# Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime»)

2021/0210(COD) - 04/10/2022 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Jörgen WARBORN (PPE, SE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

***Objectif et finalité***

Le présent règlement établirait des règles uniformes imposant: a) la limitation de l'intensité en gaz à effet de serre (GES) de l'énergie utilisée à bord par un navire à l'arrivée, au séjour ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre et b) l'obligation d'utiliser l'alimentation électrique à terre ou une technologie à émissions nulles dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Ce faisant, le règlement viserait à accroître l'utilisation systématique de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone et de sources d'énergie de substitution dans le transport maritime dans l'ensemble de l'Union, conformément à l'objectif de l'Union de parvenir à la neutralité climatique au plus tard en 2050 et aux objectifs de l'accord de Paris, tout en assurant le bon fonctionnement du trafic maritime, en créant des possibilités de développement pour l'industrie maritime et en évitant les distorsions du marché intérieur.

***Champ d'application***

Le règlement proposé devrait s'appliquer à tous les navires d'une jauge brute supérieure à 5000 et englober 100% de leurs voyages intra-UE et 50% de leurs voyages entre des ports de l'UE et des ports situés dans des pays tiers.

Les députés ont proposé l'inclusion d'un nouvel article stipulant que les États membres peuvent, en ce qui concerne l'énergie utilisée lors de **voyages effectués par des navires à passagers** autres que des navires de croisière entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et un port d'escale relevant de la juridiction du même État membre situé dans une île comptant moins de 100.000 résidents permanents, et en ce qui concerne l'énergie utilisée pendant leur séjour dans une escale portuaire de l'île correspondante, exempter des itinéraires et des ports spécifiques de l'application du règlement.

En outre, le rapport a demandé à la Commission de surveiller en permanence l'impact de ce règlement sur le **détournement des cargaisons**, en particulier via les ports de transbordement des pays voisins. Lorsque la Commission identifie des impacts négatifs majeurs sur les ports de l'Union, elle devrait soumettre au Parlement européen et au Conseil des propositions législatives visant à modifier le règlement.

***Limite de l'intensité en gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire***

Les députés ont proposé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre de :

- **20%** à partir du 1er janvier 2035;

- **38%** à partir du 1er janvier 2040;

- **64%** à partir du 1er janvier 2045;

- **80%** à partir du 1er janvier 2050.

Pour les navires appartenant aux classes de glace, un facteur de correction devrait être appliqué, ce qui entraîne la déduction de la consommation de carburant plus élevée liée à la navigation sur les glaces.

***Utilisation de carburants renouvelables d'origine non biologique***

Le rapport propose que les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) soient mis à disposition dans les ports de leur territoire. À partir du 1er janvier 2030, **au moins 2%** de l'énergie moyenne annuelle utilisée à bord d'un navire devraient être couverts par des RFNBO.

***Alimentation électrique à terre***

En ce qui concerne l'obligation pour les navires de se connecter à l'alimentation électrique à terre dans certaines situations afin de limiter la pollution atmosphérique, un nouvel article propose qu'à partir du 1er janvier 2030, un navire à quai dans un port d'escale couvert par le règlement sur les infrastructures pour carburants de substitution se connecte à l'alimentation électrique à terre et l'utilise pour tous ses besoins en électricité lorsqu'il est à quai. Si un port non couvert par le règlement RTE-T a volontairement installé une alimentation électrique quai, les navires faisant escale dans ce port et disposant d'un équipement d'alimentation électrique à quai compatible à bord devront se connecter au système d'alimentation électrique à quai lorsqu'il est disponible au poste d'amarrage visité.

***Calcul des facteurs d'émission et conformité***

Le règlement fournit des tableaux avec des valeurs de référence par défaut permettant de calculer les facteurs d'émission pour les combustibles du puits au réservoir et du réservoir au sillage. Ces valeurs par défaut devraient constituer le critère de conformité ou non d'un navire en fonction du mélange de carburants qu'il utilise. Les députés ont suggéré qu'outre les valeurs par défaut fixées dans les annexes, le propriétaire ou l'exploitant du navire pourrait utiliser des valeurs réelles pour les émissions du puits au réservoir et du réservoir au sillage, à condition qu'elles soient certifiées au moyen d'essais en laboratoire ou de mesures directes des émissions.

***Fonds pour les océans***

Les députés ont proposé la mise en place d'un Fonds pour les océans dédié qui canaliserait les revenus générés par la mise aux enchères des quotas maritimes dans le cadre du SCEQE vers le secteur maritime. Les **recettes provenant des sanctions pécuniaires** prévues par le règlement devraient être versées au Fonds pour les océans et être utilisés pour soutenir des projets et des investissements liés à l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires et des ports, aux technologies et infrastructures innovantes pour décarboner le transport maritime, à la production et au déploiement de carburants alternatifs durables et au développement de technologies de propulsion à émissions nulles.