













# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2021/0210(COD) Procédure terminée
Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime») Modification Directive 2009/16/EC <a href="#">2005/0238(COD)</a>	
Sujet 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.60.05 Energies douces et renouvelables 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone	
Priorités législatives <a href="#">Déclaration commune 2023-24</a> <a href="#">Déclaration commune 2021</a> <a href="#">Déclaration commune 2022</a>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> <a href="#">Transports et tourisme</a>	 <a href="#">WARBORN Jörgen</a> Rapporteur(e) fictif/fictive  <a href="#">TAX Vera</a>  <a href="#">KATAINEN Elsi</a>  <a href="#">PAULUS Jutta</a>  <a href="#">CAMPOMENOSI Marco</a>  <a href="#">VAN OVERTVELDT Johan</a>  <a href="#">PIMENTA LOPES João</a>	29/10/2021
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
<b>ENVI</b> <a href="#">Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</a> (Commission associée)	 <a href="#">WÖLKEN Tiemo</a>	17/09/2021	
<b>ITRE</b> <a href="#">Industrie, recherche et énergie</a> (Commission associée)	 <a href="#">ANDRESEN Rasmus</a>	30/09/2021	

## Événements clés

14/07/2021	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2021)0562</a>	Résumé
13/09/2021	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/11/2021	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
03/10/2022	Vote en commission, 1ère lecture		
04/10/2022	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A9-0233/2022</a>	Résumé
17/10/2022	Débat en plénière		
19/10/2022	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0367/2022</a>	Résumé
19/10/2022	Dossier renvoyé à la commission compétente		
24/05/2023	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE746.978 GEDA/A/(2023)003055	
10/07/2023	Débat en plénière		
11/07/2023	Résultat du vote au parlement		
11/07/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0262/2023</a>	Résumé
25/07/2023	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
13/09/2023	Signature de l'acte final		
22/09/2023	Publication de l'acte final au Journal officiel		

## Informations techniques

Référence de procédure	2021/0210(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Directive 2009/16/EC <a href="#">2005/0238(COD)</a>
Base juridique	Règlement du Parlement EP 57; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2

Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/9/06918

## Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2021)0562</a>	14/07/2021	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2021)0562	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0635	15/07/2021	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2021)0636	15/07/2021	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES3630/2021</a>	08/12/2021	ESC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE729.908</a>	04/04/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE731.663</a>	28/04/2022	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE731.682</a>	28/04/2022	EP	
Avis de la commission	ENVI	<a href="#">PE703.146</a>	20/06/2022	EP	
Avis de la commission	ITRE	<a href="#">PE704.703</a>	28/06/2022	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0233/2022</a>	04/10/2022	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0367/2022</a>	19/10/2022	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2023)003055	26/04/2023	CSL	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0262/2023</a>	11/07/2023	EP	Résumé
Projet d'acte final		00026/2023/LEX	13/09/2023	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2023)459</a>	30/10/2023	EC	

## Informations complémentaires

Document de recherche	<a href="#">Briefing</a>	23/11/2021
-----------------------	--------------------------	------------

## Acte final

[Règlement 2023/1805](#)  
[JO L 234 22.09.2023, p. 0048](#) Résumé

## Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime»)

OBJECTIF : proposer un cadre commun de l'UE sur l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans le transport maritime (FuelEU).

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : dans le contexte de la transition vers des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone et vers des sources d'énergie

de substitution, il est essentiel d'assurer le bon fonctionnement et une concurrence équitable sur le marché du transport maritime de l'UE en ce qui concerne les combustibles marins, qui représentent une part importante des coûts des exploitants de navires.

Les variations des prix du carburant marin peuvent avoir une incidence importante sur le rendement économique des exploitants de navires. Dans le même temps, l'écart de prix entre les combustibles marins conventionnels d'origine fossile et les carburants renouvelables à faible teneur en carbone reste élevé.

Pour parvenir à des réductions significatives des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime international, des mesures sont nécessaires afin de garantir que la pénétration des carburants renouvelables à faible teneur en carbone sur le marché des combustibles marins se fasse dans des conditions de concurrence loyale sur le marché du transport maritime de l'UE.

Le pacte vert pour l'Europe a lancé une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'UE en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, économe en ressources et compétitive. La [«loi européenne sur le climat»](#) a rendu juridiquement contraignant l'objectif de neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050.

La Commission présente un ensemble complet de propositions interdépendantes dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» de sorte à permettre à l'Union de réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55% d'ici à 2030 par rapport à 1990. Ce paquet législatif est la composante la plus complète des efforts déployés pour mettre en œuvre le nouvel objectif climatique ambitieux de 2030 auquel tous les secteurs économiques et toutes les politiques devront contribuer.

CONTENU : en vue de garantir que le secteur du transport maritime contribue aux ambitions climatiques de l'Union, la Commission présente l'initiative «FuelEU Maritime» qui vise à établir un cadre réglementaire commun de l'UE pour augmenter la part des carburants renouvelables et à faible teneur en carbone dans le secteur du transport maritime international sans créer d'obstacles au marché unique.

En particulier, le règlement proposé :

- encourage l'utilisation de combustibles maritimes durables et de technologies à émissions nulles en imposant une limite maximale à la teneur en gaz à effet de serre de l'énergie utilisée par les navires faisant escale dans les ports européens;
- oblige les navires à passagers et les porte-conteneurs à utiliser l'alimentation électrique à quai dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre, sauf s'ils peuvent démontrer qu'ils ont recours à une autre technologie à émissions nulles;
- établit les principes communs pour le contrôle du respect des dispositions: le règlement s'appuie sur le système existant de surveillance, de vérification et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre du secteur;
- établit l'obligation pour les navires d'être munis d'un certificat de conformité FuelEU en cours de validité et fixe les conditions de délivrance d'un certificat de conformité FuelEU;
- établit les sanctions en cas de non-conformité;
- exige que la Commission fasse rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement, au moins tous les cinq ans.

Implications budgétaires

Les coûts prévus de 500.000 euros sont liés aux services informatiques, au développement du système informatique et à la mise en commun des navires pour la mise en conformité.

## Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime»)

---

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 quatre 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 utilisées 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.

## Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime»)

---

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 (SEQUE). Les recettes provenant du paiement des sanctions pécuniaires prévues par le règlement devraient être versées au Fonds pour les océans et être utilisées 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 CO<sub>2</sub> 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.

## Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime»)

---

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.

## Combustibles maritimes durables («FuelEU Maritime»)

---

**OBJECTIF** : accroître la demande et l'utilisation cohérente de carburants renouvelables et bas carbone et réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime, tout en garantissant la fluidité du trafic maritime et en évitant les distorsions sur le marché intérieur.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (UE) 2023/1805 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.

**CONTENU** : le principal objectif de l'initiative FuelEU Maritime, un élément essentiel du paquet «Ajustement à l'objectif 55» de l'UE, consiste à accroître la cohérence dans l'utilisation des carburants renouvelables et bas carbone et des sources décarbonées de substitution dans le transport maritime dans l'ensemble de l'Union.

La nouvelle législation vise à placer le transport maritime sur la trajectoire des objectifs climatiques de l'UE pour 2030 et 2050 et devrait jouer un rôle fondamental dans la mise en œuvre de la loi européenne sur le climat.

Le nouveau règlement comporte les principales dispositions suivantes :

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

Le règlement contient des mesures visant à faire en sorte que l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants utilisés par le secteur du transport maritime diminue progressivement au fil du temps, passant de 2 % en 2025 à 80 % d'ici 2050.

Le règlement s'appliquera sans discrimination aux navires, quel que soit leur pavillon. Il s'appliquera aux navires d'une jauge brute supérieure à 5000, mais ne s'appliquera pas aux navires de guerre ni aux navires d'appoint de la marine de guerre, aux navires de pêche ou aux navires-usines pour le traitement du poisson, aux navires en bois de construction primitive, aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ni aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Le règlement prévoit des exceptions limitées dans le temps pour le traitement spécifique des régions ultrapériphériques, des petites îles et des zones fortement dépendantes, sur le plan économique, de leur connectivité.

**Incentive pour l'utilisation de carburants renouvelables d'origine non biologique**

Le règlement introduit un ensemble de mesures visant à assurer un soutien en faveur de l'utilisation des carburants renouvelables d'origine non biologique durables, y compris la possibilité d'appliquer jusqu'à la fin de 2033 un coefficient multiplicateur permettant de comptabiliser deux fois l'énergie provenant des carburants renouvelables d'origine non biologique.

En outre, un sous-objectif de 2% de carburants renouvelables d'origine non biologique s'appliquera à partir de 2034 si, après avoir surveillé le marché, la Commission indique que la part des carburants renouvelables d'origine non biologique dans les combustibles de route utilisés par les navires relevant du champ d'application du règlement est inférieure à 1% en 2031.

**Alimentation électrique à quai**

Le règlement prévoit l'obligation pour les navires à passagers et les porte-conteneurs d'utiliser l'alimentation électrique à quai pour tous les besoins en électricité lorsqu'ils sont amarrés à quai dans les principaux ports de l'UE à partir de 2030, en vue d'atténuer la pollution atmosphérique dans les ports, qui sont souvent proches de zones densément peuplées.

**Certification et surveillance**

Une certification et une surveillance strictes des carburants est essentielle 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. Cette certification devra être effectuée au moyen d'une procédure transparente et non discriminatoire.

Au plus tard le 31 août 2024, les compagnies devront soumettre aux vérificateurs un plan de surveillance pour chacun de leurs navires en indiquant la méthode choisie pour surveiller et déclarer la quantité, le type et le facteur d'émission de l'énergie utilisée à bord des navires, ainsi que d'autres informations pertinentes.

Les activités de vérification seront effectuées par des vérificateurs. 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.

Les combustibles fossiles seront exclus du processus de certification prévu par le règlement.

La Commission assurera l'élaboration, le fonctionnement et la mise à jour d'une base de données électronique aux fins du contrôle du respect du règlement.

**Grouper de conformité**

Le règlement introduit un mécanisme de groupement volontaire, dans le cadre duquel les navires seront autorisés à grouper leurs bilans de conformité avec un ou plusieurs autres navires, le groupement devant, dans son ensemble, respecter les limitations de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre en moyenne.

**Sanctions FuelEU**

Les recettes générées par la mise en œuvre du règlement (« sanctions FuelEU ») devront être utilisées pour des projets de soutien à la décarbonation du secteur maritime grâce à un mécanisme de transparence renforcé.

**ENTRÉE EN VIGUEUR** : 12.10.2023.

**APPLICATION** : à partir du 1.1.2025.



Transparence					
TAX Vera	Rapporteur(e) fictif/fictive		TRAN	01/06/2023	ESPO
TAX Vera	Rapporteur(e) fictif/fictive		TRAN	31/05/2023	Methanol Institute
PAULUS Jutta	Rapporteur(e) fictif/fictive		TRAN	25/04/2023	BMWK
TAX Vera	Rapporteur(e) fictif/fictive		TRAN	07/04/2023	KVNR
TAX Vera	Rapporteur(e) fictif/fictive		TRAN	30/03/2023	T&E
WÖLKEN Tiemo	Rapporteur(e) pour avis		ENVI	15/03/2023	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
WÖLKEN Tiemo	Rapporteur(e) pour avis		ENVI	15/03/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
ANDRESEN Rasmus	Rapporteur(e) pour avis		ITRE	21/02/2023	FFG Flensburger Fahrzeugbau Gesellschaft mbH
PAULUS Jutta	Rapporteur(e) fictif/fictive		TRAN	13/02/2023	BMWK
CAMPOMENOSI Marco	Rapporteur(e) fictif/fictive		TRAN	08/02/2023	FuelsEurope
VAN BREMPT Kathleen	Membre	23/09/2022			Transport & Environment
KARLESKIND Pierre	Membre	05/09/2022			sea'hergy
TORVALDS Nils	Membre	03/02/2022			Environmental Defense Fund Europe