



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.7.2026
SWD(2026) 617 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT

accompagnant le document:

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant la directive 2003/87/CE et la décision (UE) 2015/1814 en ce qui concerne le
renforcement de la compétitivité et de la décarbonation à coûts maîtrisés

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les valeurs révisées des référentiels
de chaleur et de combustibles pour la période 2026-2030

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
modifiant les règlements (UE) 2015/757 et (UE) 2023/1805 afin de simplifier et de
rationaliser la surveillance, la déclaration et la vérification et de les aligner sur les
révisions du système d'échange de quotas d'émission de l'UE

{COM(2026) 616 final} - {COM(2026) 619 final} - {COM(2026) 620 final} -
{SEC(2026) 616 final} - {SWD(2026) 616 final} - {SWD(2026) 618 final}

1. INTRODUCTION

L'UE a adopté un objectif juridiquement contraignant en matière de climat consistant à réduire de 90 % les émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2040 dans le cadre de la modification du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil (ci-après la «loi européenne sur le climat»). L'objectif prévoit la possibilité d'utiliser une quantité limitée de crédits internationaux de haute qualité pour apporter une «contribution adéquate» à partir de 2036. Cette quantité peut aller jusqu'à 5 % des émissions nettes de GES de l'Union en 1990, ce qui correspond à une réduction des émissions nettes de GES dans l'UE d'au moins 85 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2040.

Pour atteindre le nouvel objectif climatique à l'échelle de l'économie à l'horizon 2040, l'acquis en matière de climat et d'énergie pour la période postérieure à 2030 doit être révisé et mis à jour, comme l'exige l'article 6, paragraphe 4, de la loi européenne sur le climat. Le présent réexamen du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) constitue la première partie d'un vaste train de mesures visant à mettre en œuvre le cadre pour l'après 2030.

Le réexamen du SEQE de l'UE évalue la façon dont les secteurs relevant du SEQE de l'UE peuvent réaliser les réductions nécessaires pour contribuer à cet objectif de la manière la efficace au regard des coûts, en garantissant une protection appropriée contre les fuites de carbone et un financement suffisant provenant des recettes du SEQE de l'UE afin de soutenir leur transition, y compris au moyen de fonds de l'UE. Une attention particulière est accordée aux secteurs industriels, ainsi qu'aux secteurs du transport maritime et de l'aviation. En outre, étant donné que la taille du marché du carbone diminue parallèlement aux réductions d'émissions, le réexamen détermine la meilleure manière d'assurer le bon fonctionnement du marché compte tenu de la diminution de l'offre de quotas, en particulier dans le cadre du réexamen de la décision relative à la réserve de stabilité du marché (RSM).

Le réexamen tient également compte des clauses de réexamen spécifiques figurant dans la directive SEQE et charge la Commission d'évaluer, entre autres, l'intégration des absorptions de carbone dans le SEQE de l'UE, l'inclusion des processus de gestion des déchets, la prise en compte du carbone capté et utilisé dans des produits non permanents, ainsi que les clauses de réexamen spécifiques des dispositions relatives à l'aviation et au transport maritime.

2. DEFINITION DU PROBLEME ET JUSTIFICATION D'UNE ACTION AU NIVEAU DE L'UE

L'analyse d'impact établit deux problèmes généraux. Le premier problème concerne le risque que le SEQE de l'UE ne contribue pas d'une manière efficace au regard des coûts à l'objectif de réduction des émissions de l'UE, conformément à la neutralité climatique et à l'objectif pour 2040, et qu'il ne tienne pas compte de la part équitable de l'UE dans les émissions mondiales. Le deuxième problème concerne le risque d'inefficacités du marché à mesure que la taille du marché diminue, notamment sur le plan de la volatilité.

En ce qui concerne le premier problème, l'une des causes réside dans le fait que les émissions résiduelles prévues ne correspondent pas à la trajectoire de plafonnement. À mesure que la décarbonation progresse, il devient plus difficile et plus coûteux de réduire les émissions, ce qui nécessite des mesures supplémentaires, en complément de l'effet du prix du carbone. Une deuxième cause réside dans le fait que les secteurs, qu'ils relèvent ou non du SEQE de l'UE, n'internalisent pas pleinement l'incidence de leurs émissions sur le climat, en raison de

l'allocation de quotas à titre gratuit ou de la couverture limitée du SEQE de l'UE. La troisième cause concerne l'interaction avec la tarification internationale du carbone dans le secteur des transports, y compris les incertitudes quant à leur mise en œuvre par les pays tiers et l'éventuelle incohérence entre le SEQE de l'UE et des mesures mondiales. Le deuxième problème, qui concerne le risque d'inefficacités du marché, est dû à la diminution de la taille du marché à mesure que les réductions d'émissions progressent à l'horizon 2040.

Une action au niveau de l'UE est le moyen le plus efficace de résoudre ces problèmes. Le changement climatique est un problème transfrontière et l'action menée aux niveaux européen et international peut compléter et renforcer efficacement l'action régionale, nationale et locale. En tant que marché du carbone, le SEQE de l'UE recommande que les réductions d'émissions soient d'abord réalisées à l'aide des solutions les plus efficaces au regard des coûts dans les secteurs d'activités qu'il couvre, afin d'obtenir une plus grande efficacité compte tenu de sa dimension. La mise en œuvre d'une mesure comparable au niveau des États membres entraînerait des marchés du carbone plus petits et morcelés, risquant de fausser la concurrence et susceptibles d'entraîner une augmentation des coûts de réduction globaux. La même logique s'applique à l'extension de la tarification du carbone à de nouveaux secteurs.

3. OBJECTIFS

L'objectif général de la présente analyse d'impact est de veiller à ce que le SEQE de l'UE contribue d'une manière efficace au regard des coûts à la réalisation de l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2040, notamment en tenant compte de la part équitable de l'UE dans les émissions de gaz à effet de serre.

En ce qui concerne le risque de ne pas contribuer d'une manière efficace au regard des coûts à l'objectif de réduction des émissions de l'UE (premier problème), l'analyse d'impact examine comment encourager de nouvelles réductions des émissions au moyen d'instruments de financement au niveau de l'UE et garantir un signal de prix du carbone efficace, y compris pour les nouveaux secteurs, tout en luttant contre les risques de fuite de carbone. Elle examine comment adapter le système afin de l'aligner sur l'objectif de réduction des émissions prédéfini dans le cadre du train de mesures à l'horizon 2040 en assouplissant le facteur de réduction linéaire et en réfléchissant à la manière d'intégrer les absorptions permanentes de carbone.

Afin de soutenir une action climatique efficace de l'UE en ce qui concerne les émissions de l'aviation et du transport maritime, l'analyse d'impact vise à garantir l'existence d'un prix du carbone significatif pour la part équitable de l'UE dans les émissions du transport international. Elle tient compte de l'interaction avec les mesures internationales pertinentes, le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale et la future mesure mondiale de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le secteur maritime.

En ce qui concerne le risque d'inefficacités du marché (problème 2), l'analyse d'impact étudie les moyens d'accroître la taille du marché et d'adapter les paramètres de la RSM à la diminution de cette taille.

4. OPTIONS STRATEGIQUES

L'analyse d'impact envisage trois options stratégiques. Toutes les options alignent le SEQE de l'UE sur l'ambition de l'objectif climatique à l'horizon 2040 et renforcent les instruments de soutien visant à décarboner en conséquence. L'analyse d'impact examine:

- si le plafond suit une trajectoire permettant d'estimer la contribution efficace au regard des coûts du SEQE de l'UE à l'objectif de 90 % jusqu'en 2035 et bénéficie ensuite de l'achat de crédits internationaux pour atteindre l'objectif global pour 2040 en tenant compte de cette trajectoire dans l'estimation de la contribution efficace au regard des coûts du SEQE de l'UE à un objectif de 85 % pour la période 2036-2040, ou s'il suit une trajectoire linéaire ou rentable à partir de 2031 pour parvenir directement à une réduction des émissions de 85 % en 2040;
- si les absorptions permanentes de carbone à l'échelle de l'Union devraient être intégrées i) par l'intermédiaire du secteur public ou du secteur privé; ii) en sus ou dans le cadre du plafond des quotas; et iii) sous réserve de limites;
- différentes combinaisons de paramètres statiques et dynamiques pour les seuils de prélèvement ou de placement de quotas dans la RSM afin de tenir compte de l'évolution du marché jusqu'en 2040;
- des options visant à apporter un soutien à la décarbonation industrielle par l'intermédiaire de la Banque pour la décarbonation de l'industrie (BDI), dotée d'un budget de 100 milliards d'EUR. La BDI devrait se concentrer sur l'expansion et le déploiement des technologies matures et compléter le Fonds pour l'innovation, qui se concentrera sur les technologies innovantes. Les options concernent le mécanisme d'attribution, la forme de soutien et les moyens de favoriser l'équilibre géographique;
- la suppression de la possibilité de financer le gaz et la valorisation énergétique des déchets au titre du Fonds pour la modernisation et l'augmentation de la part des investissements prioritaires à différents niveaux;
- des options pour une tarification efficace du carbone applicable à l'ensemble des émissions de CO₂ de l'aviation au sens large (y compris la déduction des coûts de compensation au titre du CORSIA, le cas échéant) et le soutien correspondant aux carburants d'aviation durables (CDA) financé par le SEQE de l'UE;
- des mesures visant à lutter contre le risque de fraude dans le transport maritime, la déduction des émissions dont le prix est fixé par l'OMI, l'extension aux petits navires et le soutien à la réduction des émissions dans le secteur du transport maritime, ainsi que des mesures de simplification et le maintien des dérogations existantes;
- la possibilité de simplifier l'allocation de quotas à titre gratuit, d'étendre les conditionnalités applicables aux investissements dans la décarbonation, ainsi que l'incidence de sa suppression progressive;
- l'harmonisation de la compensation des coûts indirects au niveau de l'UE et le renforcement du cadre actuel;
- l'inclusion de différentes activités de gestion des déchets dans le SEQE de l'UE et la modification du stade de paiement applicable au carbone capté et utilisé dans des produits non permanents, dans le cas où l'incinération des déchets municipaux est incluse dans le SEQE de l'UE.

5. OPTION STRATEGIQUE PRIVILEGIEE ET PRINCIPALES INCIDENCES ENVISAGEES

Dans l'ensemble, l'analyse d'impact conclut que le SEQE de l'UE peut être adapté pour contribuer d'une manière efficace au regard des coûts à la réalisation de l'objectif climatique

à l'échelle de l'Union pour 2040, tout en permettant une trajectoire de décarbonation plus gérable pour les secteurs relevant du SEQUE de l'UE, avec davantage d'options de décarbonation et un soutien financier accru, et en l'étendant à de nouveaux secteurs afin de promouvoir une contribution efficace à l'ambition climatique de tous les secteurs de l'économie. Elle propose également des options pour garantir une action efficace en faveur du climat en ce qui concerne la part équitable de l'UE dans les émissions de l'aviation et du transport maritime internationaux. L'option privilégiée retenue correspond principalement à l'OS2, à l'exception du niveau d'ambition et de la manière dont les absorptions devraient être intégrées dans le SEQUE, qui correspondent respectivement aux mesures CAP4 et CR4:

- le plafond du SEQUE de l'UE et le facteur de réduction linéaire sont modifiés afin de contribuer à l'objectif à l'horizon 2040 pour l'ensemble de l'économie. Cela signifie que de nouveaux quotas continueront d'être délivrés jusqu'en 2040;
- la réserve de stabilité du marché est réformée et mieux équipée pour faire face aux situations de pénurie, ce qui favorise la liquidité du marché;
- les absorptions permanentes de carbone dans l'Union européenne sont intégrées dans le SEQUE de l'UE par l'intermédiaire des pouvoirs publics, ce qui crée une marge d'émission supplémentaire garantie pour les secteurs dans lesquels il est le plus difficile de réduire les émissions et favorise le développement du secteur des absorptions de carbone, tout en assurant un contrôle de la qualité et de la quantité de ces absorptions;
- l'allocation de quotas à titre gratuit et la compensation des coûts indirects du carbone sont maintenues, tandis qu'une partie de l'allocation de quotas à titre gratuit est progressivement subordonnée aux investissements. En outre, le taux de suppression progressive de l'allocation de quotas à titre gratuit pour les secteurs relevant du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) est révisé afin de tenir compte de tout risque résiduel de fuite de carbone;
- le soutien financier à l'innovation et aux investissements dans les technologies de décarbonation parvenues à maturité est accru, y compris pour l'industrie, de sorte qu'une part plus importante des recettes du SEQUE de l'UE est restituée aux entreprises. En particulier, la nouvelle Banque pour la décarbonation de l'industrie (BDI), dotée d'une enveloppe de 100 milliards d'euros, se consacre à l'industrie. La BDI s'attaquera également au risque résiduel de fuite de carbone affectant les secteurs couverts par le MACF;
- une tarification efficace du carbone correspondant à la part équitable de l'UE dans les émissions du transport international est assurée par une application appropriée du SEQUE de l'UE aux vols au départ de l'UE, notamment en évitant la double tarification grâce à un mécanisme de déduction des coûts de compensation au titre du CORSIA;
- la déduction des émissions des navires dont le prix est fixé par l'OMI permet d'assurer la cohérence avec une mesure mondiale une fois celle-ci adoptée et élimine tout risque de double tarification des émissions;
- le risque de fraude pour le secteur maritime est traité par de nouvelles mesures;
- un soutien spécifique et direct au transport maritime et à l'aviation favorise l'adoption de CDA produits dans l'UE, de technologies propres et d'hydrogène, tandis que le

Fonds pour la modernisation et le Fonds pour l'innovation continuent d'apporter un soutien substantiel;

- l'incinération des déchets municipaux est intégrée dans le SEQUE de l'UE. Le stade de comptabilisation du carbone capté dans les produits (CUC) est situé en aval pour les produits et au niveau du producteur ou du distributeur de carburants pour les carburants de synthèse. Cela permet aux industries dont les émissions sont difficiles à réduire de suivre une voie de décarbonation;
- des mesures de simplification sont prévues pour la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions dans le transport maritime, afin de réduire les lacunes, les divergences et les doubles emplois entre les cadres existants en matière de décarbonation du transport maritime;
- des éléments de simplification ciblés profitent à l'industrie et aux pouvoirs publics en réduisant les coûts administratifs de mise en conformité et en renforçant l'efficacité de la mise en œuvre du système.

Les **coûts & avantages globaux** de l'option privilégiée ne peuvent pas être facilement quantifiés, principalement parce que les détails essentiels seront précisés dans des actes délégués et d'exécution (par exemple, les réformes des mesures de protection contre les fuites de carbone, les règles applicables aux installations dans des domaines tels que le captage et l'utilisation du carbone (CUC), l'absorption du carbone et les déchets, ainsi que la conception de la Banque pour la décarbonation de l'industrie et de l'accélérateur d'investissement du SEQUE). L'annexe III de l'analyse d'impact offre une vue d'ensemble des coûts et avantages de la proposition, quantifiés dans la mesure du possible à ce stade du processus législatif.

En ce qui concerne la **réduction des coûts**, la proposition maintient le cadre de conformité existant du SEQUE de l'UE lorsque cela est possible et introduit des simplifications le cas échéant (par exemple en matière de surveillance, de déclaration et de vérification pour l'aviation, le transport maritime et les installations fixes). L'extension du SEQUE aux déchets s'appuiera sur les règles de surveillance et de déclaration existantes prévues par la directive pour ce secteur. Dans le cas de l'absorption de carbone et du CUC, les exploitants ne devront supporter les coûts administratifs et de mise en conformité correspondants que s'ils choisissent de recourir aux possibilités proposées pour réduire leur obligation de restitution.

En ce qui concerne les **avantages**, le principal avantage de la proposition réside dans le maintien d'un signal de prix du carbone stable et prévisible au-delà de 2030, ainsi que dans l'extension de la couverture du SEQUE à de nouveaux secteurs (déchets, certains exploitants aériens et maritimes) et à de nouvelles possibilités d'atténuation (captage et utilisation du carbone, absorption du carbone).

L'avantage du signal de prix est obtenu en fixant un plafond du SEQUE et un facteur de réduction linéaire compatibles avec l'objectif convenu pour 2040, ainsi qu'en réformant la réserve de stabilité du marché. Cela génère à son tour des avantages pour la société en favorisant la réduction des émissions, l'innovation et l'investissement. La proposition renforce encore cet avantage grâce à des affectations nouvelles et modifiées des recettes tirées de la mise aux enchères, notamment la création de la Banque pour la décarbonation de l'industrie et de l'accélérateur d'investissement du SEQUE et le soutien aux carburants durables dans l'aviation et le transport maritime. En ce qui concerne les avantages pour l'industrie, la proposition prévoit également une trajectoire de décarbonation plus progressive après 2030 par rapport à la directive existante et prolonge les mesures de protection contre les

fuites de carbone au-delà de 2030, en proposant des réformes du régime d'allocation de quotas à titre gratuit pour les installations industrielles.

L'extension du champ d'application du SEQE de l'UE contribue à la réalisation des objectifs à l'échelle de toute l'économie fixés par la loi européenne sur le climat de la manière la plus efficace possible au regard des coûts, en étendant à de nouveaux secteurs et activités les mesures incitatives fondées sur le marché visant à réduire, à réutiliser ou à éliminer les émissions de CO₂.