

Bruxelles, le 28 mars 2022
(OR. fr)

7559/22

Dossiers interinstitutionnels:
2021/0211(COD)
2021/0206(COD)

LIMITE

CLIMA 136
ENV 277
ENER 100
TRANS 177
COMPET 178
ECOFIN 264
CODEC 360

NOTE

Origine:	la Présidence
Destinataire:	Comité des représentants permanents (1re partie)
Objet:	Paquet « Ajustement à l'objectif 55 » a) Révision de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SEQE) b) Règlement établissant un Fonds social pour le climat – Orientations pour la suite des travaux

En vue de la réunion du Coreper le 1 avril 2022, les délégations trouveront en annexe une note de la Présidence sur « Orientations pour la suite des travaux sur le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ».

Orientations pour la suite des travaux sur le paquet « Ajustement à l'objectif 55 »

Lors de sa session du 17 mars 2022, le Conseil « Environnement » a tenu un débat d'orientation sur les propositions du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » relevant de sa compétence, autour de deux questions portant sur la création d'un ETS pour les bâtiments et le transport routier (ETS BRT) et sur l'établissement d'un Fonds social pour le climat (FSC). Sur la base des orientations données par les ministres chargés de l'environnement, la Présidence souhaite approfondir les discussions au niveau du Coreper sur ces deux sujets, en vue de faire progresser les discussions et d'identifier des solutions de compromis politiques.

La Présidence propose de consacrer deux sessions du COREPER au sujet. L'analyse complémentaire de la Commission sur la contribution de l'ETS BRT à l'atteinte des objectifs 2030 et sur les effets du FSC circulée en amont du Conseil « Environnement » pourra servir de base pour cette première discussion, avant d'envisager une discussion plus détaillée le cas échéant sur les paramètres des deux instruments.

1. Proposition de création d'un ETS pour les bâtiments et le transport routier (ETS BRT)

Lors du débat d'orientation du 17 mars, la Présidence a constaté des divergences de vues et des préoccupations d'un grand nombre des délégations sur la proposition de la Commission, tout en notant la volonté des délégations de continuer à chercher des solutions de compromis.

Plusieurs délégations se sont dites favorables à la création de l'ETS pour les bâtiments et le transport routier, en estimant qu'il n'existait aucune alternative efficace à la décarbonation de ces deux secteurs. Certaines délégations ont par ailleurs défendu l'utilité de l'instrument comme outil pouvant générer des recettes. **Une délégation a également soutenu l'élargissement du nouvel ETS à tous les combustibles fossiles.**

A l'inverse, plusieurs délégations ont exprimé leur opposition à la création de l'ETS BRT, principalement en raison des coûts qu'il générerait sur le plan social, certains exprimant également des doutes sur l'efficacité environnementale de l'instrument. D'autres délégations ont exprimé des réserves à ce stade sur la proposition de la Commission principalement pour des raisons d'acceptabilité sociale, notamment pour les ménages. Certaines délégations ont exprimé des préoccupations sur le risque de perte des recettes liées aux mesures nationales de tarification du carbone dans les secteurs du bâtiment et du transport routier.

Parmi les délégations opposées ou réservées sur la création de l'ETS BRT, certaines ont esquissé des alternatives possibles en suggérant d'examiner un renforcement des normes et des objectifs prévus par d'autres textes du paquet, notamment sur les normes d'émissions de CO₂ des voitures et des camionnettes, les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique, la performance énergétique des bâtiments, la fiscalité énergétique, ou l'infrastructure des carburants alternatifs. Certaines délégations ont indiqué qu'elles préféreraient que les Etats membres aient le choix des mesures appropriées pour atteindre les objectifs dans les secteurs concernés, notamment dans le cadre du règlement ESR ou des mesures nationales de tarification du carbone.

Plusieurs délégations se sont montrées enclines à retravailler la proposition de la Commission, notamment pour en atténuer l'impact sur les prix et sur les consommateurs, et améliorer l'acceptabilité d'un tel dispositif. Certaines délégations ont proposé de rendre plus progressive l'introduction des exigences applicables aux secteurs des bâtiments et du transport routier, ou de reporter la date d'entrée en application du ETS BRT. D'autres délégations ont proposé de reverser aux Etats membres les recettes générées par le nouvel ETS. Une délégation a évoqué l'option d'exempter le secteur du bâtiment résidentiel et de renforcer la protection des consommateurs contre les fluctuations excessives des prix en modifiant l'article 30h de la directive ETS proposée par la Commission.

En outre, la Commission a produit une analyse complémentaire sur la contribution de l'ETS BRT à l'atteinte des objectifs 2030. Elle estimait notamment que l'ETS BRT contribuerait pour 45% aux réductions additionnelles d'émissions pour les secteurs du transport routier et du bâtiment nécessaires pour atteindre l'objectif 2030. En l'absence de tarification du carbone sur ces deux secteurs, les Etats membres devraient réduire les émissions de 55 MtCO₂ (soit environ 10% de l'effort de réduction supplémentaire) par le biais d'autres moyens d'ici 2030.

2. Règlement relatif au Fonds social pour le climat (FSC)

Lors du débat d'orientation du 17 mars, la Présidence a constaté des positions divergentes et/ou critiques des délégations sur la proposition de la Commission, tout en notant le souhait des délégations de continuer à chercher des solutions de compromis.

Plusieurs délégations ont exprimé leur opposition ou leur scepticisme envers la création du Fonds social pour le climat, estimant qu'il existait d'autres instruments budgétaires mobilisables et qu'il convenait de ne pas rouvrir le cadre financier pluriannuel. D'autres délégations examinaient négativement cette proposition en raison de leur opposition ou leur préoccupation quant à la création d'un ETS pour les bâtiments et le transport routier. Certaines délégations ont indiqué être favorables ou ouvertes à intégrer un tel mécanisme de compensation sociale dans le cadre de l'ETS. Certaines délégations ont exprimé leur souhait que les recettes de l'ETS BRT soient reversées aux Etats membres. Plusieurs délégations ont indiqué que l'établissement du FSC devait être conditionné à la création de l'ETS BRT.

De nombreuses délégations ont indiqué qu'elles pouvaient soutenir l'établissement du Fonds social pour le climat sur le principe mais souhaitaient en retravailler les paramètres. Plusieurs délégations estimaient que la proposition de la Commission ne tenait pas suffisamment compte des spécificités sociales et géographiques des Etats membres. Plusieurs délégations ont indiqué vouloir modifier la méthode d'affectation. Certaines délégations considéraient que la taille du fonds était insuffisante ou souhaitaient modifier les taux de cofinancement ou avoir la possibilité d'obtenir des préfinancements. Certaines délégations ont indiqué être favorables à un mode de gestion partagé, tandis que plusieurs autres délégations ont soutenu le mode de gestion proposé par la Commission, fondé sur une logique de performance. Plusieurs délégations ont mis l'accent sur la diminution de la charge administrative. Concernant le champ d'application du fonds, certaines délégations ont soutenu la possibilité d'inclure de l'aide directe aux revenus, tandis qu'une délégation a exprimé son opposition à cette possibilité et d'autres préféreraient que le fonds se concentre sur des investissements.

La Commission a rappelé dans sa note diffusée en amont du Conseil « Environnement » que les revenus issus de la création de l'ETS BRT pourraient être utilisés pour amortir ses effets sur les ménages les plus modestes, et pourraient même plus que compenser les effets sur les ménages les plus modestes dans les Etats membres à plus faibles revenus.

QUESTIONS POUR LA DISCUSSION

À l'occasion du COREPER, les délégations seront invitées à exprimer leurs avis sur le non-papier proposé par la Commission en amont du Conseil « Environnement » du 17 mars. Les délégations seront également invitées à partager leurs avis sur l'approche la plus efficace et socialement équitable pour atteindre la réduction d'émission nécessaire des gaz à effet de serre dans les secteurs ESR, à la lumière de l'analyse complémentaire de la Commission.

- 1. Quels aménagements pour l'introduction et la mise en œuvre d'un nouvel ETS pour les bâtiments et le transport routier (calendrier, périmètre, maîtrise de la volatilité des prix, autres) et d'un Fonds social pour le climat vous paraîtraient les plus pertinentes pour améliorer l'acceptabilité du dispositif tout en garantissant son efficacité ?*

2. *Quelles propositions concrètes pourriez-vous faire pour rendre plus efficace l'atteinte des objectifs fixés par ce fonds ?*
-

