

Cinq questions sur la taxe carbone aux frontières, qui effraie tant les entreprises

Le 1^{er} octobre, les entreprises européennes devront déclarer leurs importations de matières premières les plus polluantes pour mettre en place en 2026 la taxe carbone aux frontières. Mais la mesure fait craindre le pire aux entreprises du continent.

Cette mesure, adoptée par le législateur européen en décembre dernier, doit entrer en vigueur de manière complète au 1^{er} janvier 2026. Mais elle est très critiquée, les entreprises européennes craignant d'être pénalisées, notamment dans l'industrie. Explications.

1. Qu'est-ce que la taxe carbone aux frontières ?

La « taxe carbone » désigne en réalité le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF). Cette mesure [a été entérinée](#) par le Conseil de l'Union européenne le 10 mai dernier et sa phase d'essai est lancée le 1^{er} octobre. A compter de 2026, ce mécanisme obligera les entreprises européennes qui importent des produits polluants - essentiellement des matières premières - fabriqués hors du continent à payer une compensation pour les émissions issues de la production de ces produits. Concrètement, si une entreprise française importe de l'acier venu de Turquie, elle devra payer un certain prix en compensation équivalent au niveau du carbone émis lors de la production de cette matière première. Au total, plus de 14 milliards d'euros annuels de revenus sont espérés par l'UE.

2. Quel est son objectif ?

Le mécanisme de la taxe carbone aux frontières s'inscrit dans le cadre du « Green Deal » européen, le plan de lutte contre le réchauffement climatique. Le continent s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Le but est de lutter contre les « fuites de carbone », c'est-à-dire le fait que les entreprises européennes délocalisent une partie de leur production hors-UE pour échapper aux taxes carbone qui s'appliquent déjà à l'intérieur du continent, notamment pour les matières premières très polluantes.

En Europe, les entreprises doivent depuis 2005 acheter des crédits carbone, ou quotas (le droit d'émettre une tonne de CO₂), pour compenser leurs émissions. Elles peuvent revendre ces quotas lorsqu'elles polluent moins et sont ainsi gagnantes. Le tout pour favoriser une baisse globale des émissions. Le marché carbone réglementé a par ailleurs vu ses prix augmenter massivement depuis sa création. A noter que les secteurs les plus touchés par la concurrence internationale - sidérurgie, ciment, papier, sucre... - [bénéficient de quotas gratuits](#) pour éviter les distorsions de prix, jusqu'à leur suppression en 2034.

Le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières est le pendant du marché européen du carbone, mais appliqué à la production hors-UE. A terme, lors du passage à la douane, les importations se verront appliquer un surcoût équivalent à celui que paie une entreprise européenne pour les quotas carbone. L'objectif étant de rétablir une concurrence sur les prix entre les produits issus de l'UE et les autres, pour encourager les entreprises à produire sur le sol européen. Mais aussi d'entraîner les pays étrangers à mettre en place le même système.

3. Quels sont les produits concernés ?

La première phase de la mise en place de la taxe carbone, du 1^{er} octobre au 31 janvier 2024, n'impose aucun prix. Elle doit permettre d'évaluer les importations, de calculer le niveau des prix qui leur seront appliqués et de déterminer une méthodologie viable.

Durant cette phase, les entreprises devront déclarer ce qu'elles importent de l'extérieur du Vieux Continent, pour les matières premières les plus polluantes, et l'équivalent d'émissions de carbone. Les produits concernés sont l'acier, l'aluminium, le ciment, l'engrais, l'hydrogène et l'électricité, mais aussi des produits transformés comme les boulons et les vis. L'ensemble de ces secteurs représentent plus de 50 % des émissions industrielles du continent européen.

4. Pourquoi fait-elle si peur aux entreprises ?

Depuis l'annonce de cette mesure, les entreprises européennes, et françaises, craignent le pire, et ce pour plusieurs raisons. D'abord, déclarer ses importations et les émissions de carbone liées n'est pas si simple pour les industriels et pourrait devenir un vrai casse-tête administratif durant la phase d'essai. Mais plus que cela, les entreprises craignent une distorsion des prix avec les concurrents non européens. Car les marchés extérieurs n'ont pas de mécanisme comparable, et de nombreux pays n'appliquent que peu voire pas de taxe sur le carbone sur leur sol. Le

déséquilibre entre les prix des produits européens et non européens pourrait donc se creuser de plus en plus.

C'est d'autant plus vrai pour les produits transformés, non concernés par le MACF, à l'instar des voitures, que les producteurs hors Europe pourront continuer à exporter chez nous à des prix concurrentiels, alors que les entreprises européennes seront obligées d'augmenter leurs prix pour compenser le mécanisme d'ajustement. Mais à terme, le MACF doit s'étendre à d'autres marchandises transformées pour éviter cet effet pervers.

5. Quelles pourraient être ses conséquences au-delà de l'UE ?

L'Union européenne discute cette mesure depuis des années, avec un objectif clair : forcer ses voisins, et les pays bien au-delà, à réduire eux aussi leurs émissions. Mais la tâche est ardue. La Turquie, très dépendante de ses exportations vers l'UE, ainsi que l'Indonésie, prévoient de taxer le carbone pour atténuer les effets de ce mécanisme. L'Inde, dont l'Europe est le troisième partenaire commercial, [craint que les entreprises du continent ne se détournent](#) de ses matières premières à l'exportation, d'autant que la production locale est particulièrement émettrice de carbone, bien davantage que d'autres pays. Cela pourrait donc coûter très cher pour les Européens d'importer de l'acier indien. Mais si le pays exportateur développe lui-même un marché carbone, l'Union européenne n'appliquera pas le mécanisme. Cherchant ainsi à encourager les pays tiers.

The logo for 'LA TRIBUNE' is displayed in a bold, blue, sans-serif font. The word 'LA' is positioned above 'TRIBUNE', with the 'A' in 'LA' being significantly larger than the other letters. The 'T' in 'TRIBUNE' is also notably large, creating a strong visual impact.

La taxe carbone aux frontières de l'Europe entre en vigueur ce 1er octobre

Le Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), instauré pour protéger les efforts de verdissement des économies européennes, est entré ce dimanche dans sa phase d'essai déclarative sans taxation, avant une réelle entrée en vigueur en 2026. Ensuite, ces nouvelles taxes pourraient rapporter 3 milliards d'euros à l'Union européenne mais les industriels étrangers qui exportent vers le Vieux continent entendent prendre en compte ses effets.

Le dispositif avait reçu le feu vert du Parlement européen le 18 avril dernier. Il entre, à compter de ce 1er octobre, en application, dans une phase appelée « à blanc », jusqu'à la fin 2025. L'Union européenne a commencé dimanche à déployer son mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), qui permet d'appliquer aux importations de produits polluants (comme l'acier ou le ciment par exemple) les règles du marché européen du carbone.

Les importateurs devront ainsi désormais déclarer les émissions liées à la production des produits importés. Ensuite, à partir de 2026, ces entreprises devront se soumettre à de nouvelles taxes sur les émissions carbone d'importations des industriels. Ce qui n'est pas sans susciter des inquiétudes du côté des partenaires étrangers, dont la Chine, mais aussi pour le pouvoir d'achat des Européens qui risqueraient une répercussion.

Concrètement, le MACF obligera les entreprises qui importent dans l'Union européenne « *des marchandises à forte intensité carbone* » des secteurs du fer et de l'acier, de l'aluminium, du ciment, des engrais et de l'électricité, à payer une taxe sur le CO2 émis lors de leur fabrication à l'étranger. Ainsi, l'importateur d'acier chinois ou de ciment turc devra ainsi déclarer les émissions liées au processus de production. Si elles dépassent le standard européen, l'entreprise concernée devra acquérir un certificat d'émission au prix du CO2 dans l'Union européenne. Si un marché de carbone existe dans le pays de production, mais avec un prix du carbone moins élevé qu'en Europe, comme c'est le cas actuellement en Chine et dans certains États américains, l'importateur paiera la différence.

Objectif affiché, maintenir des conditions de concurrence équitables entre les fabricants européens de ces produits - déjà soumis au marché carbone européen - et les autres, face à la disparition programmée des quotas gratuits en Europe. Aussi, cette taxe pourrait rapporter à l'Union européenne environ « *3 milliards d'euros en 2030, et sans doute plus après* ». Une somme qui serait d'abord utilisée dans le plan de relance de 750 milliards d'euros prévu pour pallier les conséquences économiques de la pandémie de Covid-19. Une erreur, selon les organisations environnementales, qui plaident pour un fond en faveur du climat.

Aussi, ce mécanisme pourrait se retourner contre l'Union européenne.

[Lire aussi La taxe carbone aux frontières : l'arme qui pourrait se retourner contre l'industrie européenne](#)

Les producteurs de fer, d'acier, de ciment... vont-ils s'y plier sans conséquences ?

Premier du genre, il a déjà suscité l'inquiétude de certains des partenaires commerciaux de l'UE, l'émissaire pour le climat chinois, Xie Zhenhua, appelant notamment à ne pas recourir à des mesures unilatérales telles que le dispositif approuvé par les Vingt-Sept.

A partir de 2026, les importateurs devront acheter des « certificats » pour s'aligner avec le prix des quotas de carbone dans l'UE.

Le MACF s'appliquera au fer et à l'acier, au ciment, à l'aluminium, aux engrais et à l'électricité mais aussi à l'hydrogène, ou à certains produits finaux comme les vis et les boulons par exemple.

Selon le commissaire européen à l'Economie, Paolo Gentiloni, le dispositif doit notamment permettre d'éviter la délocalisation de la production manufacturière de l'UE vers des pays aux standards moins exigeants.

Il devrait également permettre aux industriels européens de rester compétitifs face à leurs concurrents étrangers alors qu'ils font des investissements pour contribuer à atteindre les objectifs climatiques fixés par l'UE, qui s'est engagée à réduire ses émissions nettes de 55% d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

La Commission européenne estime que le dispositif est conforme aux règles de l'Organisation mondiale du commerce puisqu'il traite les entreprises étrangères et nationales de la même manière et qu'il permet de déduire le prix du carbone déjà payé à l'étranger des droits de douane.

« Le mécanisme montera ensuite en charge progressivement sur une durée de 9 ans, de 2026 à 2034, en parallèle de la réforme également du marché de quotas carbone », a indiqué de son côté le gouvernement français.

(Avec Reuters)