



# GOVERNEMENT

*Liberté*

*Égalité*

*Fraternité*

# RÉVISION MARCHÉ CARBONE EU ETS FIT FOR 55 VOLET MARITIME

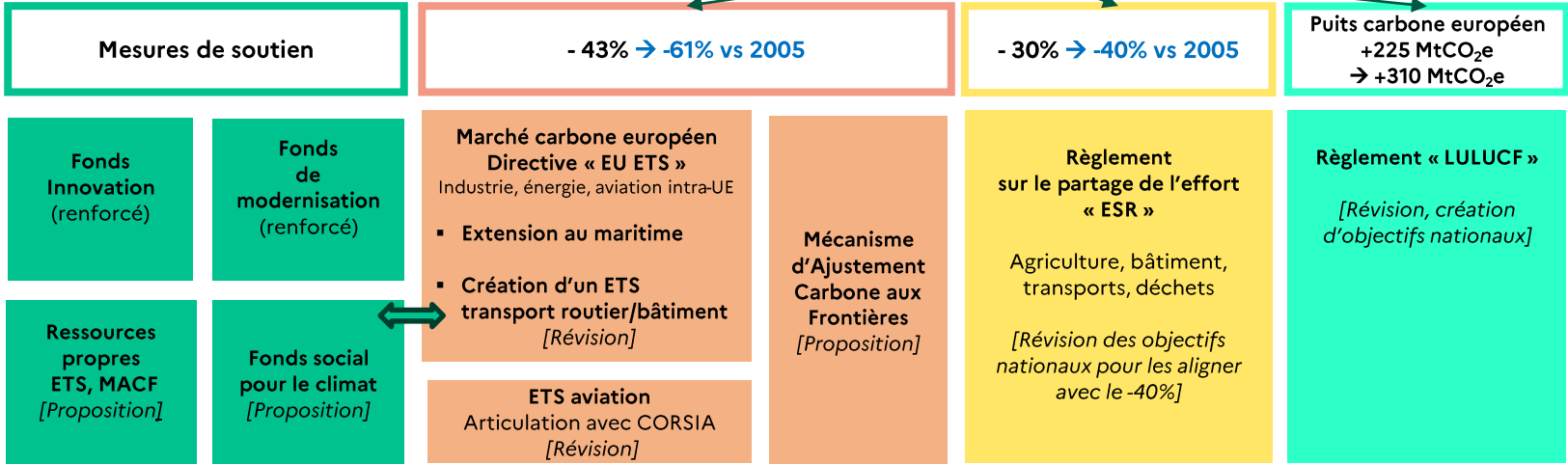
*Secrétariat d'Etat chargé de la mer,  
Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA),  
Bureau de la transition écologique des navires (STEN1)  
(14 novembre 2023)*

# Sommaire

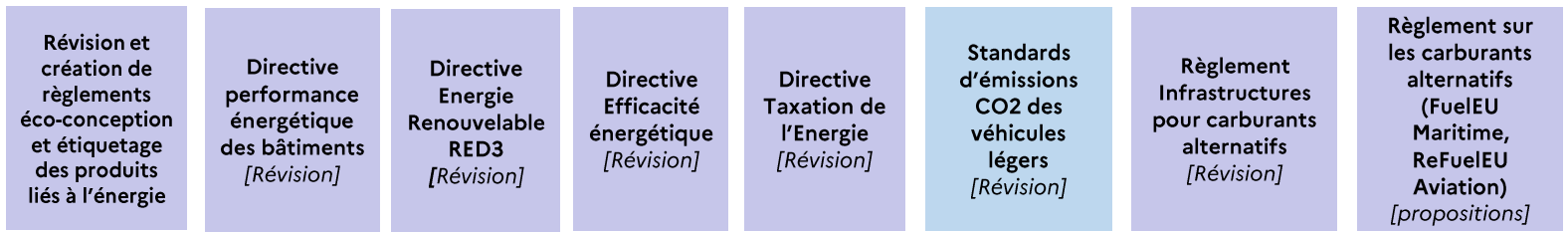
- 1. Présentation générale de l'ETS européen**
- 2. Principaux points de l'inclusion du transport maritime dans l'ETS**
- 3. Quelles étapes pour les compagnies maritimes ?**

- 1. Présentation générale de l'ETS européen**
2. Principaux points de l'inclusion du transport maritime dans l'ETS
3. Quelles prochaines étapes pour les compagnies maritimes ?

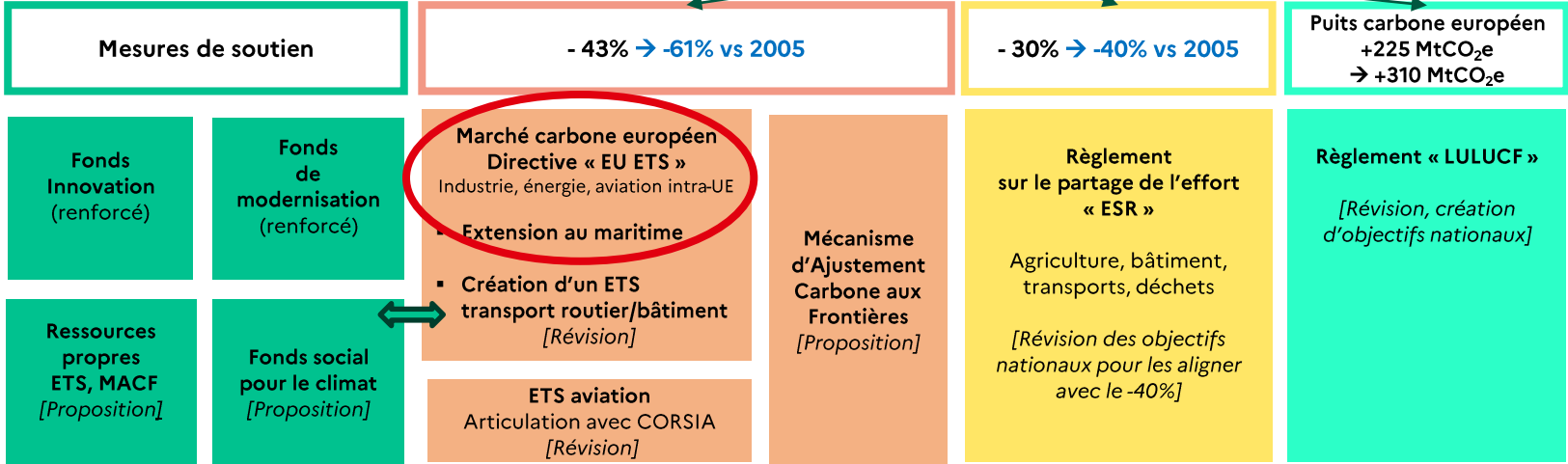
**Architecture climatique européenne « Fit for 55 »**  
 - 40% de réduction brute des émissions GES → **- 55% de réduction nette en 2030 vs 1990**



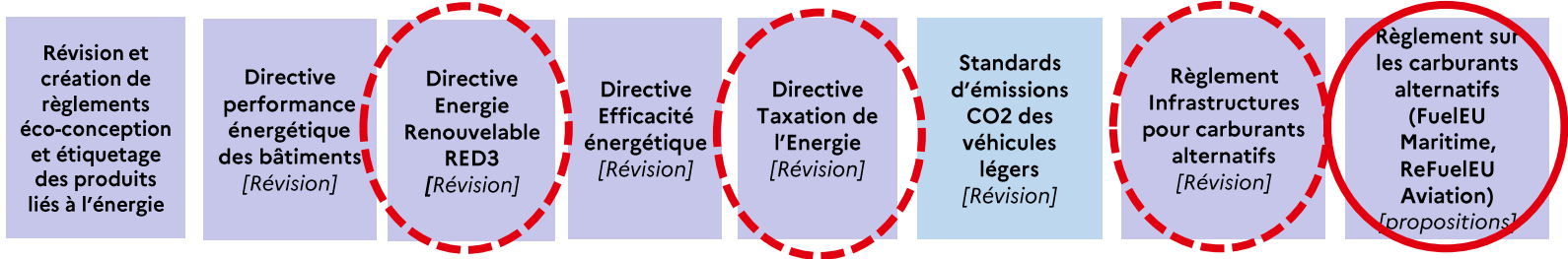
**Politiques sectorielles complémentaires**



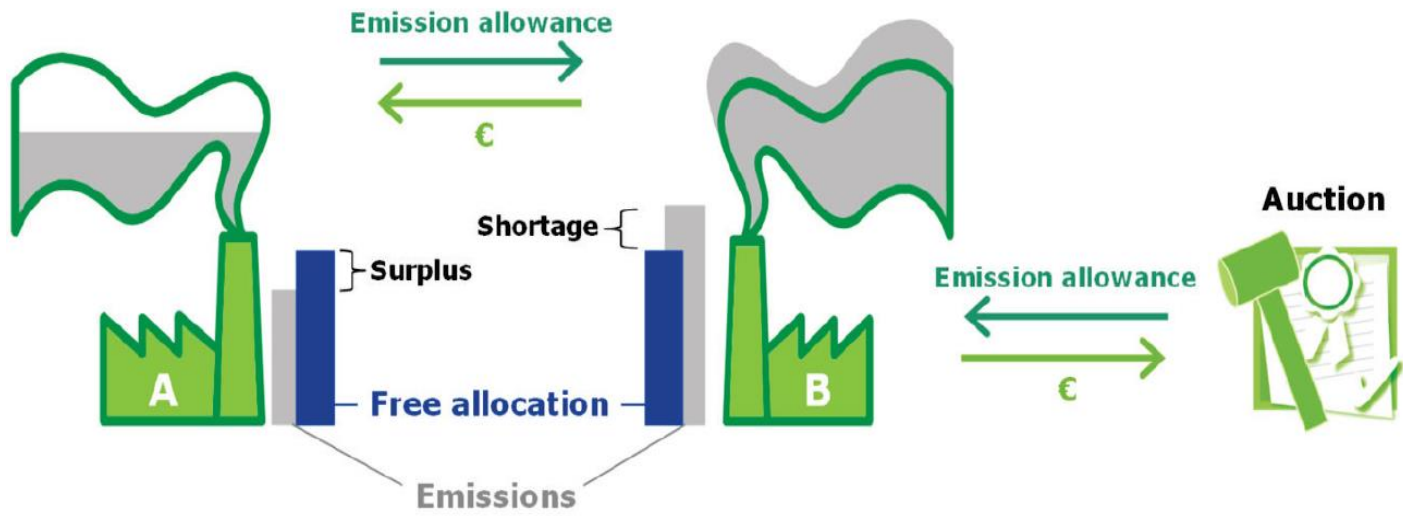
**Architecture climatique européenne « Fit for 55 »**  
 - 40% de réduction brute des émissions GES → **- 55% de réduction nette en 2030 vs 1990**



**Politiques sectorielles complémentaires**



# Principe de fonctionnement de l'ETS européen



14 juillet 2021 : paquet climatique  
« Fit for 55 » et proposition de  
révision du marché ETS



18 et 25 avril 2023 : adoption  
finale du Parlement européen et  
du Conseil



16 mai 2023 : publication au  
Journal Officiel de l'UE



5 juin 2023 : entrée en vigueur du  
texte



1<sup>er</sup> janvier 2024 : application du  
texte révisé

**DIRECTIVE (UE) 2023/959 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 10 mai 2023

**modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et 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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(1)</sup>,

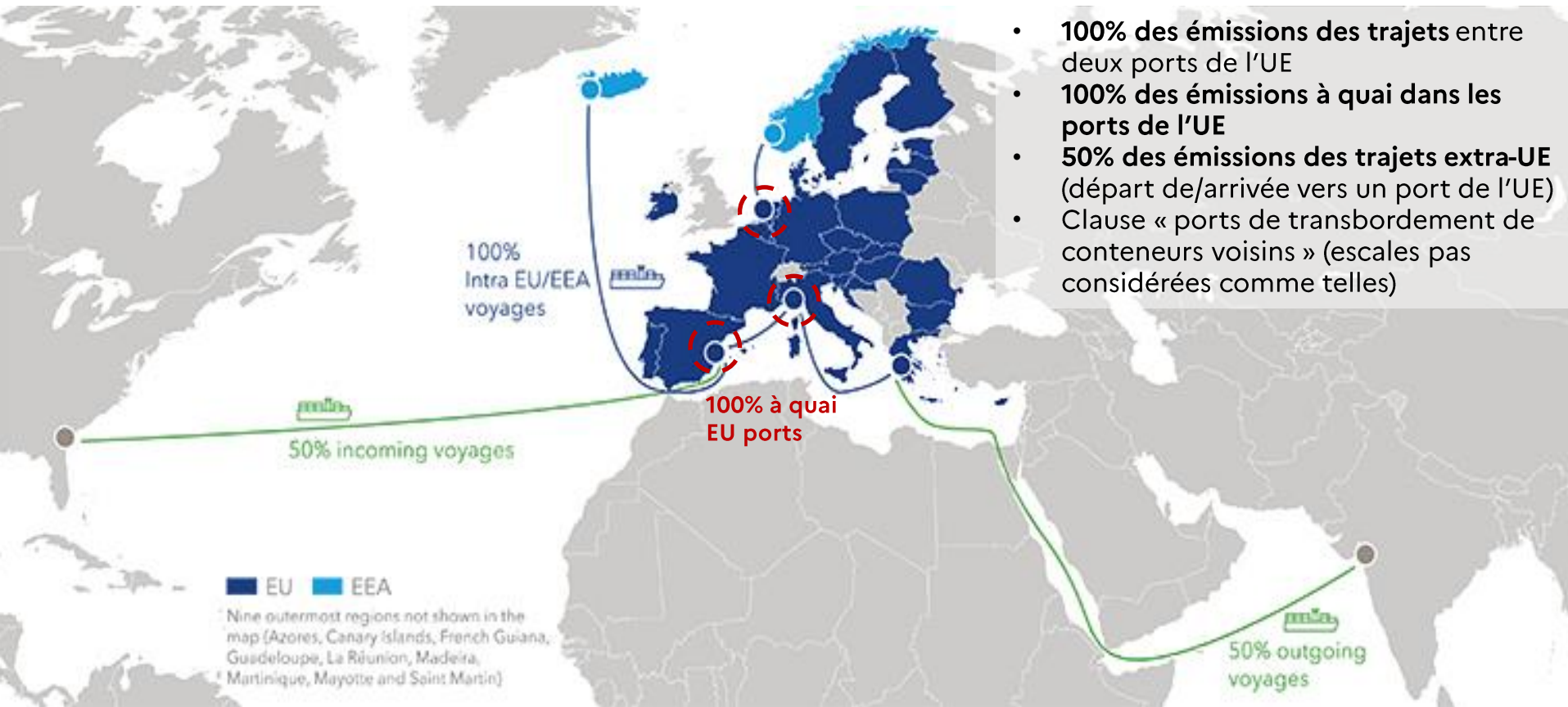
considérant ce qui suit:

- (1) L'accord de Paris <sup>(1)</sup>, adopté le 12 décembre 2015 dans le cadre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, le 13 novembre 2021, au titre de la CCNUCC, du pacte de Glasgow pour le climat, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, estime que les effets des changements climatiques seront bien moindres si la température augmente de 1,5 °C et plutôt que de 2 °C, et est résolue à poursuivre les efforts déployés pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C.
- (2) Il est encore plus urgent et indispensable de conserver l'objectif de l'accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C au vu des conclusions formulées par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat dans son sixième rapport d'évaluation, selon lesquelles le réchauffement de la planète ne peut être limité à 1,5 °C que si des dispositions sont immédiatement prises pour réduire les émissions mondiales de gaz à effet de

1. Présentation générale de l'ETS européen
- 2. Principaux points de l'inclusion du transport maritime dans l'ETS**
3. Quelles prochaines étapes pour les compagnies maritimes ?



# Périmètre géographique



# Segments de flotte et GES concernés

Segment	MRV	ETS
Navires de commerce > 5000 GT	Déjà inclus	Dès 2024
Navires offshore > 5000 GT	Dès 2025	Dès 2027
Navires offshore + navires pour marchandises diverses (« general cargo ships ») entre 400 et 5000 GT	Dès 2025	Examen avant le 31/12/2026
Autres navires de commerce entre 400 et 5000 GT	Examen avant le 31/12/2024	Examen avant le 31/12/2026
Gaz à effet de serre	MRV	ETS
CO <sub>2</sub>	Déjà inclus	Dès 2024
CH <sub>4</sub> et N <sub>2</sub> O	Dès 2024	Dès 2026

# Progressivité dans la mise en œuvre

## Phasage progressif des obligations de restitution des quotas :

- 40% des émissions 2024
- 70% des émissions 2025
- 100% des émissions à partir de 2026

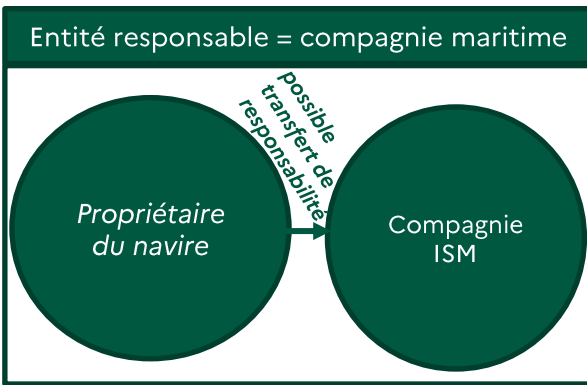
## Exemptions et rabais (jusqu'au 31 décembre 2030) :

- Trajets RUP-métropole ou RUP-RUP du même Etat exemptés de restitution de quotas
- Possibilité pour les Etats membres d'exempter les émissions liées aux trajets de navires à passagers (hors croisière) pour la desserte des îles < 200 000 habitants
- Rabais de 5% des obligations de restitution de quotas pour les navires classe glace IA ou IA Super



# Fonctionnement et gouvernance

- Un Etat membre (« **autorité administrante** ») est responsable de chaque compagnie maritime assujettie :
  - il s'agit de l'Etat membre dans lequel la compagnie est enregistrée ou, à défaut, dans lequel ses navires ont fait le plus d'escales sur les 4 années précédentes ;
  - la liste des compagnies assujetties et leurs AA associées devra être publiée par la Commission avant le 1er février 2024, puis mise à jour tous les 2 ans.
- **L'AA devra notamment :**
  - approuver les plans de surveillance des navires, superviser les compagnies et vérificateurs dans le processus déclaratif, contrôler, enclencher les sanctions (*ministre chargé de la mer => DGAMPA*) ;
  - faire appliquer les règles de gestion des quotas communes à l'ETS 1 : mise aux enchères, registre, transfert/restitution/annulation des quotas (*Caisse des dépôts et consignations*).
- **Assistance de la Commission et de l'EMSA**, pour notamment faciliter les contrôles.



vérification des rapports d'émissions et du plan de surveillance, Document de conformité



Accréditation et surveillance de l'accréditation



Supervision et accompagnement des compagnies maritimes attribuées à la France (approbation des plans de surveillance, contrôle et sanctions)



transmission des rapports d'émissions et plans de surveillance vérifiés



**SECRÉTARIAT D'ÉTAT CHARGÉ DE LA MER**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Possible remboursement du coût induit



possède un compte, achète et restitue des quotas



dialogue permanent et rapport en cas de non-restitution de quotas par une compagnie maritime



gestion du registre en tant qu'administrateur national



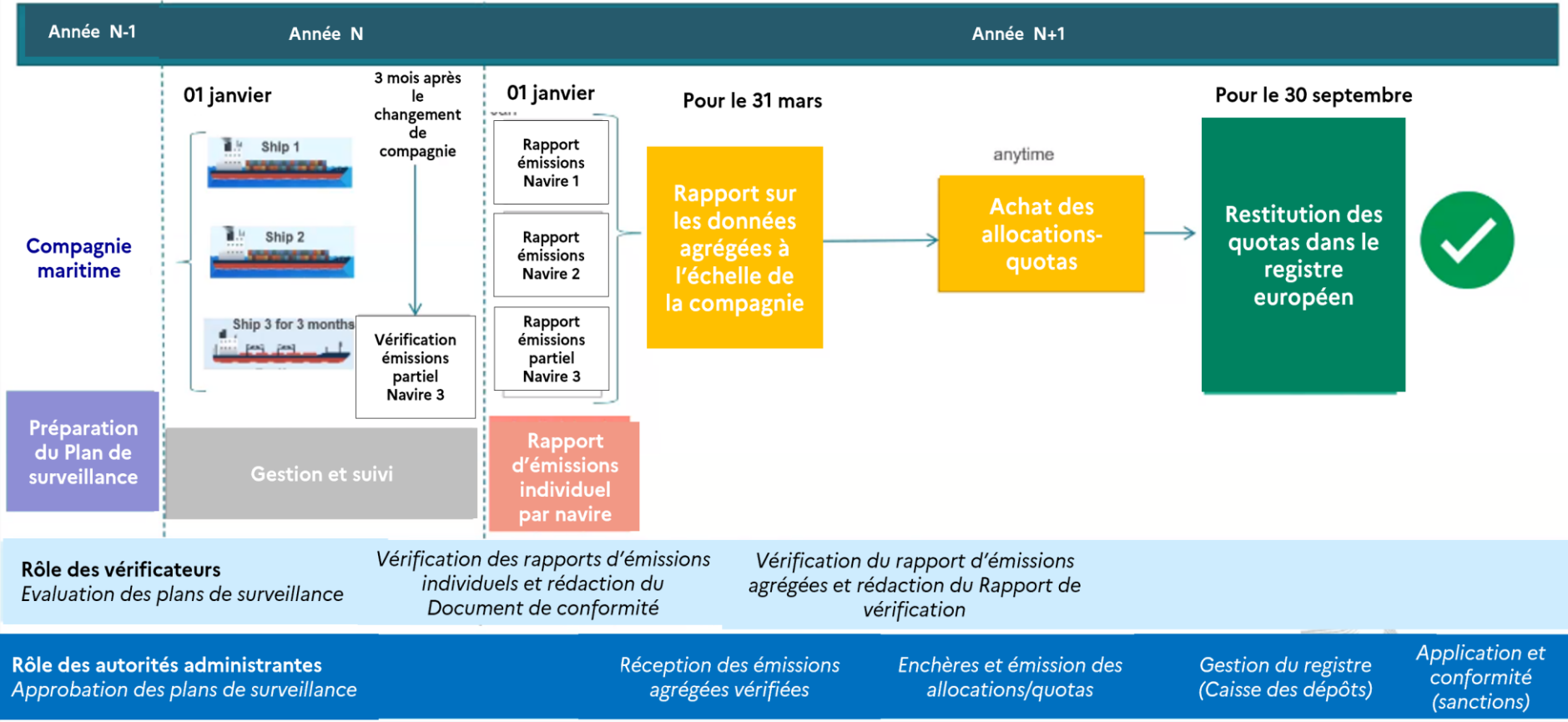
Caisse des Dépôts GROUPE



assistance



# Cycle de conformité



# Sanctions prévues

- **Pour absence de déclaration MRV ou déclaration non conforme** (+ possibilité pour l'AA d'estimer les émissions à la place de la compagnie) ;
- **Pour non restitution de quota** : sanction directement prévue dans la directive : amende forfaitaire 100 €<sub>2013</sub> /tCO<sub>2</sub> non restituée, non libératoire (montant réel soumis à augmentation de l'indice des prix à la consommation harmonisé de l'UE depuis 2013) ;
- **Dispositif d'ordre expulsion/détention**, applicable par tout Etat du port sur un navire d'une compagnie qui ne se sera pas conformée sur au moins 2 années consécutives => effets subséquents obligatoires sur les autres navires de la compagnie et pour les autres Etats Membres.

## Clause de réexamen OMI

- En cas d'adoption par l'OMI d'une mesure de tarification du carbone, l'ETS devra être réexaminé (au plus tard 18 mois après) pour en tenir compte, tout en veillant à préserver l'intégrité de l'action climatique de l'UE et tout double fardeau pour les compagnies ;
- En cas d'insuccès à l'OMI d'ici 2028, l'ETS devra être réexaminé pour éventuellement étendre son périmètre géographique.





# Clauses de surveillance

- La Commission surveillera en continu la mise en œuvre de l'ETS maritime, notamment au regard des **possibles comportements d'évasion**, et en rendra compte tous les 2 ans.
- La Commission devra aussi surveiller les éventuels **impacts** en termes de coûts de transport, de distorsions de marché, de changements dans les trafics portuaires et de compétitivité du secteur maritime.  
=> Si nécessaire, elle proposera des **mesures** amendant le dispositif.



# Aspects financiers

## Majorité de recettes d'enchères fléchées vers les Etats Membres :

- Pas de changement majeur dans la **clé de répartition des enchères** ;
- Passage de 50% à **100%** de l'utilisation des revenus vers des actions climat.

## Fonds Innovation :

- Maritime devient plus explicitement éligible (Annexe I) ;
- **Soutien appuyé au maritime avec :**
  - une attention spéciale aux projets contribuant à la décarbonation du transport maritime, tout en prenant aussi en considération les apports des projets en termes de protection de la biodiversité, de réduction du bruit et de la pollution du milieu marin => **pourrait mener à des appels à projet dédiés** ;
  - L'engagement de la Commission à ce que les revenus résultant de la vente de 20 millions de quotas d'ici 2030 y soient dédiés ;
  - Fonds Innovation basé sur l'innovation de rupture (mais possibilité de financer du déploiement) ;
  - Tous projets, y compris de petite échelle, seront éligibles. En ce qui concerne le maritime, les projets devront avoir une « valeur ajoutée européenne claire ».

1. Présentation générale de l'ETS européen
2. Principaux points de l'inclusion du transport maritime dans l'ETS
- 3. Quelles prochaines étapes pour les compagnies maritimes ?**

# Quelles prochaines étapes pour les compagnies maritimes ?

Étape 1 : Comprendre les nouvelles exigences et adapter votre(vos) contrat(s)

Étape 2 : Savoir quelle autorité administrative (Etat-membre) est responsable de votre entreprise

- En février 2024, la Commission publie une liste des compagnies maritimes et l'Etat-membre responsable

Étape 3 : Mettre à jour le plan de surveillance du navire et le soumettre au vérificateur et à l'autorité administrante le 1<sup>er</sup> janvier 2024

Étape 4 : Ouvrir un compte au Registre de l'Union, géré en France par la Caisse des dépôts et consignations

Étape 5 : Surveiller les émissions de gaz à effet de serre durant l'année 2024

Étape 6 : Préparer les rapports d'émissions et le rapport au niveau de l'entreprise (données agrégées) et les faire vérifier avant le 31 mars 2025

Étape 7 : Restituer les quotas européens le 30 septembre 2025

- Les compagnies maritimes peuvent déjà ouvrir des comptes de trading pour commencer à acheter des quotas.
- Les compagnies maritimes devront ouvrir un compte d'assujetti à partir de février 2024.

- Une fois que les données agrégées sur les émissions au niveau de l'entreprise ont été vérifiées et soumises à l'autorité chargée de l'administration, les entreprises doivent restituer le nombre équivalent de quotas inscrits au registre de l'Union avant le 30 septembre de la même année.

# Impacts économiques de l'ETS

## Etude d'impact de la Commission européenne :

La mesure impliquerait un coût total de 3,7 milliards d'€ pour les compagnies maritimes, entraînant une hausse des coûts pour le secteur de :

- 7 % d'ici 2030, principalement due au paiement des quotas, la légère hausse des coûts d'utilisation des carburants alternatifs étant freinée par les progrès sur l'efficacité énergétique ;
- 16-20 % d'ici 2050, due à une plus grande pénétration des carburants alternatifs (CAPEX + OPEX).

Impact limité sur la charge administrative des compagnies maritimes, du fait de la préexistence du système MRV.

**Impact sur les prix des biens transportés relativement limité** (pas au point de changer le comportement significativement le comportement des consommateurs), en tout pas proportionnel à la hausse des coûts de transport car les coûts de transports ne contribuent que très partiellement au prix final du bien. Ainsi :

- les prix du minerai de fer, de l'acier et des céréales augmenteraient de 1,1% à 1,8% d'ici 2050 ;
- ceux des denrées périssables, véhicules, composés chimiques, et équipements informatiques augmenteraient de 0% à 1% d'ici 2050.

**Impact sur le revenu des ménages très limité :**

- estimé à 0,015 % du revenu d'ici 2050 pour les ménages les plus affectés (deux premiers déciles) ;
- et inférieur pour les autres (autres déciles).

**Impact sur la balance commerciale :** les baisses à l'export seraient globalement compensées par la baisse des importations à terme. Possibles changements dans la structure des échanges (échanges avec les partenaires plus proches favorisés, augmentation de la consommation de produits domestiques).



# GOVERNEMENT

*Liberté*

*Égalité*

*Fraternité*

**Merci pour votre attention**

[ets-fueleu.admin@mer.gouv.fr](mailto:ets-fueleu.admin@mer.gouv.fr)