

Fit for 55 présentation générale

1. Description Générale

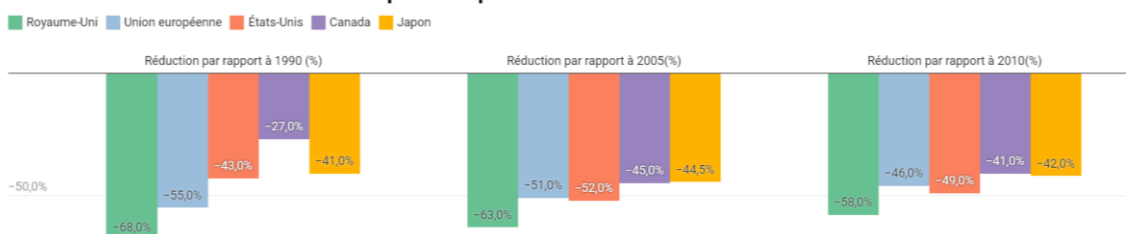
Fit for 55 (« Paré pour 55 ») est le paquet législatif européen, publié le 14 juillet 2021 le plus ambitieux en matière de politique environnementale européenne. Il vise à mettre en œuvre des actions concrètes pour accélérer la lutte contre le changement climatique et permettre à l'Europe de devenir le premier continent neutre sur le plan climatique d'ici 2050. Pour cela il propose un objectif intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 55% au moins en 2030 par rapport à 1990. Il s'agit d'un dossier trans-sectoriel qui comporte 12 propositions législatives agissant sur tous les domaines d'action pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (via la mise à jour de législations existantes ou la présentation de nouveaux projets).

Ces propositions visent à adapter le cadre politique climat-énergie de l'UE pour la période 2021-2030 au nouvel objectif de -55% d'ici 2030 (base 1990), la législation climat-énergie en vigueur étant en effet basée sur l'ancien objectif de réduction des émissions de GES pour 2030 de -40% (base 1990).

Le nouvel objectif de -55% représente un défi majeur pour la décennie à venir, alors que l'Europe a d'ores et déjà réduit ses émissions de 23% entre 1990 et 2018¹, et que dans le même temps, les émissions ont augmenté de 67% à l'échelle mondiale.

Avec le Fit For 55, l'Union Européenne affiche la plus forte ambition de réduction en 2030 à l'échelle des grandes plaques régionales mondiales. Le Royaume-Uni est le pays qui annonce la plus forte réduction nationale.

Lutte contre le réchauffement climatique : comparaison des contributions déterminées au niveau national



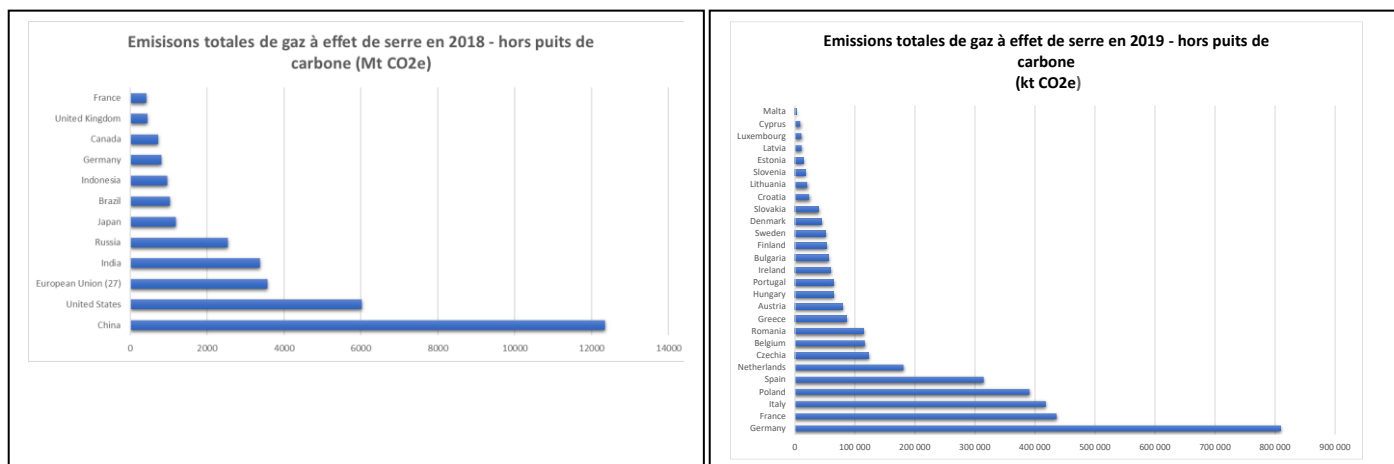
Source : Rhodium group / IEA

NB :

- Pour la Chine, le président Xi Jinping a annoncé en septembre 2020 que la Chine atteindrait un pic d'émissions de dioxyde de carbone « avant 2030 » ainsi qu'un objectif de neutralité carbone « avant 2060 »
- La Russie a pris un engagement dans le cadre de l'accord de Paris de réduire de 25 à 30% ses émissions par rapport à 1990, objectif qu'elle respecte quasiment d'ores et déjà ce qui témoigne d'un engagement très modeste et d'un manque général d'action de la part de la Russie dans tous les domaines de la politique climatique.
- L'Inde a pris des engagements dans le cadre de l'accord de Paris de réduire son intensité carbone par habitant de 33 à 35 % d'ici 2030 (vs 2005) et d'une part mini de 40% d'énergie électrique provenant de sources non fossiles d'ici 2030. Son objectif en termes d'émission totales de GES est de limiter ses émissions à +413 – 445% au-dessus des émissions de 1990.

Pour mémoire : Principaux pays émetteurs de GES

¹ NB : En ce qui concerne le secteur des transports routiers ses émissions ont augmenté en Europe sous l'influence de la demande de transport de 27% depuis 1990.



Source : Climate Watch / UNCC , AEE

2. Vers la transition énergétique de l'Europe

La consommation d'énergie est à l'origine de 75% des émissions de gaz à effet de serre de l'Union Européenne. Fit for 55 rehausse les ambitions en matière :

- d'énergies renouvelables : elles devront représenter 40% du mix énergétique de l'UE en 2030, contre un objectif actuel de 32%.
- de consommation d'énergie totale : l'objectif de réduction est désormais de 36 % (contre un objectif de 32,5 % auparavant)
- d'efficacité énergétique : il s'agit d'abaisser la consommation globale d'énergie de l'Union et de lutter contre la précarité énergétique. La nouvelle directive sur l'efficacité énergétique multipliera presque par deux l'obligation annuelle en matière d'économies d'énergie pour les États membres. Cette efficacité énergétique doit notamment passer par la rénovation énergétique des bâtiments.

De son côté, la révision de la directive sur la taxation de l'énergie devrait permettre de mettre fin à des exemptions de taxe et de réduire les effets néfastes de la concurrence fiscale en matière d'énergie tout en contribuant à garantir aux États membres des recettes provenant des taxes «vertes».

La directive sur la taxation de l'énergie doit également faire l'objet d'une importante révision. Celle-ci vise à rehausser les niveaux minimums de taxation sur les combustibles fossiles, mettre fin à de nombreuses exonérations jugées incompatibles avec l'ambition climatique (comme celle concernant le kérosène) et étendre les règles de taxation des carburants à des domaines tels que l'aviation et le transport maritime. Actuellement, les carburants et l'électricité sont principalement taxés par rapport au volume plutôt que sur le contenu énergétique, mais la réforme prévoit de remettre cette logique en question en privilégiant une forte taxation sur les sources d'énergie les plus polluantes. Cependant, dans la mesure où ce dossier est de nature fiscale, le Conseil doit se prononcer à l'unanimité pour faire adopter une nouvelle législation, ce qui constitue un facteur de blocage important depuis de nombreuses années.

3. Accélérer le déploiement de modes de transport à faibles émissions

Concernant les véhicules :

Les transports génèrent près d'un quart (23%) des émissions de l'UE, selon les évaluations de la commission il faut réduire de 90% les émissions de ce secteur pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Pour cela, la Commission a décidé d'appliquer des normes très rigoureuses concernant les émissions de CO₂ des nouvelles voitures. D'ici 2030, les constructeurs devront réduire de 55% les émissions des nouveaux véhicules, contre un objectif actuel de 37,5%. D'ici 2035, les émissions des nouveaux véhicules devront être réduites de 100%. Cela signifie qu'à partir de cette date, les voitures neuves ne devront plus émettre de CO₂ à l'usage (qu'il soit d'origine fossile ou renouvelable). Cela exclut automatiquement les voitures thermiques y compris hybrides rechargeables quand bien même utilisant un carburant liquide d'origine non fossile.

Dans le même temps, la Commission veut garantir que tous les citoyens européens aient accès aux points de recharge pour véhicules électriques. Pour cela elle fixe aux Etats Membres des obligations d'adaptation des capacités de recharge au rythme des ventes de véhicules à émissions nulles, ceci dans le cadre d'une obligation de maillage consistant à installer des points de charge tous les 60 km sur les grands axes routiers.

Concernant les carburants : une utilisation accrue de carburants alternatifs pour l'aviation, le maritime et le transport routier

La Commission compte aussi réduire l'empreinte carbone des transports en favorisant les carburants durables. L'initiative ReFuel EU Aviation obligera les fournisseurs de carburant à intégrer davantage de carburants dits "durables" (agroc carburants et carburants de synthèse) dans les carburateurs. Les carburants polluants seront taxés davantage. Une initiative semblable quoique moins contraignante, Fuel EU Maritime, est proposée pour le transport maritime.

Pour réduire l'impact des transports, la Commission propose la suppression progressive des exemptions dont bénéficie le secteur de l'aviation en matière d'échange de quotas d'émissions, et également d'intégrer le transport maritime au système. Enfin, un mécanisme séparé sera créé pour le transport routier (dispositif de quotas d'émissions de CO₂, présenté ci-dessous).

4. Renforcer le système actuel d'échange de quotas d'émissions de l'UE (SEQUE) et l'étendre à de nouveaux secteurs dont le transport routier

Ce système permet de fixer un prix à l'émission d'une tonne de carbone et donc de pénaliser ceux qui émettent plus de CO₂ que l'objectif fixé et de récompenser ceux qui en émettent moins, au travers d'un marché d'achat et de vente de quotas de CO₂. Ce système concerne aujourd'hui les installations industrielles les plus émettrices : 10 000 installations affiliées aux industries hautement émettrices (électricité, industrie manufacturière, compagnies aériennes). Il couvre environ 40 % des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union.

Pour ces secteurs l'objectif de réduction est renforcé, il passe de -43% actuellement à -61% en 2030 par rapport à 2005. Il va se traduire par une baisse puis une suppression des quotas d'émissions gratuits, sachant que ceux qui émettront plus de CO₂ que les quotas qu'ils détiennent devront acheter des quotas sur le marché auprès de ceux qui émettent moins et donc peuvent en vendre.

La commission propose par ailleurs de créer à partir de 2025 un dispositif équivalent pour le transport routier et les bâtiments (à l'adresse des fournisseurs d'énergies pour ces secteurs). L'ajout de ces deux secteurs, et les hausses possibles des prix des carburants fossiles (essence, gazole, fioul...) est un des éléments qui suscite beaucoup de réserve de la part de certains Etats membres dont la France compte tenu de son impact social via la hausse du prix des carburants. La Commission indique avoir pris ce risque en compte à travers la création d'un Fonds Social pour le Climat.

5. Mettre en place des mesures prévenant la fuite de carbone

Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (CBAM) s'inscrit en complément du dispositif de quotas de CO₂, afin d'éviter que la réduction des émissions au sein de l'Union ne soit neutralisée par la délocalisation d'installations émettrices à l'extérieur de l'UE et afin de garantir que les concurrents étrangers soient assujettis aux mêmes coûts que ceux payés par l'industrie européenne.

Ce mécanisme se limite dans un premier temps à un nombre restreint d'importations au bilan carbone significatif, principalement l'acier, le fer, l'aluminium, le ciment ou encore les engrais de même que les importations d'électricité.

Chaque année, les acteurs concernés seront tenus de déclarer les émissions comprises dans les biens importés sur le territoire européen en y associant des certificats spécifiques et en précisant les coûts associés au titre du CBAM par produit, eux-mêmes fixés sur une base hebdomadaire. Le CBAM, qui sera progressivement déployé entre 2023 et 2030, devrait rapporter près de 10 milliards d'euros par an à terme.

Compte tenu de son application sur les seules matières brutes dans un premier temps et non sur les produits fini ou semi finis, le CBAM soulève de nombreuses réserves de la part des industriels au regard de son efficacité pour lutter contre les fuites de carbone. Certains industriels européens pourraient, en effet, décider de délocaliser leur production ou de s'approvisionner en produits semi finis en dehors des frontières européennes de sorte à contourner l'impact tarifaire du CBAM.

Enfin, d'autres dispositifs sont prévus dans le package 'Fit for 55' de la commission européenne, comme le renforcement des puits de carbone au travers d'une gestion optimisée des espaces naturelles et en particulier des forêts.