

**Avis du Comité européen des régions — Rendre le SEQE et le MACF utiles pour les villes et les régions de l'UE**

(2022/C 301/14)

<b>Rapporteur:</b>	Peter KURZ (DE/PSE), maire de Mannheim
<b>Textes de référence:</b>	Proposition de modification de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union COM(2021) 551 final Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions à l'échelle de l'ensemble de l'économie de l'Union et mettant en œuvre de manière appropriée un mécanisme de marché mondial COM(2021) 552 final Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières COM(2021) 564 final Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la notification de la compensation dans le cadre d'un mécanisme de marché mondial pour les exploitants d'aéronefs établis dans l'Union COM(2021) 567 final «Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision (UE) 2015/1814 en ce qui concerne la quantité de quotas à placer dans la réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union jusqu'en 2030» COM(2021) 571 final

## I. RECOMMANDATIONS D'AMENDEMENT

**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**

COM(2021) 551 final

**Amendement 1**

Considérant 7

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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 Conseil <sup>(1)</sup>, 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.</p> <p><sup>(1)</sup> 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).</p>	<p>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 Conseil <sup>(1)</sup>, qui vise à favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes, <b>socialement responsables et respectueuses de l'environnement</b>, 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 <b>et avec l'objectif général de neutralité climatique tel que prévu par le règlement (UE) 2021/1119.</b></p> <p><sup>(1)</sup> 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).</p>

**Amendement 2**

## Considérant 9

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>La directive 96/61/CE du Conseil <sup>(1)</sup> a été abrogée par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>. 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.</p> <p><sup>(1)</sup> 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).</p> <p><sup>(2)</sup> 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).</p>	<p>La directive 96/61/CE du Conseil <sup>(1)</sup> a été abrogée par la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>. 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, <b>en tenant compte des vues des collectivités locales et régionales, au moyen de systèmes de participation active, ainsi que des principes de subsidiarité, de proportionnalité et de justice sociale</b>, 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.</p> <p><sup>(1)</sup> 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).</p> <p><sup>(2)</sup> 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).</p>

**Exposé des motifs**

Ressort du texte.

**Amendement 3**

## Considérant 13

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Les gaz à effet de serre qui ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère devraient être considérés comme des émissions relevant du SEQE 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 Conseil <sup>(1)</sup>, 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.</p> <p><sup>(1)</sup> 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).</p>	<p>Les gaz à effet de serre qui ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère devraient être considérés comme des émissions relevant du SEQE de l'UE et les quotas devraient être restitués pour ces émissions, sauf s'ils sont stockés dans un site de stockage <b>respectueux de l'environnement et sécurisé</b>, conformément aux dispositions de la directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, 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.</p> <p><sup>(1)</sup> 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).</p>

**Exposé des motifs**

Le pourcentage de la production d'émissions de CO<sub>2</sub> imputable aux centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles est bien plus important que celui de toute autre industrie. Pour ce secteur, le captage et le stockage géologique du carbone offrent des possibilités de réduire de manière significative ses émissions de CO<sub>2</sub>.

**Amendement 4**

Nouveau paragraphe — considérant 14.1

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
	<p><i>Il ne faut pas que l'inclusion du transport maritime dans le SEQE de l'UE entraîne une fuite de carbone en détournant le trafic de navires vers des ports d'États tiers voisins qui ne sont pas inclus dans le système.</i></p>

**Exposé des motifs**

La fuite de carbone vers des ports d'États tiers voisins ne relevant pas du SEQE de l'UE constitue un risque réel qui peut entraîner un effet de substitution au bénéfice des ports situés en dehors de l'UE, créer des paradis fiscaux du CO<sub>2</sub> à proximité de l'Union et menacer la compétitivité du système portuaire européen.

**Amendement 5**

Considérant 28

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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 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. 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 65 % de la moyenne de l'Union en 2016-2018, par l'intermédiaire du Fonds pour la modernisation visé à l'article 10 <i>quinquies</i> de la directive 2003/87/CE.</p>	<p>Pour réaliser l'ambition accrue en matière de climat, des ressources publiques importantes au niveau de l'Union ainsi que des budgets nationaux, <b>régionaux et locaux</b> 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 devraient être utilisées à des fins liées au climat, <b>y compris dans le cadre des plans nationaux, régionaux et/ou locaux en la matière</b>. 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. 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 % <b>au moins</b> 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 65 % de la moyenne de l'Union en 2016-2018 <b>et dans les régions NUTS 3 des États membres confrontés à des déséquilibres internes manifestes</b>, par l'intermédiaire du Fonds pour la modernisation visé à l'article 10 <i>quinquies</i> de la directive 2003/87/CE.</p>

**Exposé des motifs**

Il y a également lieu de prendre en considération le PIB par habitant des régions NUTS 3 pour allouer les quotas, dans la mesure où il serait réducteur de tenir compte uniquement du PIB par habitant sur le plan national dans les États membres où il existe des déséquilibres régionaux significatifs.

**Amendement 6**

Considérant 30

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>[...] 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.</p>	<p>[...] 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 <b>et le Fonds social pour le climat</b>, 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») <b>pour les émissions inévitables provenant des processus de production industriels qui ne résultent pas de la combustion de combustibles fossiles dont la fin première est de produire de l'énergie</b>, les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique, <b>tout en limitant aussi les effets négatifs susceptibles d'affecter les territoires et les ménages les plus vulnérables</b>. 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.</p>

**Exposé des motifs**

La suppression progressive des quotas gratuits pour les secteurs couverts par le MACF devrait intervenir le plus tôt possible, étant donné que la solution consistant à allouer des quotas à titre gratuit affaiblit l'effet de signalisation des prix du carbone.

## Amendement 7

## Considérant 33

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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. Étant donné que les recettes générées par les sanctions perçues au titre du règlement xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] <sup>(1)</sup> sont allouées au Fonds pour l'innovation en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier, la Commission devrait veiller à ce qu'il soit dûment tenu compte du soutien aux projets innovants visant à accélérer le développement et le déploiement de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone dans le secteur maritime, comme précisé à l'article 21, paragraphe 1, du règlement xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. 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.</p> <p><sup>(1)</sup> [ajouter la référence au règlement FuelEU Maritime].</p>	<p>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, <b>ainsi que les mesures visant à réduire massivement les émissions de gaz à effet de serre qui ne reposent pas nécessairement sur des projets ou ne peuvent être qualifiées d'innovantes.</b> 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. Étant donné que les recettes générées par les sanctions perçues au titre du règlement xxxx/xxxx [FuelEU Maritime] <sup>(1)</sup> sont allouées au Fonds pour l'innovation en tant que recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier, la Commission devrait veiller à ce qu'il soit dûment tenu compte du soutien aux projets innovants visant à accélérer le développement et le déploiement de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone dans le secteur maritime, comme précisé à l'article 21, paragraphe 1, du règlement xxxx/xxxx [FuelEU Maritime]. Afin de garantir la disponibilité d'un financement suffisant en faveur de l'innovation <b>et des mesures</b> 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.</p> <p><sup>(1)</sup> [ajouter la référence au règlement FuelEU Maritime].</p>

## Exposé des motifs

Le Fonds pour l'innovation est l'une des principales sources de financement de la lutte contre le changement climatique, mais celui-ci se limite aux technologies innovantes, alors même que les principaux obstacles à la décarbonation ne relèvent pas du seul manque d'innovation. L'amendement propose une extension du champ d'application aux mesures de décarbonation déjà existantes.

**Amendement 8**

## Considérant 38

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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. En outre, <b>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; et d'inclure dans le champ d'application des investissements prioritaires le soutien apporté aux ménages pour lutter contre la précarité énergétique, y compris dans les zones rurales et éloignées.</b></p>	<p>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. En outre, le Fonds pour la modernisation <b>devrait être consacré exclusivement</b> aux investissements prioritaires; <b>il y a lieu</b> de cibler l'efficacité énergétique <b>et l'utilisation des énergies renouvelables</b> en tant que domaine prioritaire du côté de la demande, et d'inclure dans le champ d'application des investissements prioritaires le soutien apporté <b>aux territoires et</b> aux ménages <b>vulnérables</b> pour lutter contre la précarité <b>en matière d'énergie et de mobilité, en particulier dans les régions ultrapériphériques ainsi que</b> dans les zones rurales et éloignées. <b>De même, le Fonds pour la modernisation devrait être accessible aux zones NUTS 3 des États membres confrontés à des déséquilibres internes manifestes en vue de favoriser la revitalisation et la modernisation énergétique.</b></p>

**Amendement 9**

## Considérant 43

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>La communication de la Commission intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030»<sup>(1)</sup> 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 indus 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 SEQE 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.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2020) 562 final.</p>	<p>La communication de la Commission intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030»<sup>(1)</sup> 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. <b>Étant donné que ce sont les collectivités locales et régionales qui assument la plus grande part des compétences s'agissant de ces secteurs, la conception du nouveau système d'échange de quotas d'émission se fera de manière participative en les associant au processus. Une partie des recettes tirées du nouveau système d'échange de quotas d'émission sera allouée aux collectivités locales et régionales, étant donné que ce sont les niveaux de gouvernement les plus touchés.</b> Le nouveau système s'accompagne de politiques et de mesures complémentaires qui constituent une protection contre les effets indus sur les prix <b>subis en particulier par les ménages vulnérables, les microentreprises et petites entreprises et les usagers de la mobilité, notamment dans les zones rurales et reculées</b>, 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 SEQE 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, <b>conformément à ce qui est prévu dans le train de mesures «Ajustement à l'objectif 55» et, le cas échéant, à la réglementation qui classerait ces secteurs dans la catégorie des «secteurs diffus».</b></p> <p><sup>(1)</sup> COM(2020) 562 final.</p>

**Exposé des motifs**

L'extension du SEQE au secteur du transport routier et du bâtiment a des implications majeures pour les collectivités locales et régionales. Ces dernières disposent de compétences importantes dans ces secteurs et devraient être prises en compte lors de la conception du nouveau système d'échanges.



**Amendement 10**

## Considérant 51

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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.</p>	<p>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. <b>Chaque État membre devrait fixer un seuil minimal de 20 % au moins des recettes tirées des ventes aux enchères, qui serait géré directement par les collectivités locales et régionales. Ces recettes gérées par les collectivités locales et régionales devraient être utilisées exclusivement pour les actions d'atténuation du changement climatique et d'adaptation à celui-ci, en particulier celles qui soutiennent la transition énergétique et s'attaquent aux risques pour les territoires, les ménages, les microentreprises et petites entreprises et les usagers de la mobilité les plus vulnérables.</b></p>

**Exposé des motifs**

En raison de la diversité des territoires européens d'un point de vue géographique, social et économique, les collectivités locales et régionales constituent le meilleur niveau de gouvernement pour veiller à ce que la transition ne porte pas atteinte à la cohésion territoriale de l'Europe et ne mette pas en danger les ménages les plus vulnérables.

## Amendement 11

## Considérant 52

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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 logement <sup>(1)</sup>. Afin de parvenir à une compensation sociale et distributive efficace, il convient d'exiger des États membres qu'ils consacrent 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, 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 Conseil <sup>(2)</sup>. Les recettes de la mise aux enchères devraient 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 <b>des transports</b>. 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 <b>en principe</b> 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 Conseil <sup>(3)</sup>. En outre, chaque État membre <b>devrait</b> utiliser les recettes tirées de la mise aux enchères pour notamment financer une partie des coûts de <b>son</b> plan social pour le climat.</p> <p><sup>(1)</sup> Données de 2018. Eurostat, SILC [ilc_md01].</p> <p><sup>(2)</sup> 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).</p> <p><sup>(3)</sup> [Ajouter la référence au règlement instituant le Fonds social pour le climat].</p>	<p>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 logement <sup>(1)</sup>; <b>en outre, la pauvreté contraint certaines régions à utiliser des sources d'énergie inefficaces pour se chauffer</b>. Afin de parvenir à une compensation sociale et distributive efficace, il convient d'exiger des États membres <b>et des collectivités locales et régionales</b> qu'ils consacrent 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, 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 Conseil <sup>(2)</sup>. Les recettes de la mise aux enchères devraient <b>également</b> 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 <b>petites entreprises ou encore</b> les usagers <b>de la mobilité</b>. Dans cet esprit, un nouveau Fonds social pour le climat fournira un financement spécifique aux États membres <b>et aux collectivités locales et régionales</b> 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 à 25 % <b>au moins</b> 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 Conseil <sup>(3)</sup>. <b>Si le prix du carbone produit des recettes plus élevées que prévu, l'enveloppe financière du Fonds social pour le climat sera augmentée en conséquence. Chaque État membre devrait fixer un seuil minimal de 35 % au moins de l'enveloppe financière du Fonds social pour le climat dont il dispose qui seraient gérés directement par les collectivités locales et régionales.</b></p>

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
	<p>En outre, chaque État membre <b>ainsi que les collectivités régionales et locales devraient</b> utiliser les recettes tirées de la mise aux enchères pour notamment financer une partie des coûts de <b>leur</b> plan social pour le climat.</p> <p>(<sup>1</sup>) Données de 2018. Eurostat, SILC [ilc_md01].</p> <p>(<sup>2</sup>) 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).</p> <p>(<sup>3</sup>) [Ajouter la référence au règlement instituant le Fonds social pour le climat].</p>

### Exposé des motifs

Les collectivités locales et régionales sont les mieux placées pour traiter ces questions, raison pour laquelle les ressources du fonds devraient également être mises à leur disposition.

### Amendement 12

Considérant 54

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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.</p>	<p>L'innovation et le développement de nouvelles technologies <b>et mesures</b> 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 <b>et responsables sur le plan social et environnemental</b>.</p>

### Exposé des motifs

Ressort du texte.

### Amendement 13

Considérant 58

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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<sup>er</sup> janvier 2028.</p>	<p>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<sup>er</sup> janvier 2028. <b>Le rapport devrait être précédé d'une période de consultation allant du 1<sup>er</sup> septembre 2027 au 31 octobre 2027. Une consultation ciblée des collectivités locales et régionales devrait être menée simultanément.</b></p>

**Exposé des motifs**

Les collectivités locales et régionales disposent de compétences importantes dans le secteur du transport routier et du bâtiment, et elles devraient être consultées lors de l'évaluation et de l'établissement de rapports sur l'efficacité du nouveau SEQE.

**Amendement 14**Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>(2) L'article 3 est modifié comme suit:</p> <p>a) le point b) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«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;»;</p> <p>b) le point d) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«d) "autorisation d'émettre des gaz à effet de serre", l'autorisation délivrée conformément aux articles 5, 6 et 30 <i>ter</i>;»;</p> <p>c) le point u) est supprimé;</p> <p>d) les points v) à z) suivants sont ajoutés:</p> <p>«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 (*);»;</p>	<p>(2) L'article 3 est modifié comme suit:</p> <p>a) le point b) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«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;»;</p> <p>b) le point d) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«d) "autorisation d'émettre des gaz à effet de serre", l'autorisation délivrée conformément aux articles 5, 6 et 30 <i>ter</i>;»;</p> <p>c) le point u) est supprimé;</p> <p>d) les points v) à z) suivants sont ajoutés:</p> <p>«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 (*);»;</p> <p>«aa) "port d'escale", le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger sa cargaison ou pour embarquer ou débarquer des passagers; cela exclut dès lors, aux fins de la présente directive, les escales uniquement destinées au ravitaillement, à l'approvisionnement, au changement d'équipage, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire ou ses équipements, les escales dans un port dues au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, tout comme les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les escales effectuées dans un port de transbordement d'un pays tiers voisin de l'Union, ainsi que les escales effectuées à la seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendues nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage;»;</p>

**Exposé des motifs**

La modification de la définition du «port d'escale» permet de faire en sorte que les navires qui empruntent des itinéraires reliant des ports européens à l'Asie ou à l'Amérique et qui effectuent des arrêts intermédiaires dans des ports européens ne tirent aucun avantage à délocaliser ces opérations dans des ports voisins situés en dehors de l'Union.

**Amendement 15**Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p><b>Application aux activités de transport maritime</b></p> <p>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 relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port 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 situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port 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 relevant de la juridiction d'un État membre, et cent pour cent (100 %) des émissions des navires à quai dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.</p>	<p><b>Application aux activités de transport maritime</b></p> <p>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 relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port 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 situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port 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 relevant de la juridiction d'un État membre, et cent pour cent (100 %) des émissions des navires à quai dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.</p> <p><i>L'allocation de quotas d'émission et l'application des exigences en matière de restitution en ce qui concerne les activités de transport maritime obéissent, dans les cas exposés ci-après, au schéma suivant:</i></p> <p>a) <i>pour les navires effectuant des voyages au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port situé en dehors de la juridiction d'un État membre, ou les navires effectuant des voyages au départ d'un port situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, avec une escale dans un port de transbordement voisin situé en dehors de la juridiction d'un État membre:</i></p> <p style="margin-left: 40px;"><i>i) sont concernées cent pour cent (100 %) des émissions générées lors du segment du voyage compris entre le port relevant de la juridiction d'un État membre et le port de transbordement voisin situé en dehors de la juridiction d'un État membre; et</i></p> <p style="margin-left: 40px;"><i>ii) sont concernées cinquante pour cent (50 %) des émissions produites lors du reste du voyage;</i></p> <p>b) <i>pour les navires effectuant un voyage au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, avec une escale dans un port de transbordement voisin situé en dehors de la juridiction d'un État membre, sont concernées cent pour cent (100 %) des émissions générées lors de l'ensemble du voyage.</i></p>

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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.».</p>	<p>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.».</p>

### Exposé des motifs

L'amendement proposé vise à ce que les porte-conteneurs qui empruntent de longs itinéraires ne puissent pas «remettre leur compteur de CO<sub>2</sub> à zéro» lorsqu'ils font escale dans des ports de pays tiers plutôt que dans des ports situés dans l'Union.

### Amendement 16

Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 11, point (a)

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>a) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«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 <i>quinquies</i> (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 <i>ter</i>, partie A.</p> <p>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 65 % 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 <i>ter</i>, partie B.»;</p>	<p>a) au paragraphe 1, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«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 <i>quinquies</i> (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 <b>et les régions NUTS 3 des États membres confrontés à des déséquilibres internes manifestes</b>. Les fonds correspondant à cette quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II <i>ter</i>, partie A.</p> <p>En outre, 2,5 % <b>au moins</b> 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 65 % de la moyenne de l'Union pendant la période 2016-2018 <b>et les régions NUTS 3 des États membres confrontés à des déséquilibres internes manifestes</b>. Les fonds correspondant à cette quantité de quotas sont répartis conformément à l'annexe II <i>ter</i>, partie B.»;</p>

**Amendement 17**Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 11, point (b)

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>b) au paragraphe 3, la première et la deuxième phrases sont remplacées par le texte suivant:</p> <p>«3. 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 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 utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2, à l'exception des recettes utilisées pour compenser les coûts indirects du carbone visés à l'article 10 <i>bis</i>, paragraphe 6, pour une ou plusieurs des fins suivantes:»;</p>	<p>b) au paragraphe 3, la première et la deuxième phrases sont remplacées par le texte suivant:</p> <p>«3. 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 établies en tant que ressources propres conformément à l'article 311, paragraphe 3, du TFUE et inscrites au budget de l'Union, <b>un seuil minimal de 20 % des recettes étant alloués aux collectivités locales et régionales</b>. Les États membres utilisent les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2, à l'exception des recettes utilisées pour compenser les coûts indirects du carbone visés à l'article 10 <i>bis</i>, paragraphe 6, pour une ou plusieurs des fins suivantes:»;</p>

**Amendement 18**Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 12, point (g)

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>L'article 10 <i>bis</i> est modifié comme suit:</p> <p>g) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«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 <i>bis</i>, paragraphe 1 <i>bis</i>, 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"). [...]</p>	<p>L'article 10 <i>bis</i> est modifié comme suit:</p> <p>g) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«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 <i>bis</i>, paragraphe 1 <i>bis</i>, pour alimenter un fonds destiné à soutenir <b>la prévention des émissions et</b> 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"). [...]</p>

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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 CO<sub>2</sub> (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 l'aviation, le transport ferroviaire et le transport routier. Une attention particulière est accordée aux projets qui relèvent des secteurs couverts par le [règlement MACF] afin de soutenir l'innovation dans les technologies à faible émission de CO<sub>2</sub>, le CCU, le CSC, les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique.</p> <p>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 <i>encore</i> commercialement viables à une échelle comparable sans soutien, mais représentent des innovations <i>de rupture</i> ou sont suffisamment matures pour être appliquées à une échelle précommerciale. [...]</p> <p>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.</p>	<p>Le Fonds pour l'innovation couvre les secteurs énumérés aux annexes I et III, y compris <b>des projets de grande envergure de réduction des émissions utilisant des technologies matures, des initiatives publiques et privées soutenant la circularité, des programmes de réduction des émissions à l'échelle européenne</b>, 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 CO<sub>2</sub> (CSC) sans danger pour l'environnement <b>et sécurisés</b>, 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 l'aviation, le transport ferroviaire et le transport routier. Une attention particulière est accordée aux projets qui relèvent des secteurs couverts par le [règlement MACF] afin de soutenir <b>des mesures de circularité, la formation professionnelle à l'utilisation de produits à faible intensité de carbone</b>, l'innovation dans les technologies à faible émission de CO<sub>2</sub>, le CCU, le CSC <b>sans danger pour l'environnement et sécurisé</b>, les énergies renouvelables et le stockage de l'énergie, d'une manière qui contribue à atténuer le changement climatique <b>ou à s'y adapter d'une manière socialement responsable</b>.</p> <p>Les projets <b>et les mesures</b> 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 <b>contribuent à la décarbonation</b>, sont innovantes et ne sont pas commercialement viables à une échelle comparable sans soutien, mais représentent des innovations ou sont suffisamment matures pour être appliquées à une échelle précommerciale. [...]</p> <p>Les projets <b>et les mesures</b> 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.</p> <p><b>Au paragraphe 3, sont ajoutés les points suivants:</b></p> <p>l) <b>promouvoir l'acquisition de compétences conformément à la nécessité d'adapter les pratiques professionnelles à la circularité et à l'utilisation de matériaux à faible intensité de carbone;</b></p>



Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
	<b>m) soutenir le développement d'une économie circulaire;</b>

### Exposé des motifs

Ressort du texte.

### Amendement 19

Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 14, point (a)

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>L'article 10 <i>quinquies</i> est modifié comme suit:</p> <p>a) au paragraphe 1, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:</p> <p>«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.</p> <p>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.»;</p>	<p>L'article 10 <i>quinquies</i> est modifié comme suit:</p> <p>a) au paragraphe 1, les premier et deuxième alinéas sont remplacés par le texte suivant:</p> <p>«1. Un fonds destiné à soutenir les investissements proposés par les États membres <b>et les régions NUTS 3</b> 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.</p> <p>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.»;</p>

### Amendement 20

Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 14, point (b)

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«2. <b>Au moins 80 %</b> des ressources financières provenant du Fonds pour la modernisation sont utilisées pour soutenir les investissements dans les domaines suivants:</p> <p>a) la production et l'utilisation d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables;</p>	<p>b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:</p> <p>«2. <b>La totalité</b> des ressources financières provenant du Fonds pour la modernisation sont utilisées pour soutenir les investissements dans les domaines suivants:</p> <p>a) la production et l'utilisation d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables;</p>

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>b) le chauffage et le refroidissement à partir de sources d'énergie renouvelables;</p> <p>c) l'amélioration de l'efficacité énergétique du côté de la demande, notamment dans les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets;</p> <p>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;</p> <p>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; <b>et</b></p> <p>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.»</p>	<p>b) le chauffage et le refroidissement, <b>y compris le chauffage et le refroidissement urbains</b>, à partir de sources d'énergie renouvelables;</p> <p>c) l'amélioration de l'efficacité énergétique du côté de la demande, notamment dans les transports, les bâtiments, l'agriculture et la gestion des déchets;</p> <p>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;</p> <p>e) le soutien aux ménages à faibles revenus, <b>aux microentreprises et petites entreprises vulnérables et aux usagers de la mobilité</b>, notamment dans les zones rurales et isolées, afin de lutter contre la précarité <b>en matière</b> énergétique <b>et de mobilité</b>, et de moderniser leurs systèmes de chauffage <b>et de refroidissement</b>;</p> <p>f) une transition juste dans les régions dépendantes du carbone des États membres bénéficiaires <b>et dans les régions NUTS 3</b>, 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; <b>et</b></p> <p><b>g) le développement de l'économie circulaire.».</b></p>

### Recommandation d'amendement 21

#### Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 21

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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 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 utilisent leurs recettes pour une ou plusieurs des activités visées à l'article 10, paragraphe 3, ou pour une ou plusieurs des mesures suivantes:</p>	<p>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 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 utilisent leurs recettes pour une ou plusieurs des activités visées à l'article 10, paragraphe 3, ou pour une ou plusieurs des mesures suivantes:</p>

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>a) les mesures destinées à contribuer à la décarbonation des systèmes de chauffage et de refroidissement des bâtiments ou à <b>la réduction des besoins énergétiques de ceux-ci</b>, 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;</p> <p>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 <b>le recours aux transports publics et à améliorer la multimodalité</b>, ou à fournir une aide financière destinée à traiter les aspects sociaux en ce qui concerne les usagers <b>des transports</b> à revenus faibles et moyens.</p> <p>Les États membres utilisent 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 <b>des transports</b> au sens du règlement (UE) 20.../nn [règlement relatif au Fonds social pour le climat] (*). Lorsqu'un État membre soumet à la Commission un [plan social pour le climat] conformément à ce règlement, il utilise ces recettes, entre autres, pour financer ledit plan.</p> <p>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 tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre.</p>	<p>a) les mesures destinées à contribuer à la décarbonation des systèmes de chauffage et de refroidissement des bâtiments ou à <b>l'amélioration de leur efficacité énergétique</b>, 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>sur le plan énergétique</b>;</p> <p>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 <b>un transfert modal du transport de marchandises et de personnes vers des modes de transport plus efficaces ou dont la consommation d'énergie est nulle, ou encore les mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique des infrastructures et des services de transport</b>, ou à fournir une aide financière destinée à traiter les aspects sociaux en ce qui concerne les usagers <b>de la mobilité</b> à revenus faibles et moyens.</p> <p>Les États membres utilisent 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 <b>et petites entreprises</b> vulnérables et aux usagers vulnérables <b>de la mobilité</b> au sens du règlement (UE) 20.../nn [règlement relatif au Fonds social pour le climat] (*). Lorsqu'un État membre soumet à la Commission un [plan social pour le climat] conformément à ce règlement, il utilise ces recettes, entre autres, pour financer ledit plan.</p> <p><b>Les États membres fixent un seuil minimal de 20 % des recettes à allouer aux collectivités locales et régionales pour financer une ou plusieurs des mesures décrites dans le présent paragraphe.</b></p>

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>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 (**).</p>	<p>Les États membres <b>et les collectivités locales et régionales</b> 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 tirées de la mise aux enchères des quotas relevant du présent chapitre.</p> <p>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 (**).</p>

### Recommandation d'amendement 22

Article 1<sup>er</sup>, paragraphe 21 — modification de l'article 30 *decies*

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Avant le 1<sup>er</sup> 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, II bis 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 présente directive.».</p>	<p>Avant le 1<sup>er</sup> 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, II bis et III. <b>Le rapport est précédé d'une période de consultation allant du 1<sup>er</sup> septembre 2027 au 31 octobre 2027. Une consultation ciblée des collectivités locales et régionales est menée simultanément.</b> 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 présente directive.».</p>

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières**

**COM(2021) 564 final**

**Recommandation d'amendement 23**

Considérant 10

Texte proposé par la Commission européenne	Amendement du CdR
<p>Les mécanismes qui existent actuellement pour faire face au risque de fuite de carbone dans les secteurs ou sous-secteurs exposés à un tel risque sont l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit dans le cadre du SEQE de l'UE et les mesures financières visant à compenser les coûts des émissions indirectes résultant de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix de l'électricité, respectivement prévues à l'article 10 <i>bis</i>, paragraphe 6, et à l'article 10 <i>ter</i> de la directive 2003/87/CE. Toutefois, l'allocation de quotas à titre gratuit dans le cadre du SEQE de l'UE affaiblit le signal de prix prévu par ce système pour les installations qui en bénéficient par rapport à la mise aux enchères intégrale et a donc une incidence sur l'incitation à investir dans une réduction supplémentaire des émissions.</p>	<p>Les mécanismes qui existent actuellement pour faire face au risque de fuite de carbone dans les secteurs ou sous-secteurs exposés à un tel risque sont l'allocation transitoire de quotas à titre gratuit dans le cadre du SEQE de l'UE et les mesures financières visant à compenser les coûts des émissions indirectes résultant de la répercussion des coûts des émissions de gaz à effet de serre sur les prix de l'électricité, respectivement prévues à l'article 10 <i>bis</i>, paragraphe 6, et à l'article 10 <i>ter</i> de la directive 2003/87/CE. Toutefois, l'allocation de quotas à titre gratuit dans le cadre du SEQE de l'UE affaiblit le signal de prix prévu par ce système pour les installations qui en bénéficient par rapport à la mise aux enchères intégrale et a donc une incidence sur l'incitation à investir dans une réduction supplémentaire des émissions. <b><i>Il y a donc lieu de procéder à une suppression progressive des quotas alloués à titre gratuit, de manière efficace et en temps utile, conformément aux objectifs énoncés dans la loi européenne sur le climat, et plus particulièrement dans le paquet «Ajustement à l'objectif 55».</i></b></p>

**II. RECOMMANDATIONS POLITIQUES**

LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS (CdR),

1. rappelle qu'en signant l'accord de Paris, l'Union européenne s'est engagée à atteindre l'objectif d'une neutralité climatique nette à l'échelle mondiale d'ici à 2050, lequel figure à présent dans la loi européenne sur le climat; se félicite de l'ambition sans précédent de la Commission en matière d'environnement et de son engagement en faveur d'une transition vers une société et une économie plus durables, et estime que son paquet «Ajustement à l'objectif 55» témoigne de la vigueur de cet engagement; fait valoir que les objectifs de réduction des émissions doivent s'accompagner d'objectifs en matière d'efficacité énergétique et d'énergies renouvelables, d'une révision de l'utilisation des sols pour accroître sans conteste la séquestration naturelle du carbone, ainsi que d'autres objectifs du pacte vert pour l'Europe, de manière à garantir une transition qui soit juste et pérenne;
2. souligne qu'un prix suffisamment fort, mais introduit progressivement, du carbone devrait donner le signal nécessaire aux entreprises, et orienter la transition de la manière la plus efficace possible par rapport à son coût, et insiste sur la nécessité d'une interaction efficace entre la version révisée du SEQE et le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), éventuellement combinés à d'autres mesures européennes de soutien, afin de garantir une économie neutre sur le plan climatique et concurrentielle dans les régions de l'Union, particulièrement dans celles qui ont entrepris une transition durable de leurs industries à forte intensité énergétique;
3. reconnaît que ces inégalités pourraient encore s'accroître au regard de la flambée persistante des prix de l'énergie et de l'instabilité géopolitique aggravées par la guerre en Ukraine; se félicite des propositions de la Commission visant à faire face à ces risques, comme indiqué dans la communication «REPowerEU», mais souligne que certains instruments, tels que l'imposition accrue des bénéfices exceptionnels, pourraient ne pas être suffisants pour fournir un soutien fiable, et appelle donc à des solutions à plus long terme;
4. est conscient que les crises écologiques renforcent les inégalités, tout comme les inégalités aggravent la détérioration de l'environnement. Par conséquent, les politiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre doivent rétablir la justice au sein de nos sociétés et de nos territoires;
5. soutient le principe selon lequel tous les secteurs de l'économie doivent contribuer à la transition vers la neutralité climatique et vers la réduction des émissions, et estime que le SEQE de l'Union pourrait apporter une contribution significative si le principe du pollueur-payeur était étendu à tous les secteurs qu'il couvre; relève que la mobilité représente un quart des émissions de CO<sub>2</sub> dans l'UE, tandis que le bâtiment est responsable de 40 % de la consommation d'énergie en Europe; souligne toutefois que l'introduction d'une tarification du carbone dans ces secteurs est délicate et ne devrait pas entraîner de charges pour les ménages, les microentreprises et petites entreprises et les usagers de la mobilité les plus vulnérables, notamment dans les zones rurales et reculées;

6. insiste pour que les collectivités locales et régionales, en tant que niveaux de gouvernement dotés de compétences fortes dans les deux secteurs couverts, soient dûment prises en compte lors de la mise en place, de l'évaluation et du réexamen du nouveau SEQE sur le transport routier et le bâtiment (SEQE II); souligne que les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports européen n'ont cessé d'augmenter à partir de 2013, tandis que la décarbonation du secteur du bâtiment reste une voie essentielle pour réduire les émissions; fait valoir que, dans le cas où les colégislateurs décideraient de ne pas aller de l'avant avec le SEQE II comme le prévoit la proposition de la Commission, le SEQE actuel devrait être encore renforcé pour couvrir le transport routier et les bâtiments;

7. reconnaît pleinement la nécessité de disposer d'instruments de tarification du carbone pour soutenir les ambitions accrues de l'UE en matière de climat, mais est très **préoccupé** par leurs effets distributifs potentiels, et souligne que toutes les dimensions du développement durable devraient être prises en compte — la durabilité économique, environnementale, sociale et culturelle. À cet égard, appelle au respect d'au moins trois principes:

— **solidarité et équité entre les États membres de l'UE lors de la mise en œuvre.** La tarification du carbone devrait tenir compte des différences qui existent entre ces États en ce qui concerne l'ampleur du défi pour les économies locales et régionales;

— **solidarité et équité à l'intérieur des États membres.** Il convient de s'attaquer à l'impact des outils de tarification du carbone sur les groupes vulnérables de la société et les ménages à faibles revenus, non seulement en termes d'accessibilité financière, mais aussi en termes d'accès à certains biens/services pour répondre à leurs besoins (énergie, refroidissement et chauffage, transports et mobilité, etc.);

— **prise en compte de l'impact territorial de ces politiques,** non seulement pour les régions éloignées ou périphériques, mais plus généralement pour les zones de l'UE qui connaissent déjà une profonde transformation en ce qui concerne leur développement social et économique («zones laissées pour compte», zones fortement industrialisées soumises aux nécessaires processus de transition) pour les régions ultrapériphériques ainsi que pour les zones rurales;

8. se félicite qu'ait été annoncé un Fonds social pour le climat comme moyen d'équilibrer les effets négatifs sur les ménages, les microentreprises et petites entreprises et les usagers de la mobilité les plus vulnérables, et d'assurer un développement socialement durable; souligne que le financement actuellement envisagé dans le cadre de la révision du système d'échange de quotas d'émission existant ne permet pas d'assurer une transition véritablement juste, et fait valoir qu'il convient d'envisager que le Fonds social pour le climat bénéficie de recettes autres que celles provenant du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) II; propose que la mise en commun des recettes du Fonds social pour le climat précède la mise en œuvre du SEQE II;

9. souligne combien il importe d'évaluer précisément les incidences distributives du mécanisme, du fonctionnement, de la gestion et des mesures du Fonds, en se concentrant sur les conséquences et les bénéfices pour les citoyens les plus vulnérables au niveau local et régional, et en permettant un meilleur repérage des ménages les plus faibles sur le plan économique, dans le but d'orienter précisément l'aide directe temporaire au revenu vers ceux qui en ont le plus besoin; à cet égard, les mesures prévues dans les différents plans sociaux climatiques et l'allocation du Fonds lui-même devraient viser à accélérer la transition écologique, mais pas au détriment de la cohésion sociale et territoriale, et elles ne devraient pas porter atteinte à la protection des citoyens les plus vulnérables;

10. souligne que le Fonds pour la modernisation devrait être utilisé pour soutenir le développement durable, en veillant à ce que les efforts visant à accroître la vitalité des groupes et des territoires vulnérables deviennent une priorité pour l'utilisation du Fonds; réaffirme que le Fonds pour la modernisation devrait, pour respecter la grande diversité économique, sociale et géographique de l'Union, permettre aux régions NUTS 3 présentant des déséquilibres importants au sein d'un État membre d'y accéder;

11. demande que les collectivités locales et régionales soient associées à la répartition des recettes du SEQE. Le rôle joué par les collectivités locales et régionales dans la mise en œuvre des politiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique est très important. Les régions et les villes comptent parmi les plus grands novateurs et catalyseurs du changement sociétal, et elles devraient être avoir les moyens de contribuer davantage à la transition écologique; souligne que cela est particulièrement vrai en ce qui concerne le nouveau SEQE II;

12. se félicite de la mise en œuvre de la réserve de stabilité du marché en tant que moyen de gérer l'excédent et la pénurie de quotas, ainsi que du système de concentration du volume d'enchères au démarrage pour atténuer les effets du déploiement du nouveau SEQE II sur les prix et la liquidité; rappelle toutefois que la réserve devrait s'accompagner d'un mécanisme supplémentaire visant à supprimer définitivement les quotas afin de créer un prix plancher compatible avec les objectifs climatiques de l'Union pour 2030 et 2050;

13. déplore que la proposition de la Commission ne prenne pas en considération le risque réel de fuite de carbone qui se produira dans le trafic maritime international vers des ports de pays tiers voisins situés à proximité des ports européens. Cette fuite aura des conséquences néfastes sur l'activité portuaire et, partant, sur les chaînes logistiques associées des États membres, notamment la perte d'emplois, la distorsion du marché et de la libre concurrence, la perte de connectivité des ports européens et l'affaiblissement de la compétitivité générale de notre industrie. Une telle situation affecterait également le principe d'autonomie stratégique européenne ainsi que la sécurité et le contrôle de la chaîne logistique et de l'approvisionnement des marchandises en provenance et/ou à destination de l'Union européenne, en ce qu'elle favoriserait le transbordement des marchandises dans des ports de pays tiers dont les priorités et intérêts logistiques et économiques ne sont pas nécessairement alignés sur ceux de l'Union;

14. se félicite de la proposition relative à la création d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) afin de stimuler l'action mondiale en faveur du climat; demande instamment de veiller à ce que ce mécanisme s'inscrive dans une stratégie industrielle plus large de l'UE visant à favoriser les investissements neutres pour le climat, à établir un cadre juridique européen favorable, et à créer des marchés pilotes pour les produits neutres pour le climat, y compris en autorisant les contrats d'écart compensatoire appliqués au carbone pour décarboner les secteurs concernés, et faire en sorte que de nouvelles dispositions soient mises en œuvre aussi rapidement que possible; estime dès lors que les quotas alloués à titre gratuit au titre du SEQE <sup>(1)</sup> devraient être progressivement supprimés pour les secteurs couverts par le MACF et remplacés par la mise aux enchères de tous les quotas d'émission, ce qui garantira la compatibilité avec les règles de l'OMC;

15. souligne toute l'importance d'un Fonds pour l'innovation doté de moyens renforcés qui appuie dans les régions de l'Union la transition nécessaire et neutre pour le climat des industries à forte intensité énergétique relevant du SEQE de l'UE et du MACF en favorisant le développement de produits novateurs et neutres pour le climat, tels que l'acier vert; souligne que les obstacles majeurs à la décarbonation ne relèvent pas seulement du manque d'innovation technologique, et suggère par conséquent d'étendre le champ d'application à des mesures à fort potentiel de réduction dans des domaines non technologiques tels que les méthodes de collaboration créatives et innovantes, la formation professionnelle et la circularité, qui se trouvent pénalisées par les mesures incitatives du SEQE axées sur la production industrielle;

16. note qu'il convient également d'améliorer les mécanismes de régulation et de contrôle afin d'éviter les mouvements spéculatifs concernant le prix du CO<sub>2</sub>, dont les répercussions sont considérables tant sur les prix de l'énergie que sur les secteurs concernés;

17. se félicite que les recettes tirées de la réforme du SEQE doivent être affectées au financement de l'action en faveur de la neutralité climatique (par exemple, pour augmenter le financement du Fonds pour l'innovation, du Fonds pour la modernisation et du Fonds social pour le climat et pour accélérer l'adoption des énergies renouvelables, de l'efficacité énergétique et de la circularité), et ne servent pas à alimenter le budget général de l'Union dans son ensemble; insiste pour que la même approche soit adoptée pour les recettes générées par le MACF;

18. estime que, pour faire face aux changements technologiques, réglementaires et de marché, le MACF devrait être dynamique, et que son champ d'application sectoriel et le type d'émissions qu'il couvre devraient être régulièrement revus, en tenant compte de l'impact local et régional du mécanisme; se tient prêt à soutenir l'évaluation des incidences territoriales du MACF.

19. note qu'il convient également d'améliorer les mécanismes de régulation et de contrôle afin d'éviter les mouvements spéculatifs concernant le prix du CO<sub>2</sub>, dont les répercussions sont considérables tant sur les prix de l'énergie que sur les secteurs concernés;

20. se félicite vivement que la Commission ait assorti de grilles de la subsidiarité <sup>(2)</sup> sa proposition d'un nouveau dispositif d'échange de quotas d'émission et sa proposition de règlement établissant un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières; le raisonnement touchant à la valeur ajoutée européenne des propositions et au déploiement de mesures qui découlent de compétences de l'Union européenne dans le domaine du changement climatique, telles que définies par les articles 191 à 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, concorde avec l'appréciation du CdR constatant la pleine conformité desdites propositions au principe de subsidiarité.

Bruxelles, le 28 avril 2022.

*Le président  
du Comité européen des régions*

Apostolos TZITZIKOSTAS

<sup>(1)</sup> Dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'UE, les entreprises doivent obtenir des quotas d'émission couvrant leurs émissions de carbone. L'allocation à titre gratuit est une méthode transitoire d'allocation des quotas qui diffère de la méthode par défaut (mise aux enchères). Toutefois, les quotas alloués à titre gratuit continuent de représenter plus de 40 % de l'ensemble des quotas disponibles.

<sup>(2)</sup> [https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/swd/2021/0552/COM\\_SWD\(2021\)0552\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/swd/2021/0552/COM_SWD(2021)0552_EN.pdf)