

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

2021/0211(COD) - 14/07/2021 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'UE (SEQE de IUE), en lien avec les objectifs plus ambitieux de l'Union consistant à réduire les émissions nettes d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

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

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

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

Les secteurs actuellement couverts par le SEQE de l'UE représentent environ 41% des émissions totales de l'UE. Leur contribution est donc essentielle pour atteindre l'objectif global. La Commission indique toutefois que, si la législation actuelle relative au SEQE reste inchangée, les secteurs actuellement couverts par le SEQE de l'UE atteindraient des réductions d'émissions de -51% en 2030 par rapport à 2005.

La réforme proposée devrait permettre d'augmenter la contribution environnementale du SEQE de l'UE. Parallèlement à la mise en conformité du SEQE de l'UE avec l'objectif global d'au moins -55% par rapport à 1990, l'ambition climatique accrue de l'UE devrait également se refléter dans la contribution des secteurs actuellement en dehors du SEQE de l'UE aux efforts de l'UE en matière de climat.

CONTENU : la proposition de modification de la directive 2003/87/CE vise à réviser et à renforcer le SEQE de l'UE dans son champ d'application actuel, en lien avec les objectifs plus ambitieux de l'Union.

Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

Contribution des secteurs couverts par le SEQE de l'UE

La Commission propose une réduction des émissions des secteurs actuels du SEQE de l'UE (ainsi qu'une extension de celui-ci au secteur maritime), de 61% à l'horizon 2030 par rapport aux niveaux de 2005 (alors que la contribution actuelle du système à l'objectif de l'UE en matière de climat est de -43%). Pour atteindre cet objectif, la Commission propose une accélération, à 4,2%, de la réduction annuelle des émissions (au lieu des 2,2% par an prévus dans le cadre du système actuel), après une réduction ponctuelle du plafond global d'émissions de 117 millions de quotas («changement de base»).

Construction et transports

Afin d'atteindre une réduction significative des émissions dans la construction et le transport routier, la Commission propose un nouveau système d'échange de quotas d'émission à l'échelle de l'UE, qui fixerait un prix pour les émissions de ces secteurs. Ce nouveau système distinct s'appuierait également sur le principe du plafonnement et de l'échange afin de réduire les émissions de la manière la plus efficace possible sur le plan des coûts.

Le nouveau système serait conçu pour débiter de manière ordonnée et efficace à partir de l'année 2026. Une certaine quantité de quotas serait concentrée en début de période. Une réserve de stabilité du marché serait également utilisée pour ces nouveaux secteurs. Un mécanisme spécifique est en outre proposé pour maîtriser les hausses excessives du prix du carbone.

Transports maritime

La Commission propose d'étendre le champ d'application du SEQE de l'UE existant aux émissions du transport maritime à partir de 2023 afin de couvrir les émissions de CO₂ des grands navires (tonnage brut supérieur à 5000), quel que soit leur pavillon.

L'extension porterait i) sur toutes les émissions des navires faisant escale dans un port de l'UE pour des voyages au sein de l'UE (intra-UE); ii) sur 50 % des émissions provenant de voyages commençant ou se terminant en dehors de l'UE (voyages extra-UE), et iii) sur les émissions qui surviennent lorsque les navires se trouvent à quai dans les ports de l'UE.

Concrètement, les compagnies maritimes devraient acheter et restituer des quotas d'émission du SEQE pour chaque tonne d'émissions de CO₂ reportée. Elles seraient soumises à une autorité de gestion d'un État membre qui veillerait à la conformité en appliquant les mêmes règles que pour les autres secteurs relevant du SEQE.

Il est proposé que le SEQE soit progressivement étendu au secteur maritime entre 2023 et 2025. Ainsi, les compagnies maritimes seraient tenues de restituer les quotas selon le calendrier suivant: i) 20% des émissions vérifiées déclarées pour 2023 ; ii) 45% des émissions vérifiées déclarées pour 2024; iii) 70% des émissions vérifiées déclarées pour 2025; 100% des émissions vérifiées déclarées pour 2026 et chaque année suivante.

La proposition prévoit des dispositions relatives aux sanctions. Les navires pourraient également se voir refuser l'entrée dans les ports de l'UE si la compagnie maritime responsable n'a pas restitué les quotas nécessaires pendant deux années consécutives ou plus. Une clause de rapport et de révision est proposée afin de contrôler la mise en œuvre des règles applicables au secteur maritime et de tenir compte des développements pertinents au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Fonds de modernisation et d'innovation

Afin de remédier aux effets distributifs et sociaux des échanges de quotas d'émission, la Commission propose d'augmenter la taille du Fonds pour la modernisation de 2,5% de quotas par rapport à la quantité totale 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.

Le champ d'application du Fonds pour l'innovation serait également étendu afin de soutenir l'innovation dans les technologies et les processus à faible intensité de carbone qui concernent la consommation de carburants dans les secteurs du bâtiment et du transport routier. En outre, le Fonds devrait soutenir les investissements visant à décarboner le secteur du transport maritime, y compris les investissements dans les carburants alternatifs durables ainsi que dans les technologies de propulsion à émission nulle telles que les technologies éoliennes.

Réserve de stabilité du marché

La Commission a révisé la réserve de stabilité du marché et propose de la renforcer, afin de lui permettre d'absorber plus rapidement l'excédent historique de quotas et d'assurer la stabilité du marché, notamment en maintenant le taux annuel d'alimentation en quotas, qui est actuellement plus élevé.