2026]} - (MRV_{[2024-2026]} + ((ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]}) - MRV_{[2024-2026]}) / 5)) / MRV_{[2024-2026]}], \text{ où,}$$

LRF_{adj} est le facteur de réduction linéaire ajusté;

$MRV_{[2024-2026]}$ est la moyenne des émissions vérifiées conformément au chapitre IV *bis* pour les années 2024 à 2026;

$ESR_{[2024]}$ est la valeur des émissions de 2024 définie conformément à l'article 30 *quater*, paragraphe 1, pour les secteurs régis par le chapitre IV *bis*;

$LRF_{[2024]}$ est le facteur de réduction linéaire visé à l'article 30 *quater*, paragraphe 1.]".

3) L'annexe IV de la directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

Dans la partie A, la section "Calcul des émissions" est modifiée comme suit:

i) au quatrième alinéa, la dernière phrase, "Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro", est remplacée par le texte suivant:

"Le facteur d'émission pour la biomasse qui satisfait aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis pour l'utilisation de la biomasse par la directive (UE) 2018/2001, tels qu'énoncés dans les actes d'exécution visés à l'article 14 et ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, est égal à zéro.";

ii) le sixième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Les facteurs d'oxydation par défaut élaborés en application de la directive 2010/75/UE sont utilisés, sauf si l'exploitant peut démontrer que des facteurs spécifiques par activité sont plus précis."

b) Dans la partie B, au quatrième alinéa de la section "Surveillance des émissions de dioxyde de carbone", la dernière phrase, "Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro", est remplacée par le texte suivant:

"Le facteur d'émission pour la biomasse qui satisfait aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre définis pour l'utilisation de la biomasse par la directive (UE) 2018/2001, tels qu'énoncés dans les actes d'exécution visés à l'article 14 et ajustés au besoin aux fins de leur application dans le cadre de la présente directive, est égal à zéro."

a) La partie C suivante est ajoutée:

**"PARTIE C — Surveillance et déclaration des émissions correspondant à l'activité visée
à l'annexe III**

Surveillance des émissions

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs.

Calcul des émissions

Les émissions sont calculées à l'aide de la formule suivante:

carburant mis à la consommation × facteur d'émission

Le carburant mis à la consommation comprend la quantité de carburant mise à la consommation par l'entité réglementée.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par carburant) déterminés par des laboratoires indépendants accrédités employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque entité réglementée et pour chaque carburant.

Déclaration des émissions

Chaque entité réglementée fait figurer les informations ci-après dans sa déclaration:

A. Données d'identification de l'entité réglementée, notamment:

- nom de l'entité réglementée;
- adresse, avec indication du code postal et du pays;
- types de carburant qu'elle met à la consommation et activités pour lesquelles elle les met à la consommation, avec indication de la technique employée;
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact; et
- nom du propriétaire de l'entité réglementée et de la société mère éventuelle.

B. Pour chaque type de carburant mis à la consommation et utilisé pour la combustion dans les secteurs du bâtiment et du transport routier tels que définis à l'annexe III, et dont les émissions sont calculées:

- quantité de carburant mise à la consommation;
- facteurs d'émission;
- émissions totales;
- utilisation(s) finale(s) du carburant mis à la consommation; et
- degré d'incertitude.

Les États membres prennent des mesures pour coordonner les exigences en matière de déclaration avec toute autre exigence existante du même type, afin de réduire la charge qui pèse sur les entreprises à cet égard."

4) À l'annexe V de la directive 2003/87/CE, la partie C suivante est ajoutée:

"PARTIE C — Vérification des émissions correspondant à l'activité visée à l'annexe III

Principes généraux

1. Les émissions correspondant à l'activité visée à l'annexe III sont soumises à une vérification.
2. La procédure de vérification vise notamment la déclaration établie en application de l'article 14, paragraphe 3, et la surveillance des émissions effectuée au cours de l'année écoulée. Elle porte sur la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance ainsi que sur les données et informations déclarées en ce qui concerne les émissions, et notamment:
 - a) les carburants mis à la consommation déclarés et les calculs y afférents;
 - b) le choix et l'utilisation des facteurs d'émission;
 - c) les calculs permettant de déterminer les émissions globales.

3. Les émissions déclarées ne peuvent être validées que si des données et des informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions avec un degré élevé de certitude. Pour parvenir à ce degré élevé de certitude, l'entité réglementée doit démontrer que:

- a) les données déclarées sont exemptes d'incohérences;
- b) la collecte des données a été effectuée conformément aux normes scientifiques applicables; et
- c) les registres correspondants de l'entité réglementée sont complets et cohérents.

4. Le vérificateur a accès à tous les sites et à toutes les informations en rapport avec l'objet des vérifications.

5. Le vérificateur tient compte du fait que l'entité réglementée est enregistrée ou non dans l'EMAS (système communautaire de management environnemental et d'audit).

Méthodologie

Analyse stratégique

6. La vérification est fondée sur une analyse stratégique de l'ensemble des quantités de carburant mises à la consommation par l'entité réglementée. Cela suppose que le vérificateur ait une vue globale de toutes les activités pour lesquelles l'entité réglementée met les carburants à la consommation ainsi que de leur poids relatif dans les émissions.

Analyse des procédés

7. La vérification des informations soumises est effectuée, en tant que de besoin, sur le site de l'entité réglementée. Le vérificateur recourt à des contrôles par sondage pour déterminer la fiabilité des données et des informations fournies.

Analyse des risques

8. Le vérificateur soumet tous les moyens par lesquels les carburants sont mis à la consommation par l'entité réglementée à une évaluation de la fiabilité des données relatives aux émissions globales de l'entité réglementée.

9. Sur la base de cette analyse, le vérificateur met explicitement en évidence tout élément qui comporte un risque d'erreur élevé et d'autres aspects de la procédure de surveillance et de déclaration qui sont susceptibles d'entraîner des erreurs dans la détermination des émissions globales. Il s'agit notamment des calculs à effectuer pour déterminer le niveau des émissions issues de différentes sources. Une attention particulière est accordée aux éléments qui comportent un risque d'erreur élevé et aux autres aspects susmentionnés de la procédure de surveillance.

10. Le vérificateur tient compte de toutes les méthodes effectives de gestion des risques appliquées par l'entité réglementée en vue de réduire au maximum le degré d'incertitude.

Rapport

11. Le vérificateur élabore un rapport sur la procédure de validation, indiquant si la déclaration faite en application de l'article 14, paragraphe 3, est satisfaisante. Ce rapport traite tous les aspects pertinents en rapport avec le travail effectué. Le vérificateur peut attester que la déclaration établie en application de l'article 14, paragraphe 3, est satisfaisante si, selon lui, les émissions totales déclarées ne sont pas matériellement inexactes.

Compétences minimales exigées du vérificateur

12. Le vérificateur est indépendant de l'entité réglementée, exerce ses activités avec un professionnalisme sérieux et objectif, et a une bonne connaissance:

- a) des dispositions de la présente directive, ainsi que des normes et des lignes directrices pertinentes adoptées par la Commission en application de l'article 14, paragraphe 1;

- b) des exigences législatives, réglementaires et administratives applicables aux activités soumises à la vérification; et
 - c) de l'élaboration de toutes les informations relatives à tous les moyens par lesquels les carburants sont mis à la consommation par l'entité réglementée, notamment aux stades de la collecte, de la mesure, du calcul et de la déclaration des données."
-