

Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime»)

2021/0210(COD) - 11/07/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 555 voix pour, 48 contre et 25 abstentions, une résolution législative 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 position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Objectif et finalité

Le règlement établit 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, son objectif consiste à accroître la cohérence dans l'utilisation des carburants renouvelables et bas carbone et des sources d'énergie de substitution dans le transport maritime dans l'ensemble de l'Union, conformément à l'objectif de parvenir à la neutralité climatique à l'échelle de l'Union au plus tard en 2050, tout en assurant le bon fonctionnement du transport maritime, en offrant une sécurité réglementaire quant à l'utilisation des carburants renouvelables et bas carbone et de technologies durables et en évitant les distorsions sur le marché intérieur.

Limite de l'intensité en GES de l'énergie utilisée à bord d'un navire

Le texte amendé prévoit que les navires devront diminuer progressivement leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) en réduisant la quantité de GES dans l'énergie qu'ils utilisent de :

- 2 % à partir du 1er janvier 2025;
- 6 % à partir du 1er janvier 2030;
- 14,5 % à partir du 1er janvier 2035;
- 31 % à partir du 1er janvier 2040;
- 62 % à partir du 1er janvier 2045;
- **80 % à partir du 1er janvier 2050.**

Cela devra concerner les **navires d'une jauge brute supérieure à 5000 tonnes**, ainsi que toute l'énergie utilisée à bord ou entre les ports de l'UE, et 50% de l'énergie utilisée lors des voyages lorsque le port de départ ou d'arrivée se trouve en dehors de l'UE, ou dans les régions ultrapériphériques de l'UE.

Les États membres pourront **exempter** de l'application du règlement, certains itinéraires et ports en ce qui concerne l'énergie utilisée lors des 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 sur une île comptant moins de 200.000 résidents permanents, et en ce qui concerne l'énergie utilisée pendant leur séjour dans une escale portuaire de ladite île. Aucune de ces exemptions ne s'appliquera au-delà du 31 décembre 2029.

Utilisation de carburants renouvelables d'origine non biologique

Pour le calcul de l'intensité en GES de l'énergie utilisée à bord d'un navire, du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2033, un coefficient multiplicateur de «2» pourra être utilisé pour récompenser le navire pour l'utilisation de carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO).

La Commission surveillera, calculera et publiera chaque année au plus tard dix-huit mois après la fin de chaque période de déclaration, la part des RFNBO dans l'énergie utilisée annuellement à bord des navires relevant du champ d'application du règlement.

Les nouvelles règles fixent **un objectif de 2% d'utilisation de carburants renouvelables à partir de 2034** si la Commission déclare qu'en 2031, les RFNBO représentent moins de 1% du mix énergétique.

S'il ressort de façon probante des activités de surveillance et de l'évaluation de la Commission que la capacité de production et la disponibilité de RFNBO pour le secteur maritime sont insuffisantes, que la distribution géographique de ces carburants est inégale ou que le prix de ces carburants est trop élevé, le sous-objectif de 2% ne s'appliquera pas.

Alimentation électrique à terre

Afin de réduire considérablement la pollution de l'air dans les ports, les porte-conteneurs et les navires de passagers seront **obligés d'utiliser l'alimentation électrique à terre** pour tous leurs besoins en électricité lorsqu'ils sont amarrés à quai dans des principaux ports européens à partir de 2030.

L'obligation d'utiliser l'alimentation en électricité à quai devra, en principe, être limitée aux navires amarrés à quai. Néanmoins, la Commission devra régulièrement réévaluer la situation, en vue d'étendre cette obligation aux navires au mouillage, lorsque les technologies requises seront suffisamment matures. Dans l'intervalle, les États membres seront autorisés à imposer, dans certains cas, l'obligation d'utiliser l'alimentation en électricité à quai aux navires au mouillage, par exemple dans les ports qui sont déjà équipés de cette technologie ou qui sont situés dans des zones où toute pollution devrait être évitée.

Des **exceptions** à l'obligation d'utiliser l'alimentation en électricité à quai seront en outre prévues pour un certain nombre de raisons objectives, sous réserve d'une vérification par l'autorité compétente de l'État membre du port d'escale ou par toute entité dûment autorisée, après consultation du gestionnaire du port lorsqu'il y a lieu.

Ces exceptions seront limitées aux escales portuaires non programmées et non systématiques répondant à des impératifs de sécurité ou de sauvetage de vies humaines en mer, aux courts séjours de navires amarrés à quai de moins de deux heures, soit la durée minimale requise pour le raccordement, aux situations dans lesquelles l'alimentation en électricité à quai est indisponible ou incompatible, à l'utilisation de l'énergie produite à bord dans des situations d'urgence, ainsi que pour les essais de maintenance et les essais fonctionnels.

Certification et sanctions

Une certification et une surveillance strictes des carburants seront essentielles pour atteindre les objectifs du règlement et garantir l'intégrité environnementale des carburants renouvelables et bas carbone qui devraient être déployés dans le secteur maritime.

Les activités de vérification seront effectuées par des **vérificateurs**. Ces derniers devront être dotés de moyens et de personnel proportionnels à la taille de la flotte pour laquelle ils effectuent des activités de vérification au titre du règlement. La vérification devra garantir l'exactitude et l'exhaustivité de la surveillance et de la déclaration par les compagnies, ainsi que le respect du règlement.

Un «**document de conformité FuelEU**» délivré par un vérificateur ou, le cas échéant, par l'autorité compétente de l'État responsable devra être détenu par les navires en guise de preuve de la conformité avec les limitations de l'intensité en GES de l'énergie utilisée à bord d'un navire et avec l'obligation d'utiliser l'alimentation en électricité à quai. Les vérificateurs devront enregistrer dans la **base de données FuelEU** la délivrance du document de conformité FuelEU.

Une **sanction FuelEU** devra également être imposée pour chaque escale non conforme. Cette sanction devra être proportionnelle au coût d'utilisation de l'électricité à un niveau suffisant, dissuader d'utiliser des sources d'énergie plus polluantes et être exprimée sous la forme d'un montant fixe en euros, multiplié par la demande totale de puissance électrique établie du navire à quai et par le nombre total d'heures, arrondi à l'heure entière la plus proche, passées à quai en situation de non-conformité avec les exigences en matière d'alimentation en électricité à quai.