

« FIT FOR 55 » : CLIMAT ET TRANSPORT MARITIME

Proposition COM(2021) 551 du 14 juillet 2021 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SCEQE), la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché (RSM) pour le SCEQE et le règlement (UE) 2015/757

Proposition COM(2021) 562 du 14 juillet 2021 de règlement sur l'utilisation de carburants renouvelables et de carburants à faible teneur en carbone dans le transport maritime (FuelEU Maritime) et modifiant la directive 2009/16/CE

Analyse du cep n° 17/2022

VERSION COURTE [\[vers la version longue\]](#)

Contexte | Objectif | Personnes concernées

Contexte : l'UE veut réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) à zéro d'ici 2050 (« neutralité climatique ») et les réduire de 55% d'ici 2030 par rapport à 1990 (objectif climatique UE-2030). Pour ce faire, la Commission veut également étendre la législation européenne sur le climat et l'énergie à la navigation maritime internationale (« transport maritime ») (paquet climatique « Fit for 55 »).

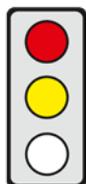
Objectif : intégrer le transport maritime lié à l'UE dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SCEQE I), réduire l'intensité en GES des carburants et introduire des taxes énergétiques minimales sur ces derniers.

Acteurs concernés : armateurs, affréteurs, ports maritimes et industrie du chargement.

Brève évaluation

Pour

- ▶ Le coefficient multiplicateur pour les biocarburants avancés et les carburants renouvelables d'origine non biologique entrant dans le calcul de l'objectif d'incorporation des énergies renouvelables pour les transports incite à leur développement et à leur utilisation.
- ▶ Le fait que deux ou plusieurs navires puissent être regroupés pour remplir leurs obligations en matière d'intensité des GES (« pooling ») favorise l'efficacité, car chaque navire ne nécessite pas immédiatement une coûteuse conversion des moteurs aux carburants alternatifs, qui ne seront disponibles que progressivement.



Contre

- ▶ L'introduction unilatérale par l'UE d'un système d'échange de quotas d'émission pour le transport maritime torpille les efforts de l'Organisation maritime internationale (OMI) en faveur d'un système mondial basé sur le marché pour la réduction des émissions de CO₂ et déclenche des réactions d'évitement et des délocalisations d'émissions.
- ▶ Le « gestionnaire de navire » ne doit pas être soumis à une obligation de certification à la place du propriétaire ou de l'affréteur coque nue, afin d'éviter des situations de responsabilité solidaire en cas de non-respect par un navire géré par le gestionnaire pour d'autres propriétaires qui ont engagé le même gestionnaire.

Inclusion dans le SCEQE I : champ d'application [Version longue A. 2.1]

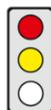
Proposition de la Commission : 50% des émissions de CO₂ des navires d'une jauge brute (GT) supérieure à 5 000 effectuant des trajets liés à l'UE entre un port de l'UE et un port situé en dehors de l'UE (« trajets extra-UE ») et 100% des trajets entre deux ports de l'UE ou à quai dans un port de l'UE (« trajets intra-UE ») doivent être certifiés.



Évaluation du cep : L'introduction unilatérale d'un système d'échange de quotas d'émission pour le transport maritime lié à l'UE torpille les efforts de l'OMI en faveur d'un système mondial basé sur le marché pour la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime et déclenche des réactions d'évitement et des délocalisations d'émissions. De plus, les marchandises importées et exportées deviennent relativement plus chères, ce qui entraîne des désavantages concurrentiels pour l'industrie de l'UE.

Inclusion dans le SCEQE I : entreprises assujetties [Version longue A. 2.2]

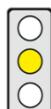
Proposition de la Commission : la « compagnie maritime », définie comme le propriétaire du navire ou toute autre organisation ou personne - comme le gestionnaire du navire ou l'affrètement coque nue - qui assume la responsabilité de l'exploitation du navire, est soumise à l'obligation de certification. Alors que le Conseil veut donner à la compagnie de navigation un droit au remboursement des coûts de certificat par l'exploitant du navire, le Parlement européen (PE) veut rendre les exploitants de navires obligatoires en matière de certificat.



Évaluation du cep : Il est juste de faire peser l'obligation de certificat sur la compagnie maritime pour des raisons d'application, mais de lui accorder un droit de remboursement (éventuellement partiel) vis-à-vis du gestionnaire du navire, conformément au principe du pollueur-payeur. Toutefois, le gestionnaire ne doit pas être soumis à l'obligation de certification en lieu et place du propriétaire ou de l'affrètement coque nue, afin d'éviter, en cas de non-respect par un navire dont le gestionnaire a la charge, une responsabilité solidaire pour d'autres propriétaires qui ont également fait appel au gestionnaire.

Inclusion dans le SEQE-UE I : « phase-in » de l'obligation de détenir des quotas [Version longue A. 2.2]

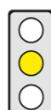
Proposition de la Commission : les compagnies maritimes sont tenues de restituer des quotas en fonction des « données d'émissions vérifiées agrégées au niveau de la compagnie », comme suit : 20% des émissions vérifiées déclarées pour 2023, 45% pour 2024, 70% pour 2025 et 100% pour 2026 et chaque année suivante. Contrairement à cet échelonnement (« phase-in »), le PE propose l'introduction immédiate de l'obligation totale de restitution à partir de 2024.



Évaluation du cep : L'augmentation progressive de la part des émissions annuelles de CO₂ soumise à certification est judicieuse. En effet, cela permet aux entreprises de navigation de s'adapter progressivement à la nouvelle structure des coûts. L'obligation ultérieure d'obtenir un certificat complet les incite néanmoins fortement, dès le départ, à tenir compte des coûts des certificats dans leurs décisions d'investissement et d'affrètement à moyen et long terme. Un phasing-in plus tardif laisserait plus de temps à l'OMI pour mettre en place un système mondial basé sur le marché.

Inclusion dans le SCEQE I : affectation des recettes [Version longue A. 2.3., A.2.4.]

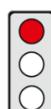
Proposition de la Commission : aucune affectation spécifique des recettes du SCEQE provenant du transport maritime n'est prévue. Elles sont en partie affectées au budget de l'UE, au Fonds de modernisation et d'innovation et aux budgets des États membres. Le PE propose plutôt de réaffecter 70% des recettes du SCEQE provenant du transport maritime au secteur par le biais d'un fonds océanique pour soutenir financièrement la décarbonisation.



Évaluation du cep : afin de décarboniser rapidement le transport maritime et de réduire les désavantages concurrentiels, une bonne partie des recettes du SCEQE provenant du transport maritime devrait être reversée au secteur. Un fonds similaire au Fonds pour les océans, proposé par le PE, pourrait être utilisé à cette fin. Les compagnies maritimes de pays tiers soumises à l'obligation de certification devraient également bénéficier de subventions. Cela pourrait atténuer les résistances internationales.

Taxation de l'énergie [Version longue A. 3]

Proposition de la Commission : à partir de 2023, des taux d'imposition minimaux seront appliqués dans toute l'UE aux carburants utilisés dans le transport maritime intracommunautaire - mais uniquement pour le transport maritime régulier et le transport de marchandises. Les États membres pourront fixer des taux plus élevés.



Évaluation du cep : les carburants utilisés dans le transport maritime sont jusqu'à présent exonérés de taxes afin d'éviter les distorsions de concurrence et le tourisme à la pompe. Pour qu'une taxation de l'énergie dans le transport maritime garantisse cela, au moins dans le transport maritime intra-UE, il faudrait fixer un taux d'imposition uniforme, ce pour quoi l'UE n'a toutefois aucune compétence. Les taux d'imposition minimaux doivent toutefois être rejetés, car ils peuvent conduire à des taux d'imposition non uniformes préjudiciables.

Carburants renouvelables [version longue A. 4]

Proposition de la Commission : le coefficient multiplicateur pour les biocarburants avancés et les carburants renouvelables d'origine non biologique utilisés dans le transport aérien et maritime dans le calcul de l'objectif d'incorporation des énergies renouvelables pour les transports est de 1,2 ; les autres coefficients multiplicateurs sont supprimés.



Évaluation du cep : le multiplicateur incite à développer ces carburants et à les utiliser en priorité dans les secteurs difficiles à décarboner. Il augmente la disposition à payer des metteurs sur le marché de carburants, surtout pour ces carburants spécifiques, et cette poussée de la demande déclenche une concurrence économique chez les fournisseurs, alors que les subventions déclenchent souvent une concurrence pour les subsides. Le coefficient multiplicateur est toutefois trop faible.

FuelEU Maritime [Version longue A. 6]

Proposition de la Commission : des valeurs limites d'intensité des GES sont fixées en ce qui concerne les émissions sur l'ensemble du cycle de vie de l'énergie consommée à bord d'un navire de plus de 5 000 tonnes brutes lors de voyages intra-UE et de 50% des voyages extra-UE. Deux ou plusieurs navires peuvent être mis en commun pour remplir leurs obligations en matière d'intensité de GES (« pooling »).



Évaluation du cep : la mesure et le calcul de l'intensité en GES de la combinaison de carburants devraient être facilités pour les exploitants de navires grâce à des informations obligatoires appropriées fournies par les soutes sur les carburants qu'ils proposent. La mise en commun lors du calcul de l'intensité des GES favorise l'efficacité. En effet, l'utilisation d'anciens carburants natifs nécessite une adaptation des moteurs, et seuls les navires adaptés utiliseront ces carburants.