

FIT FOR 55 : CLIMAT ET TRANSPORTS ROUTIERS

Proposition COM(2021) 551 du 14 juillet 2021 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SCEQE), la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché (RSM) pour le SEQE-UE et le règlement (UE) 2015/757

Proposition COM(2021) 556 du 14 juillet 2021 modifiant le règlement (UE) 2019/631 visant à renforcer les normes d'émission de CO₂ pour les voitures particulières neuves (VPN) et les véhicules utilitaires légers (VUL) neufs

Proposition COM(2021) 559 du 14 juillet 2021 de règlement relatif au déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution et abrogeant la directive 2014/94/UE et d'autres propositions.

Analyse du cep n° 6 /2022

RÉSUMÉ

Contexte | Objectif | Personnes concernées

Contexte : L'Union veut réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) à zéro d'ici 2050 (« neutralité climatique ») et les réduire de 55% d'ici 2030 par rapport à 1990 (objectif climatique UE-2030). Pour ce faire, la Commission a proposé de renforcer la législation européenne en matière de climat et d'énergie, y compris pour le transport routier (paquet climatique « Fit for 55 »).

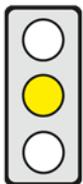
Objectif : Créer un système européen d'échange de quotas d'émission distinct pour les secteurs du transport routier et du bâtiment (SEQE-UE), aligner les taux des taxes sur l'énergie sur les émissions de CO₂, renforcer les normes d'émission de CO₂ pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, promouvoir les carburants à faible teneur en CO₂ et développer les infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules à motorisation alternative.

Personnes concernées : Constructeurs de véhicules, fabricants de carburants, participants au trafic routier motorisé.

Brève évaluation

Pour

- ▶ Un système européen d'échange de quotas d'émission distinct pour les secteurs du transport routier et du bâtiment (SEQE-UE) est approprié. Il incite les usagers des transports à adopter des comportements d'achat et de mobilité qui émettent moins de CO₂, évite les effets de rebond, et incite au mélange de carburants alternatifs.
- ▶ Le passage aux véhicules à propulsion alternative (e-mobilité, carburants alternatifs) nécessite la mise en place, souhaitée à l'échelle de l'UE, d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement à maillage serré.



Contre

- ▶ Des valeurs limites plus strictes pour le parc automobile ne garantissent pas que les émissions de CO₂, dues au transport routier, diminuent dans la mesure souhaitée. L'interdiction du moteur à combustion interne pour l'Union, en 2035, doit être rejetée d'un point de vue réglementaire, afin de permettre des innovations sur le moteur à combustion interne qui continue d'être utilisé dans le monde entier.
- ▶ Afin d'accroître l'acceptation du SEQE-UE, le Fonds social pour le climat devrait recevoir davantage de ressources, être libéré des plans sociaux climatiques bureaucratiques et, en tant que simple système de transfert entre les États membres, être moins restrictif dans son utilisation pour les aides directes au revenu.

SEQE-UE : Échange de quotas d'émission pour le transport routier et les bâtiments

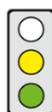
Proposition de la Commission : Un système d'échange de quotas d'émission de l'Union distinct pour les secteurs du transport routier et du bâtiment (SEQE-UE) doit être créé. Ce sont les entreprises pétrolières qui sont tenues de fournir des certificats, et non les automobilistes par exemple.



Évaluation du cep : Le SEQUE-UE réduit de manière efficace et efficiente les émissions totales de CO₂ du secteur des transports routiers et des bâtiments. Le prix du CO₂ incite à utiliser des carburants de substitution, à choisir des moyens de transport moins émetteurs de CO₂, ainsi qu'à adopter une conduite économe en énergie, non seulement pour les véhicules neufs, mais aussi pour les anciens véhicules à moteur à combustion. C'est pourquoi le SEQUE-UE devrait être le principal instrument de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur du transport routier.

SEQUE-UE : Offre de quotas et RSM

Proposition de la Commission : L'offre de quotas par mise aux enchères doit être initialement supérieure de 30% au plafond prévu. Une réserve de stabilité du marché (RSM) distincte sera créée pour le SEQUE-UE.



Évaluation du cep : L'augmentation initiale de 30% de l'offre de quotas permet de fournir une liquidité supplémentaire au marché. La création d'une RSM distincte pour le SEQUE-UE peut lisser les fortes variations de prix dans le temps, mais aussi accroître la prévisibilité de l'évolution des prix, et protéger les utilisateurs de transport et les ménages contre les hausses de prix excessives. Elle devrait toutefois réagir plus rapidement et ne pas être proposée qu'en cas de fortes poussées des prix.

SEQUE-UE : Utilisation du produit de la mise aux enchères

Proposition de la Commission : Les États membres décident de l'utilisation des recettes provenant de la mise aux enchères des quotas du SEQUE-UE, à l'exception de celles qui doivent être versées au budget de l'Union en tant que « ressources propres ». Les États membres doivent utiliser le produit de la mise aux enchères pour promouvoir la lutte contre le changement climatique, réduire les « taxes génératrices de distorsions » ou aider les usagers de la route à faibles et moyens revenus.



Évaluation du cep : L'utilisation équitable des recettes de la mise aux enchères est décisive pour l'acceptation du SEQUE-UE par la population. Elles ne devraient cependant pas être utilisées comme ressources propres dans le budget de l'Union. Les États membres devraient être tenus de les utiliser, en grande partie, pour des aides directes au revenu plutôt que pour financer des mesures de protection du climat. Pour des raisons de justice sociale, il est préférable que les mesures de réduction des émissions de CO₂ et la suppression des « obstacles au marché » soient financées par les budgets nationaux.

Fonds social climatique

Proposition de la Commission : Un fonds social pour le climat, représentant 25 % des recettes attendues de la mise aux enchères, sera créé. Ses ressources seront allouées aux États membres en fonction de leur PIB/habitant, et de la proportion de ménages à faible revenu (dits « vulnérables ») et de la population rurale. Les États membres devront élaborer des plans sociaux détaillés en matière de climat. Les fonds ne peuvent être alloués que de manière très ciblée aux personnes dans le besoin.



Évaluation du cep : Afin d'accroître l'acceptation du SEQUE-UE par les États membres, il conviendrait d'augmenter les ressources du Fonds social pour le climat. Dans un second temps, il faudrait le transformer en un simple système de transfert entre les États membres, moins restrictif en ce qui concerne son utilisation comme aide directe au revenu pour les petites entreprises, mais aussi aux ménages à revenu moyen. Cela se ferait en renonçant aux plans sociaux bureaucratiques pour le climat.

Taxation de l'énergie

Proposition de la Commission : Les produits énergétiques seront taxés en fonction de leur contenu énergétique et de manière échelonnée en fonction des émissions de CO₂. Les taux d'imposition seront indexés. Les biocarburants durables sont taxés deux fois moins que les carburants fossiles, les carburants synthétiques renouvelables et les biocarburants « avancés » sont taxés un peu moins d'un huitième.



Évaluation du cep : L'indexation des taxes minimales sur l'énergie est une bonne chose, sinon les incitations à l'économie des taxes sur l'énergie s'estomperont au fil du temps. Le fait d'orienter davantage les taxes sur l'énergie vers les émissions de CO₂ offre un levier supplémentaire pour rendre les carburants alternatifs moins chers que les carburants fossiles. Cependant, la réduction des taux d'imposition pour les biocarburants durables ne fait que la moitié du chemin vers l'exonération fiscale totale.

Valeurs limites de CO₂ pour le parc de véhicules routiers

Proposition de la Commission : À partir de 2030, l'objectif d'émission de CO₂ de l'Union est fixé à 45% de celui de 2021 pour les voitures particulières neuves (VPN), et à 50% pour les véhicules utilitaires légers (VUL) neufs. À partir de 2035, les objectifs relatifs au parc de l'Union en matière d'émission de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers seront de 0 g de CO₂/km. La possibilité d'assouplir les limites d'émission de CO₂ spécifiques aux constructeurs grâce à une proportion élevée de véhicules électriques prendra fin en 2029.



Évaluation du cep : Le renforcement des limites de CO₂ pour le parc automobile ne garantit pas que les émissions de CO₂ dues au transport routier diminuent dans la mesure souhaitée : elles ne contrent pas la tendance à l'utilisation de véhicules lourds et puissants et peuvent entraîner une augmentation du nombre de kilomètres parcourus (« effet rebond »). Des valeurs limites inchangées pour le parc automobile laisseraient une marge de manœuvre pour le développement de véhicules à combustion plus efficaces, qui pourraient - au niveau mondial - utiliser les carburants alternatifs de manière plus économique. L'interdiction des véhicules à combustion interne d'ici 2035 doit être rejetée d'un point de vue réglementaire.

Infrastructure pour des carburants alternatifs

Proposition de la Commission : Les États membres doivent respecter des exigences minimales en matière d'espace et de capacité des infrastructures de recharge et de ravitaillement en électricité et en carburants alternatifs sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T).



Évaluation du cep : Le passage aux véhicules à motorisation alternative (e-mobilité, carburants alternatifs) nécessite la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement à maillage serré dans toute l'Union. En outre, sans l'augmentation souhaitée de l'e-mobilité et le développement de l'infrastructure de recharge nécessaire à cet effet, les constructeurs de voitures particulières ne pourront pas respecter à l'avenir même les limites d'émission de CO₂ déjà en vigueur.