

GREEN DEAL EUROPÉEN : UNE RÉFORME EN SUBSTANCE DU MARCHÉ DU CARBONE

Le 18 décembre, les députés européens et le Conseil de l'Union européenne sont parvenus à un accord visant à réformer le marché du carbone. Institué en 2005 dans le cadre du Protocole de Kyoto du 11 décembre 1997, le marché du carbone européen est un mécanisme visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre en instituant un système d'échange de droits d'émission.

Le système d'échange de quotas d'émissions permet de contrôler les émissions de gaz à effet de serre émises par une industrie, dans une perspective de réduction. Actuellement, en vertu de ce système, les industries les plus énergivores représentant 40% des émissions du continent européen doivent acheter des permis sur le marché. Or si ce système a permis de réduire d'environ 35% les émissions entre 2005 et 2019¹, il présente des insuffisances, tant par sa nature qu'au regard des nouveaux objectifs de réduction des émissions.

Face à ces limites au regard de l'urgence climatique, l'Union européenne, dans le cadre du Pacte vert européen, s'est engagée à réformer en substance le dispositif en rehaussant parallèlement les objectifs environnementaux du marché carbone européen.

I. L'évolution du système d'échange de quotas d'émissions

1) La hausse nécessaire du prix de la tonne de carbone

Dans une logique de responsabilisation des entreprises, les législateurs européens avaient en 2005 opté pour la mise en place d'une taxe carbone, cristallisant le principe « pollueur-payeur » en faisant payer les industries les plus émettrices en CO₂ et les incitant de ce fait à réduire leurs émissions pour ne pas être pénalisées économiquement.

Cependant, ces « permis à polluer » ont rapidement pointé leurs limites, notamment au regard du prix du carbone particulièrement peu incitatif.

En effet, entre 2012 et 2018, la tonne de CO₂ était inférieure à 10 euros. En mai 2020, elle avait augmenté à 28 euros, et c'est à partir de 2022 que son prix est véritablement devenu incitatif, en avoisinant les 90 euros/la tonne au premier semestre de l'année. Le prix maximum atteint par la quota d'émission était de 96,9 euros/tonne en février 2022², soit une hausse de plus de 250% par rapport aux prix initiaux.

La réforme du marché préconise un prix du carbone à 100 euros par tonne.

2) La suppression progressive des quotas gratuits

Depuis sa mise en place en 2005, et plus particulièrement après la crise financière de 2008, l'Union européenne accordait aux entreprises européennes des permis d'émissions de gaz à effet de serre gratuits afin de les prémunir contre la concurrence internationale, et d'éviter qu'elles soient de ce fait pénalisées sur les marchés en raison de la législation environnementale européenne contraignante.

¹ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en

² <https://publications.banque-france.fr/les-instruments-europeens-visant-reduire-les-emissions-de-gaz-effet-de-serre>



La distribution d'une quantité importante de quotas gratuits a largement contribué à la baisse du prix du carbone, et il s'est avéré en réalité plus avantageux pour les entreprises d'acheter des quotas plutôt que de réduire leurs émissions.

Ces permis gratuits disparaîtront progressivement à partir 2026, en vue d'une élimination totale en 2034, selon les pourcentages de réduction suivants : 2026 : 2.5% ; 2027 : 5% ; 2028 : 10% ; 2029 : 22.5% ; 2030 : 48.5% ; 2031 : 61% ; 2032 : 73.5% ; 2033 : 86% et 2034 : 100%.

3) La mise en place d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières

Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (*Carbon Border Adjustment Mechanism*) est un dispositif qui impose aux entreprises important des matières premières fortement émettrices à l'étranger (et donc à bas coût, en raison de l'absence de tarification sur le carbone au sein des pays tiers) d'acheter un certificat afin de compenser la différence entre le prix d'achat effectif, et le prix qu'elles auraient dû payer si le produit en question avait été produit sur le territoire européen.

Cette mesure permettra d'éviter les « fuites de carbone » et par conséquent les délocalisations pouvant découler de ces nouveaux dispositifs.

Ce mécanisme d'ajustement carbone sera progressivement mis en place entre 2026 et 2034 afin de s'aligner sur la disparition des quotas gratuits.

II. Une extension du marché du carbone à de nouveaux secteurs

1) Une taxe carbone sur les carburants destinés au transport aérien et maritime

La réforme du marché carbone prévoit d'étendre la taxe carbone aux vols aériens intra-européens. Ces derniers bénéficient de quotas gratuits pour les vols au sein de l'Union européenne, ainsi qu'au Royaume-Uni et en Suisse. Ils disparaîtront progressivement, d'un quart en 2024 et en totalité en 2026.

La taxe inclura également les carburants destinés au transport maritime. Alors que le secteur représente presque 4% des émissions de l'Union européenne, les compagnies maritimes devront désormais payer les droits pour chaque tonne émise d'ici 2026³. Le méthane et le protoxyde d'azote seront couverts, en plus du CO₂. Les navires offshore de plus de 5000 tonnes de jauge brute seront également inclus dans le dispositif.

2) Un marché du carbone spécifique pour le transport et les bâtiments

A compter de 2027, un nouveau marché du carbone (ETS II) sera institué pour les émissions issues du transport routier, du bâtiment (y compris le chauffage des bureaux), ainsi que des carburants destinés à l'industrie manufacturière.

Les ménages seront concernés par la taxe à partir de 2027, mais le prix ne dépassera pas 45 euros jusqu'en 2030. En cas de prolongement de la situation de crise énergétique sur le territoire, l'entrée en vigueur de cette taxe sera décalée à 2028.

Par ailleurs, en 2028, et sous réserve d'une étude favorable par la Commission européenne, les sites d'incinération de déchets pourraient également entrer dans le champ du marché.

³ <https://www.legrandplateau.com/la-commission-europeenne-renforce-le-principe-du-pollueur-payeur-ethic/>

III. Des fonds pour accélérer et accompagner la transition

Les recettes dégagées par cette taxe devraient permettre de financer entièrement la transition et notamment d'accompagner les ménages les plus précaires et les entreprises les plus vulnérables, par la création d'un Fonds social pour le climat. Ce Fonds, d'un montant initial de 86,7 milliards d'euros, sera mis en place en 2026 et servira dans un premier temps à pallier les effets délétères de l'augmentation des prix du carburant et du chauffage pour les agents économiques plus fragiles.

Les recettes devront également permettre d'alimenter d'une part le Fonds pour l'innovation, mis en place par la directive 2003/87/CE⁴ et destiné à encourager les technologies à faible intensité carbone, et d'autre part le Fonds pour la modernisation⁵, qui vise à accompagner une dizaine de pays de l'Union européenne⁶ pour moderniser leur système de production énergétique et le décarboner.

⁴ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/funding-climate-action/innovation-fund/what-innovation-fund_en

⁵ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/funding-climate-action/modernisation-fund_en

⁶ Bulgarie, Croatie, République Tchèque, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Roumanie et Slovaquie.