

Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime»)

2021/0210(COD) - 19/10/2022 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 451 voix pour, 137 contre, et 54 abstentions, des **amendements** à 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 question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

Les principaux amendements adoptés en plénière portent sur les points suivants :

Objectif et finalité

Le règlement établirait des règles uniformes imposant: a) une **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) **une obligation d'utiliser l'alimentation électrique à quai** 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 la fluidité 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 Parlement a demandé que la Commission surveille en permanence l'impact de ce règlement sur le détournement des cargaisons, en particulier par l'intermédiaire des 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.

La Commission avait proposé des réductions de 13%, 26%, 59% et 75%.

Utilisation de carburants renouvelables d'origine non biologique

Le Parlement 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. Au plus tard en 2028, la Commission évaluerait cette obligation en vue de l'adapter, par exemple dans le cas où il existe de sérieuses inquiétudes quant à la capacité de production, à la disponibilité ou au prix desdits carburants renouvelables.

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 amendement propose **qu'à partir du 1er janvier 2030**, un navire à quai dans un port d'escale couvert par le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs se raccorde à l'alimentation électrique à terre et l'utilise pour tous ses besoins en électricité lorsqu'il est à quai.

Si un port situé en dehors du RTE-T a choisi de se doter d'une installation d'alimentation électrique à quai, les navires y faisant escale et ayant à bord un équipement d'alimentation électrique à quai compatible devront se connecter à cette installation lorsqu'elle est disponible sur le quai où ils débarquent.

Des **consultations** devraient être organisées entre les gestionnaires des ports, les exploitants de terminaux, les propriétaires et exploitants de navires, les fournisseurs d'alimentation électrique à quai, les gestionnaires de réseau et les autres parties prenantes concernées, afin de garantir une coopération en ce qui concerne les infrastructures d'alimentation électrique à quai planifiées et déployées dans les différents ports, ainsi que la demande prévisible des navires faisant escale dans ces ports.

Fonds pour les océans

Les députés ont proposé la mise en place d'un Fonds spécifique pour les océans permettant de réaffecter au secteur maritime les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas maritimes dans le cadre du système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE). Les **recettes provenant du paiement 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.

Rapports et suivi

Le 1er janvier 2024 au plus tard, la Commission devrait rédiger un rapport sur les **incidences sociales** du règlement. Ce rapport devrait comprendre une prévision de l'incidence du règlement sur les besoins en matière d'emploi et de formation jusqu'en 2030 et 2050.

Le règlement devrait être revu et, le cas échéant, modifié quand de **nouvelles technologies de réduction des gaz à effet de serre** telles que le captage du CO₂ à bord, de nouveaux carburants renouvelables et bas carbone, et de nouvelles méthodes de propulsion, telles que la propulsion éolienne, parviennent à maturité. La Commission devrait évaluer en permanence la maturité des différentes technologies de réduction des gaz à effet de serre et présenter un premier bilan au plus tard le 1er janvier 2027.