



Conseil de l'Union européenne
Secrétariat général

Bruxelles, 11 mars 2022

WK 3611/2022 INIT

LIMITE

TRANS
MAR
ENV
ENER

IND
COMPET
ECO
RECH
CODEC

Ceci est un document destiné à une communauté spécifique de destinataires. La manipulation et la distribution ultérieure sont sous la seule responsabilité des membres de la communauté.

DOCUMENT DE TRAVAIL

De:	Secrétariat général du conseil
A:	Groupe "Transports maritimes"
N° Cion doc.:	ST 10327/21 ADD 1-3
Sujet:	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 – Discussion sur le non-papier de la Présidence : FuelEU – sous-blocs A1, A3 et A4

En vue du groupe de travail « Transports maritimes » du 18 mars 2022, veuillez trouver ci-joint un non-papier préparé par la Présidence relatif au champ d'application, au niveau des cibles d'intensité carbone et à la prise en compte des carburants (sous-blocs A1, A3 et A4).

FuelEU Maritime : champ d'application, niveau des cibles d'intensité carbone et prise en compte des carburants

À la suite de l'examen des thématiques relatives aux blocs B, C et D de la proposition Fuel EU Maritime lors des précédents groupes, la Présidence souhaite poursuivre les discussions au niveau technique sur les sujets du bloc A encore non abordés depuis le début de l'année, à savoir le champ d'application, le niveau des exigences et la prise en compte des carburants.

Ces sujets ont déjà pu faire l'objet de commentaires oraux ou écrits des délégations à l'occasion de l'examen du texte sous Présidence slovène, ou plus récemment en marge des discussions sur les autres blocs.

1/ Sur le champ d'application

a) Périmètre géographique

La proposition de la Commission concernant le périmètre géographique pris en compte pour les trajets soumis aux cibles d'intensité carbone (points (a), (b) et (c) de l'article 2) a semblé recueillir le soutien d'un nombre important de délégations.

Certaines délégations ont souhaité étudier la possibilité d'étendre ce périmètre à 100% de tout ou partie des trajets extra-UE, soit pour augmenter l'impact du règlement sur la réduction des émissions du secteur maritime, soit pour limiter un éventuel désavantage compétitif pour les compagnies opérant essentiellement entre ports de l'Union, soit pour réduire les risques de fuites de carbone via des ports de transbordement. A l'inverse, certaines délégations se sont interrogées sur la portée du règlement en dehors de l'Union européenne.

Des délégations ont par ailleurs proposé de prendre en compte la spécificité géographique de certaines régions, notamment insulaires ou ultrapériphériques, au regard des impacts socio-économiques des obligations du règlement sur celles-ci.

Question pour la discussion :

1.a - Pouvez-vous accepter la proposition de la Commission concernant le périmètre géographique pris en compte (100% des émissions pour les trajets intra-UE et dans les ports de l'UE, et 50% des émissions pour les trajets extra-UE) ?

b) Taille des navires visés

La proposition de la Commission d'inclure les navires d'une jauge brute supérieure à 5000 (article 2), de manière similaire au champ d'application du règlement MRV maritime actuel (règlement (UE) 2015/757) et de la proposition de révision de la directive ETS pour y inclure

le transport maritime, a été soutenue par plusieurs délégations. Certaines délégations ont à l'inverse exprimé une préférence pour un seuil inférieur, notamment pour assurer une plus large couverture des émissions du transport maritime ou en raison d'une crainte d'un contournement des obligations par l'utilisation de navires sous le seuil de 5000.

Question pour la discussion :

1.b Souhaitez-vous modifier le seuil de taille des navires (jauge brute supérieure à 5000) couverts par les obligations du règlement ?

2/ Sur le niveau des exigences et la prise en compte des carburants

a) Niveau des cibles d'intensité carbone

L'article 4 de la proposition de la Commission prévoit des cibles de réduction de l'intensité carbone par rapport à la valeur de référence de respectivement 2%, 6%, 13%, 26%, 59% et 75% à compter de 2025 puis tous les cinq ans.

Si les cibles proposées ont recueilli le soutien de plusieurs délégations, d'autres se sont interrogé sur la possibilité d'augmenter ces cibles. Certaines délégations se sont concentrées sur la possibilité d'augmenter les valeurs des premières échéances, par exemple pour un meilleur alignement entre l'offre et la demande du fait de la cible proposée en 2030 dans la révision de la directive RED. Certaines délégations ont au même titre proposé d'étendre ces cibles aux fournisseurs de carburant dans l'Union. D'autres délégations ont pointé la nécessité d'une cohérence entre les cibles du règlement, notamment la cible pour 2050, et les positions portées par l'Union à l'OMI en vue de la révision de sa *Stratégie Initiale pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires* (document MEPC 77/7/20).

A l'inverse, certaines délégations ont exprimé le souhait que ces cibles ne soient pas augmentées, en l'absence de visibilité suffisante, à ce stade, sur le niveau de production des carburants alternatifs et des technologies associées.

Enfin, des délégations ont proposé que la navigation dans des conditions particulières, en l'occurrence dans la glace, fasse l'objet de facteurs correctifs appliqués à l'énergie utilisée pour le calcul de leur intensité carbone.

Questions pour la discussion :

2.a Pouvez-vous accepter la proposition de la Commission concernant les cibles d'intensité carbone proposées à l'article 4 ? Seriez-vous ouverts à certaines des évolutions suggérées par des délégations mentionnées ci-dessus ?

b) Prise en compte des carburants

La proposition de la Commission se fonde sur l'intensité carbone des différents carburants sur l'ensemble de leur cycle de vie dans une approche de neutralité technologique. En lien avec le plafonnement des biocarburants de première génération dans la directive RED, la proposition prévoit par ailleurs que ces carburants soient comptabilisés comme des carburants fossiles (article 9.1(c)), ce qui a été questionné par certaines délégations ; de même, la proposition prévoit que les carburants synthétiques ne respectant pas les seuils minimaux de réduction d'émissions de la directive RED soient aussi comptabilisés comme des carburants fossiles (article 9.1(d)).

Par ailleurs, certaines délégations ont souhaité que d'autres traitements différenciés au bénéfice de certaines classes de carburants puissent être considérés, comme des sous-cibles d'intensité carbone ou des facteurs d'ajustements spécifiques, afin de promouvoir leur utilisation.

Question pour la discussion :

2.b Pouvez-vous accepter la proposition de la Commission concernant la prise en compte des carburants? Seriez-vous ouverts au traitement différencié de certaines classes de carburants, et si oui selon quelles modalités ?