

Bruxelles, le 19 novembre 2021
(OR. en)

13897/21

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0210(COD)**

**TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474**

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
N° doc. préc.:	ST 12813/21
N° doc. Cion:	ST 10327/21 INIT + ADD 1-3
Objet:	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 <ul style="list-style-type: none">• Rapport sur l'état des travaux / Débat d'orientation

La présidence a prévu un rapport sur l'état des travaux et un débat d'orientation sur la proposition visée en objet pour la session du Conseil TTE (Transports) qui se tiendra le 9 décembre 2021. Afin d'informer les ministres des progrès réalisés à ce jour et d'orienter un échange de vues sur des questions de fond, la présidence a élaboré un rapport sur l'état d'avancement des travaux (annexe I) et une note d'orientation (annexe II).

Le Coreper/Conseil sera invité à prendre note du rapport sur l'état des travaux qui figure à l'annexe I. Le Conseil sera invité à examiner les points figurant à l'annexe II.

I. INTRODUCTION

Le 14 juillet 2021, la Commission a présenté la proposition visée en objet au Parlement européen et au Conseil dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55"¹, qui vise à rendre les politiques de l'UE en matière de climat, d'énergie, d'utilisation des sols, de transport et de fiscalité adaptées à la réalisation de l'objectif de l'UE consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % à l'horizon 2030 par rapport à 1990.

Le paquet "Ajustement à l'objectif 55" vise à atteindre les objectifs fixés dans la loi européenne sur le climat² de manière à transformer fondamentalement l'économie et la société pour construire un avenir plus juste, plus vert et plus prospère. La réduction des émissions au cours de la prochaine décennie est essentielle pour faire en sorte que l'Europe soit le premier continent neutre pour le climat à l'horizon 2050 et que le pacte vert pour l'Europe devienne une réalité.

Afin d'atteindre l'objectif consistant à mettre l'UE sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050, une réduction d'environ 90 % des émissions dues aux transports serait nécessaire. La proposition susmentionnée jouerait un rôle important à cet égard, son principal objectif étant d'accroître la demande de carburants renouvelables et bas carbone et la cohérence dans leur utilisation dans le secteur maritime, tout en assurant la fluidité du trafic maritime et en évitant les distorsions sur le marché intérieur. Ses principales dispositions portent notamment sur les aspects suivants:

- i) fixer des objectifs de réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires;
- ii) établir des exigences en matière d'utilisation de l'alimentation électrique à quai ou d'énergie à émissions nulles à quai pour les navires, applicables à partir de 2030;

¹ Le paquet comprend douze propositions de la Commission dans les domaines de l'énergie, de l'environnement, de la fiscalité, du commerce et des transports; des propositions supplémentaires dans le domaine de la politique énergétique sont encore attendues avant la fin de cette année. Trois propositions législatives sont directement liées aux politiques des transports: la proposition visée en objet (c'est-à-dire la proposition de règlement relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime - "FuelEU Maritime"), la proposition de règlement relatif à l'utilisation de carburants d'aviation durables dans le secteur aérien ("ReFuel Aviation") et la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

² Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021).

iii) établir des principes relatifs au comptage des biocarburants, du biogaz, des carburants renouvelables d'origine non biologique et des carburants à base de carbone recyclé dans les objectifs de réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre;

iv) établir le certificat de conformité "FuelEU Maritime" et l'obligation pour les navires de le conserver à bord; et

v) introduire des procédures de surveillance, de déclaration, de vérification, d'inspection et d'exécution, ainsi que des dispositions financières (y compris les sanctions à appliquer aux navires en cas de non-conformité et l'affectation des recettes générées par ces sanctions au Fonds pour l'innovation).

Le dossier présente également des liens avec d'autres propositions du paquet "Ajustement à l'objectif 55". En particulier, la définition des carburants qui y est mentionnée ainsi que certains paramètres utilisés pour leur comptage (par exemple, les critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que la certification des carburants renouvelables et bas carbone) proviennent de la directive sur les énergies renouvelables (RED)³. Certaines dispositions relatives à l'approvisionnement en électricité dans les ports maritimes sont étroitement liées à la proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁴. Il convient également de rappeler que le rythme de décarbonation dans le secteur sera fortement influencé par la révision du SEQE⁵, qui porte désormais également sur le transport maritime et introduit un mécanisme de tarification du carbone.

II. TRAVAUX MENES PAR LES AUTRES INSTITUTIONS

Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente au fond⁶ pour la proposition FuelEU Maritime, et M. Jörgen Warborn (SE, PPE) en a été nommé rapporteur.

³ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018).

⁴ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil - doc. 10877/21 + ADD 1 -7.

⁵ Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757 - doc. 10875/21 + ADD 1 – 7).

⁶ Les commissions parlementaires ITRE et ENVI agiront dans le cadre de la procédure avec commissions associées (article 57 du règlement intérieur du Parlement européen).

Le Comité économique et social européen et le Comité des régions n'ont pas encore rendu leur avis sur la proposition.

III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES

Au cours de la présidence slovène, de nombreuses réunions au niveau du groupe "Transports maritimes" ont été consacrées à la proposition FuelEU Maritime. À ce jour, onze réunions ont été consacrées à un examen approfondi article par article de la proposition, à l'étude de son analyse d'impact et des liens avec d'autres propositions du paquet "Ajustement à l'objectif 55".

Par ailleurs, la proposition FuelEU Maritime a été examinée dans le cadre d'un échange de vues plus large sur les trois dossiers relatifs au paquet "Ajustement à l'objectif 55" qui s'est tenu lors de la réunion du Comité des représentants permanents du 12 novembre 2021.

La présidence slovène a également élaboré un rapport (doc. 13977/21) visant à présenter l'état d'avancement général des travaux ainsi qu'un aperçu des progrès accomplis non seulement sur la proposition, mais également sur l'ensemble du paquet "Ajustement à l'objectif 55". Le rapport se concentre sur les aspects horizontaux du paquet, tels que les liens entre les propositions, et sur les principales questions soulevées à ce jour dans le cadre des discussions. Ce rapport a été distribué en tant que document d'information à toutes les formations du Conseil compétentes pour les différentes propositions du paquet.

IV. PRINCIPALES QUESTIONS POLITIQUES ET PROGRES REALISES

Les discussions ont montré que les États membres attachent une grande importance à la proposition, et en partageant la raison d'être et les objectifs. Toutefois, elles ont aussi montré que cette proposition était perçue comme étant complexe, tant du point de vue technique que politique, et qu'un délai supplémentaire serait nécessaire pour permettre aux États membres de l'examiner de manière appropriée. Au cours des discussions, de nombreuses délégations ont en effet régulièrement fait part de leurs réserves générales ou de réserves d'examen parlementaire.

Les principales questions politiques soulignées au cours des discussions concernent:

- 1) le champ d'application: d'une part, le champ d'application "matériel" (c'est-à-dire l'application à tous les navires d'une jauge brute supérieure à 5000) et, d'autre part, le champ d'application "géographique" (c'est-à-dire l'application du règlement proposé aux navires en ce qui concerne la moitié de l'énergie utilisée lors des voyages au départ ou à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, lorsque le dernier ou le prochain port relève de la juridiction d'un pays tiers);
- 2) les objectifs de réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre;
- 3) les exigences relatives à l'alimentation électrique à quai;
- 4) l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone ainsi que les règles de comptage aux fins de la réalisation des objectifs relatifs à la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre; et
- 5) la gouvernance de la proposition (y compris les aspects liés à l'exécution et aux sanctions).

Compte tenu de ce qui précède, la présidence slovène n'a pas jugé opportun d'œuvrer en faveur d'un compromis sur des questions de fond ou controversées à ce stade et s'est plutôt concentrée sur un texte de compromis limité à des aspects rédactionnels ou techniques⁷ qui a été présenté et examiné au niveau du groupe "Transports maritimes".

V. CONCLUSIONS

Sur la base des travaux effectués à ce jour, la présidence tire les conclusions suivantes:

1. les États membres approuvent largement la plupart des objectifs du projet de règlement, mais ils ont besoin de plus de temps pour l'examiner de manière appropriée; et
2. il faut par conséquent poursuivre les travaux afin d'avancer nettement sur cette proposition.

Compte tenu de ce qui précède, le Comité des représentants permanents et le Conseil sont invités à prendre note du présent rapport sur l'état d'avancement des travaux réalisés sur la proposition "FuelEU Maritime".

⁷ Doc. 12813/21.

***Document d'orientation élaboré en vue de guider les débats qui se tiendront lors de la session
du Conseil TTE (Transports) du 9 décembre 2021***

Le transport maritime est un vecteur essentiel du commerce intérieur et extérieur et de la connectivité de l'UE. Si ce secteur est sans aucun doute un moteur important de la croissance économique et apporte à l'UE des avantages économiques et sociaux considérables, il a également un impact sur l'environnement et la santé humaine. En dépit des progrès réalisés ces dernières années, le secteur maritime repose encore presque entièrement sur les carburants fossiles et constitue une source importante de gaz à effet de serre et d'autres émissions de polluants nocifs.

La loi européenne sur le climat⁸ vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et met l'UE sur la voie qui doit la mener à la neutralité climatique d'ici à 2050, date à laquelle les émissions provenant des transports devraient être réduites de 90 %. Afin de faciliter la réalisation de cet objectif, un certain nombre d'initiatives législatives ont été adoptées dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55" en juillet 2021. La proposition "**FuelEU Maritime**"⁹ fait partie du panier de mesures destiné à réduire les émissions du secteur maritime. Cette initiative fixe notamment des règles visant à réduire l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre de l'UE ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, tout en promouvant une utilisation accrue des carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime.

Durant la présidence slovène, la proposition et son analyse d'impact ont fait l'objet d'un examen approfondi au niveau du groupe "Transports maritimes". Les discussions ont clairement montré que les États membres attachent une grande importance à cette proposition, et en partagent la raison d'être et les objectifs. Néanmoins, son caractère hautement technique et la complexité de certaines dispositions requièrent une attention particulière et un examen plus approfondi. Compte tenu de ce qui précède, la présidence estime qu'un échange de vues au niveau du Conseil TTE (Transports) serait bénéfique. Les États membres sont dès lors invités à faire part de leurs points de vue sur les aspects suivants de la proposition:

⁸ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat") (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

⁹ Proposition de règlement relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (document 10327/21 + ADD 1 à 3).

1. la manière dont sont conçues les deux principales mesures concernant la limitation de l'intensité annuelle des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire et l'utilisation de l'alimentation électrique à quai ou d'énergie à émissions nulles à quai, y compris la dimension et les implications internationales
 2. la gouvernance globale pour appliquer et mettre en œuvre le règlement proposé (par exemple, activités de surveillance et de déclaration, procédures de vérification, sanctions, etc...).
-