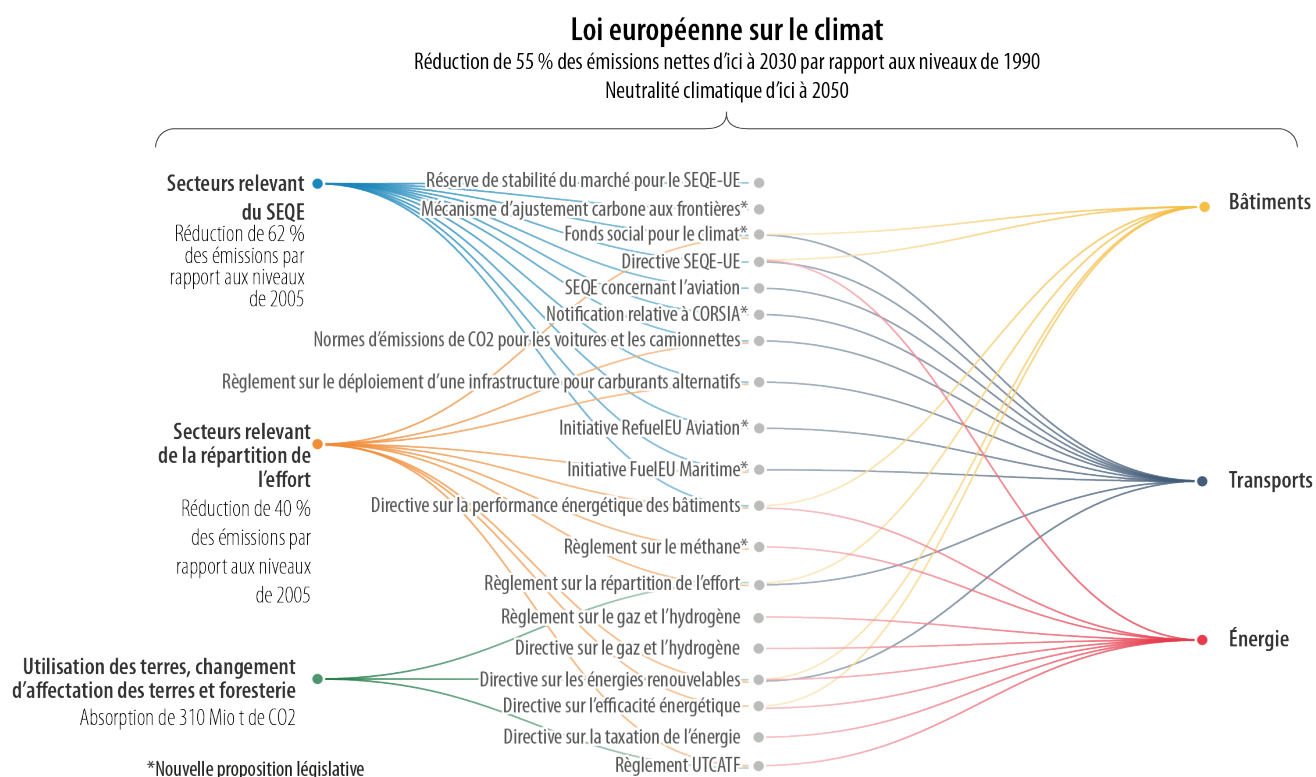


Paquet «Ajustement à l'objectif 55»

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» de juillet et de décembre 2021 a été conçu pour atteindre les objectifs de la loi européenne sur le climat: la neutralité climatique d'ici à 2050 et une réduction de 55 % des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990. Il se composait de 13 propositions, étroitement liées, de révision de la législation européenne en vigueur sur le climat et l'énergie, ainsi que de six nouvelles propositions législatives. Toutes les propositions, à l'exception de la directive sur la taxation de l'énergie, ont été adoptées ou approuvées par le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne.

Le paquet vise à accélérer la réduction des émissions dans les secteurs qui relèvent du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE-UE) et dans ceux qui relèvent du règlement sur la répartition de l'effort. Il vise également à accroître les absorptions de carbone dans le secteur de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie (UTCATF).

Figure 1 – Initiatives législatives du paquet «Ajustement à l'objectif 55»



Dans le cadre du paquet, les secteurs du transport routier et des bâtiments sont inclus dans le **SEQE-UE révisé**, tout en continuant à relever du **règlement sur la répartition de l'effort**. Afin de réduire les émissions du secteur des **transports**, le nouveau SEQE pour les carburants destinés au transport est assorti de normes plus strictes en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes neuves, d'une révision des règles relatives à l'infrastructure pour carburants alternatifs et d'une nouvelle législation sur les carburants destinés aux transports maritime et aérien. La production et la consommation d'**énergie** dans tous les secteurs économiques font l'objet de la révision des principaux actes législatifs de l'Union en matière d'énergie, d'un nouveau règlement sur les émissions de méthane liées à l'énergie (secteur relevant de la répartition de l'effort) et d'une réforme des marchés du gaz de l'UE (refonte du règlement et de la directive sur le gaz et



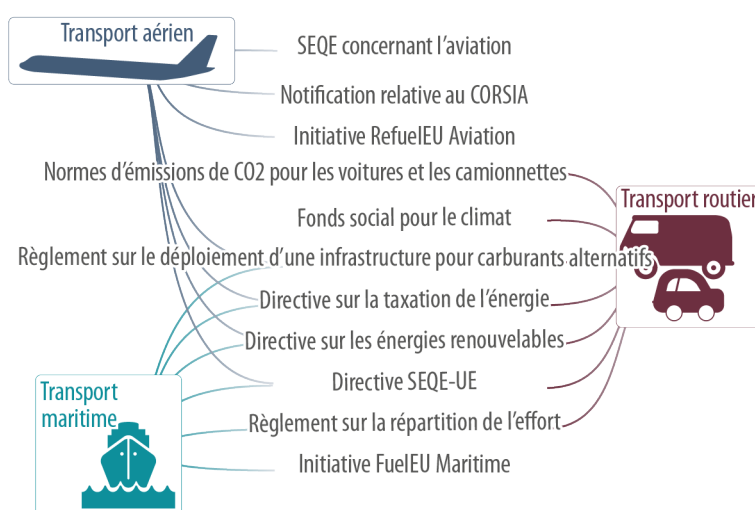
l'hydrogène). La consommation énergétique des **bâtiments** est prise en compte par la législation – adoptée ou approuvée – sur le SEQE, la répartition de l'effort, la performance énergétique des bâtiments, les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique et le Fonds social pour le climat. Enfin, la révision du **règlement UTCATF** exige du secteur qu'il parvienne à absorber 310 millions de tonnes de CO₂ d'ici à 2030. Il y a à cet égard une certaine marge de manœuvre entre le secteur UTCATF et les secteurs relevant de la répartition de l'effort. La directive révisée sur les énergies renouvelables établit des critères de durabilité pour les biocarburants qui ont une incidence sur le secteur UTCATF.

Mise à jour d'un briefing initialement publié en juin 2022.

Les transports: un secteur difficile pour la lutte contre les changements climatiques

Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports ont stagné au cours de la dernière décennie. Dans le même temps, d'autres secteurs, comme ceux de la production d'électricité et de l'industrie, ont enregistré des réductions substantielles de leurs émissions, notamment grâce au SEQE-UE. Pour que le secteur des transports contribue aux objectifs climatiques de l'Union, le transport maritime et le transport routier sont inclus dans le SEQE-UE (mais ils continuent à relever du règlement sur la répartition de l'effort). Parallèlement à la révision de la directive sur la taxation de l'énergie, que le Conseil doit encore adopter, cette mesure permettra d'augmenter le prix des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. La révision de la directive sur les énergies renouvelables fixe des exigences pour les carburants renouvelables destinés au secteur des transports et instaure un mécanisme de crédit afin de promouvoir l'électromobilité. Des actes législatifs spécifiques portent sur la réduction des émissions et l'approvisionnement en carburants alternatifs dans les sous-secteurs des transports routier, maritime et aérien.

Figure 2 – Initiatives législatives du paquet «Ajustement à l'objectif 55» dans le domaine des transports



Transport aérien: Les quotas gratuits du SEQE attribués aux compagnies aériennes sont progressivement supprimés et les vols pour les destinations extérieures à l'Espace économique européen sont soumis au régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Le règlement «RefuelEU Aviation» encourage du reste l'utilisation de carburants d'aviation durables.

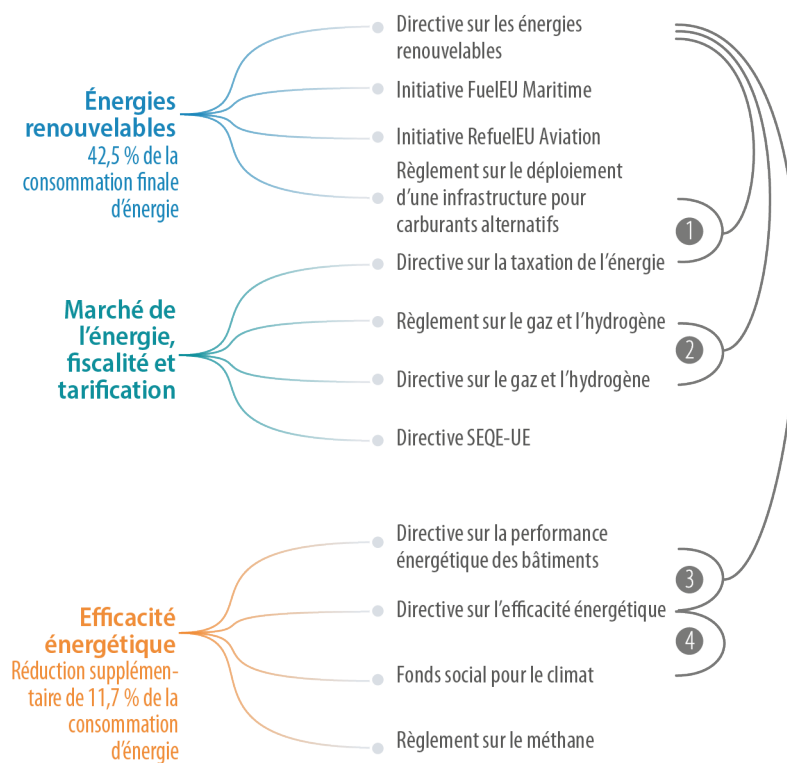
Transport routier: Les normes d'émission de CO₂ pour les voitures neuves sont plus strictes, l'objectif étant de parvenir à 100 % de véhicules à émission nulle d'ici à 2035. Financé par le nouveau SEQE pour les secteurs du transport routier et des bâtiments, le Fonds social pour le climat améliorera l'accès à des transports et à une mobilité à émission nulle ou à faibles émissions.

Transport maritime: le secteur a été inclus dans le SEQE-UE. Le règlement «FuelEU Maritime» encourage l'utilisation de carburants durables pour le transport maritime.

L'énergie: au cœur de la transition vers la neutralité climatique

Plusieurs actes législatifs du paquet «Ajustement à l'objectif 55» portent sur les émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie. Atteindre, d'ici à 2030, une part de 42,5 à 45 % de sources d'énergie renouvelables au niveau de l'Union et réduire de façon substantielle la consommation énergétique primaire et finale sont les principaux objectifs fixés pour contribuer à la réduction globale de 55 % des émissions nettes. La hausse du prix du carbone due à la révision du SEQE-UE et de la directive sur la taxation de l'énergie favorisera le déploiement des énergies renouvelables ainsi que des améliorations en matière d'efficacité énergétique.

Figure 3 – Initiatives législatives du paquet «Ajustement à l'objectif 55» en matière d'énergie



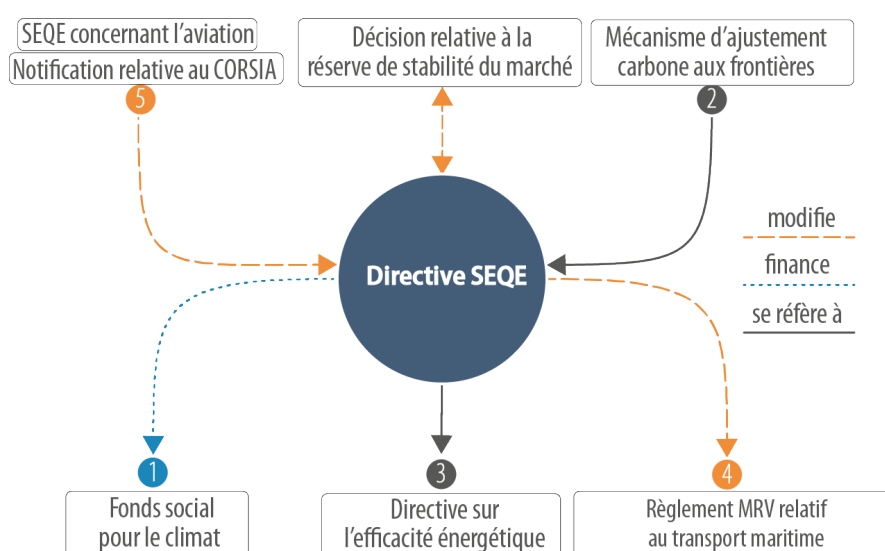
Liens entre les législations:

1. La proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie renvoie aux définitions établies par la directive révisée sur les énergies renouvelables et par la directive révisée relative à l'infrastructure pour carburants alternatifs.
2. La proposition de refonte du règlement et de la directive sur le gaz et l'hydrogène renvoie à la directive révisée sur les énergies renouvelables pour définir le gaz renouvelable et le gaz à faible émission de carbone.
3. La directive révisée sur les énergies renouvelables renvoie à la définition de «réseau de chaleur et de froid efficace» proposée par la directive révisée relative à l'efficacité énergétique. Quant à la directive révisée sur la performance énergétique des bâtiments, elle renvoie également à la directive révisée relative à l'efficacité énergétique pour la définition de «contrat de performance énergétique».
4. La directive révisée relative à l'efficacité énergétique et le règlement relatif au Fonds social pour le climat renvoient l'une vers l'autre en ce qui concerne l'utilisation du Fonds.

Le SEQE-UE: pierre angulaire de l'action de l'Union pour le climat

Le paquet «Ajustement à l'objectif 55» comprend quatre actes législatifs qui visent à revoir à la hausse les ambitions du SEQE-UE, à améliorer son fonctionnement, à élargir son champ d'application au transport maritime, aux secteurs du transport routier et des bâtiments, et qui prévoient la participation des compagnies aériennes au programme CORSIA. Deux autres actes complètent ces mesures: le règlement qui instaure un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières destiné à préserver la compétitivité internationale en tarifant les émissions de carbone des importations, et le règlement sur le Fonds social pour le climat visant à faire face aux conséquences sociales de l'extension du SEQE-UE aux secteurs du transport routier et des bâtiments.

Figure 4 – Initiatives législatives du paquet «Ajustement à l'objectif 55» relatives au SEQE-UE



1. Ces deux instruments concernent l'aviation dans le cadre du SEQE-UE et de la mise en œuvre du programme CORSIA. Le second visait à garantir que les États membres informent les compagnies aériennes de leurs obligations au titre du programme CORSIA en 2021.
2. Le montant de l'ajustement carbone aux frontières dépend de la suppression progressive des quotas gratuits du SEQE-UE.
3. Le Fonds social pour le climat est financé par les recettes provenant du nouveau SEQE pour les transports et les bâtiments.
4. L'allocation de quotas gratuits dans le cadre du SEQE est conditionnée au respect par les opérateurs des exigences de la directive relative à l'efficacité énergétique.
5. Le règlement concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions du secteur du transport maritime (le règlement MRV relatif au transport maritime) a été modifié pour tenir compte de l'extension du SEQE au transport maritime.

Publications de l'EPRS

Révision du règlement sur la répartition de l'effort: [note explicative sur le paquet «Ajustement à l'objectif 55»](#); [briefing «Législation européenne en marche»](#); [première évaluation d'une analyse d'impact de la Commission européenne](#)

Révision du règlement UTCATF: [note explicative](#); [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Révision de la directive SEQE-UE: [note explicative](#); [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Révision de la réserve de stabilité du marché pour le SEQE-UE: [législation européenne en marche](#)

SEQE-UE concernant l'aviation / Notification relative à CORSIA: [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières: [note explicative](#); [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Révision de la directive sur les énergies renouvelables: [note explicative](#); [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Révision de la directive relative à l'efficacité énergétique: [note explicative](#); [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Fonds social pour le climat: [note explicative](#); [législation européenne en marche](#); (pas d'analyse d'impact de la Commission européenne)

Révision de la directive sur la taxation de l'énergie: [législation européenne en marche](#); (procédure de consultation, pas de première évaluation)

Révision de la directive sur la performance énergétique des bâtiments: [législation européenne en marche](#); [mise en œuvre en action](#)

Règlement sur le méthane: [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Refonte du règlement sur les marchés du gaz et de l'hydrogène: [législation européenne en marche](#); [évaluation de la mise en œuvre](#)

Refonte de la directive sur les marchés du gaz et de l'hydrogène: [législation européenne en marche](#)

Normes d'émissions de CO₂ pour les voitures et les camionnettes: [note explicative](#); [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs: [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Initiative RefuelEU Aviation: [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Initiative FuelEU Maritime: [législation européenne en marche](#); [première évaluation](#)

Le présent document a été rédigé à l'attention des députés et du personnel du Parlement européen à titre de documentation de référence pour les aider dans leur travail parlementaire. Le contenu de ce document relève de la responsabilité exclusive des auteurs et les avis qui y sont exprimés ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement. La reproduction et la traduction sont autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable du Parlement européen et transmission d'un exemplaire à celui-ci.

© Union européenne, 2024.

eprs@ep.europa.eu (contact) www.eprs.ep.parl.union.eu (intranet) www.europarl.europa.eu/thinktank (internet) <http://epthinktank.eu> (blog)