



# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2013/0224(COD) Procédure terminée
Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes	
Modification Directive 2009/16/EC	<a href="#">2005/0238(COD)</a>
Modification	<a href="#">2021/0211A(COD)</a>
Modification	<a href="#">2021/0211B(COD)</a>
Sujet	
3.20.03 Transport maritime de personnes et fret	
3.60.08 Efficacité énergétique	
3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	
3.70.03 Politique climatique, changement climatique, couche d'ozone	
3.70.18 Mesures et accords internationales et régionales pour la protection de l'environnement	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	ALDE <a href="#">FARIA José Inácio</a> Rapporteur(e) fictif/fictive PPE <a href="#">FJELLNER Christofer</a> S&D <a href="#">ARSENIS Kriton</a> Verts/ALE <a href="#">HASSI Satu</a> ECR <a href="#">CALLANAN Martin</a>	05/09/2013
	Commission au fond précédente	ALDE <a href="#">SKYLAKAKIS Theodoros</a>	05/09/2013
	Commission pour avis précédente	S&D <a href="#">ULVSKOG Marita</a>	04/09/2013
Conseil de l'Union européenne	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie	S&D <a href="#">ULVSKOG Marita</a>	04/09/2013
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	S&D <a href="#">SIMPSON Brian</a>	11/09/2013
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3372</a>	05/03/2015
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">3363</a>	17/12/2014
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">3361</a>	16/12/2014

Commission européenne	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">3320</a>	12/06/2014
	<a href="#">Environnement</a>	<a href="#">3284</a>	13/12/2013
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">3261</a>	10/10/2013
	DG de la Commission	Commissaire	
Comité économique et social européen	<a href="#">Action pour le climat</a>	HEDEGAARD Connie	
Comité européen des régions			

Evénements clés			
28/06/2013	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2013)0480</a>	Résumé
04/07/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/10/2013	Débat au Conseil	<a href="#">3261</a>	
13/12/2013	Débat au Conseil	<a href="#">3284</a>	
30/01/2014	Vote en commission, 1ère lecture		
31/01/2014	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A7-0080/2014</a>	Résumé
16/04/2014	Résultat du vote au parlement		
16/04/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T7-0424/2014</a>	Résumé
12/06/2014	Débat au Conseil	<a href="#">3320</a>	
24/09/2014	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
03/12/2014	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE610.786 GEDA/A(2015)002643	
06/03/2015	Publication de la position du Conseil	<a href="#">17086/1/2014</a>	Résumé
12/03/2015	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
26/03/2015	Vote en commission, 2ème lecture		
01/04/2015	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A8-0122/2015</a>	Résumé
28/04/2015	Débat en plénière		
28/04/2015	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T8-0102/2015</a>	Résumé
29/04/2015	Signature de l'acte final		
29/04/2015	Fin de la procédure au Parlement		
19/05/2015	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2013/0224(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> Modification <a href="#">2021/0211A(COD)</a> Modification <a href="#">2021/0211B(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
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	ENVI/8/02411

## Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2013)0480</a>	28/06/2013	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0236	28/06/2013	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2013)0237	28/06/2013	EC	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES5340/2013</a>	16/10/2013	ESC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE522.893</a>	08/11/2013	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE524.761</a>	05/12/2013	EP	
Avis de la commission	ITRE	<a href="#">PE522.868</a>	20/01/2014	EP	
Amendements déposés en commission		<a href="#">PE527.935</a>	29/01/2014	EP	
Avis de la commission	TRAN	<a href="#">PE519.757</a>	31/01/2014	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A7-0080/2014</a>	31/01/2014	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T7-0424/2014</a>	16/04/2014	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2014)471</a>	09/07/2014	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position		<a href="#">06572/2015</a>	03/03/2015	CSL	
Position du Conseil		<a href="#">17086/1/2014</a>	06/03/2015	CSL	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2015)002643	09/03/2015	CSL	
Communication de la Commission sur la position du Conseil		<a href="#">COM(2015)0128</a>	10/03/2015	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE551.871</a>	16/03/2015	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A8-0122/2015</a>	01/04/2015	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T8-0102/2015</a>	28/04/2015	EP	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">00020/2015/LEX</a>	29/04/2015	CSL	

Informations complémentaires	
Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

Acte final
<a href="#">Règlement 2015/757</a> <a href="#">JO L 123 19.05.2015, p. 0055</a> Résumé Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Actes délégués	
<a href="#">2016/2904(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2016/2905(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2023/2914(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2023/2915(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2023/2932(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué

## Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

OBJECTIF : surveiller, déclarer et vérifier les émissions de CO<sub>2</sub> des navires dans le cadre d'une approche progressive visant à réduire ces émissions.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil (modification du règlement (UE) n° 525/2013).

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

CONTEXTE : en vue de contribuer à la stratégie Europe 2020 de l'UE, [le livre blanc sur les transports](#) publié par la Commission en 2011 préconise une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime de l'UE de 40 % (et si possible de 50 %) par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2050.

En 2010, les émissions totales de CO<sub>2</sub> liées aux activités européennes de transport maritime ont été estimées à 180 Mt. Ces émissions devraient augmenter, en dépit des normes de rendement énergétique minimales instaurées en 2011 par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour certaines catégories de navires neufs («indice nominal de rendement énergétique», EEDI).

L'augmentation prévue des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime ne cadre pas avec les objectifs de l'UE, ce qui influe défavorablement sur le changement climatique. Par ailleurs, au niveau de l'UE, le transport maritime international est le seul mode de transport non encore pris en compte dans les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE.

Aujourd'hui, on ne connaît pas la quantité précise de CO<sub>2</sub> et d'autres gaz à effet de serre émise par le transport maritime intéressant l'UE, faute d'une surveillance de ces émissions et d'une notification appropriée à cet égard. Convaincue de la nécessité d'une approche progressive pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission estime que la mise en place d'un système fiable de surveillance, de déclaration et de vérification (Monitoring, Reporting and Verification - MRV) est un préalable indispensable avant d'envisager des mesures fondées sur le marché ou des normes d'efficacité énergétique, que ce soit au niveau de l'UE ou sur le plan international.

ANALYSE D'IMPACT : d'après les résultats de l'analyse d'impact, la mise en place d'un système MRV permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre de près de 2 % par rapport à une situation inchangée et de réaliser des économies agrégées nettes de 1,2 milliard d'euros d'ici à 2030.

Les coûts de mise en œuvre sont estimés à environ 26 millions EUR par an (en excluant du champ d'application les navires d'une jauge brute (GT) inférieure à 5000). Globalement, le rapport bénéfice/coût relatif de cette option est très élevé.

BASE JURIDIQUE : article 162, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition de règlement vise à garantir la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre des navires et partant, à améliorer la disponibilité des informations nécessaires à l'élaboration des politiques et à la prise de décision dans le cadre des engagements pris par l'Union dans le domaine de la lutte contre le changement climatique.

À cet effet, il est proposé d'établir un système MRV européen pour les émissions de CO<sub>2</sub> des navires, qui constituera la première étape d'une approche progressive visant à réduire ces émissions.

Les caractéristiques opérationnelles du système MRV proposé seraient les suivantes : Émissions de CO<sub>2</sub> des grands navires : la mesure

proposée est centrée sur les émissions de CO<sub>2</sub>, qui représentent 98 % environ des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports maritimes, ainsi que sur les gros navires d'une jauge brute (GT) supérieure à 5000 qui représentent environ 55 % des navires faisant escale dans les ports de l'Union et sont responsables d'environ 90 % des émissions.

Réduction de la charge administrative : la proposition vise à limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les compagnies et prévoit à cet effet que le calcul des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> se effectuera sur la base de la consommation et du type de combustible ainsi que de l'efficacité énergétique, à l'aide des données disponibles dans les journaux de bord, les rapports de situation et les notes de livraison de soutes.

Il est proposé d'organiser la déclaration et la publication des informations déclarées sur une base annuelle.

Couverture géographique : tous les voyages à l'intérieur de l'Union, tous les voyages à destination de l'Union, entre le dernier port situé en dehors de l'UE et le premier port d'escale situé dans l'UE et tous les voyages en provenance de l'Union, entre un port situé dans l'Union et le premier port d'escale en dehors de l'Union, devraient être pris en considération aux fins de la surveillance.

Vérification des déclarations d'émissions : le cadre opérationnel du MRV prévoit l'utilisation des structures et organes existants du secteur des transports maritimes, notamment des organismes reconnus pour la vérification des déclarations d'émissions et pour la délivrance des documents attestant la conformité.

La vérification par des vérificateurs accrédités devrait garantir que les plans de surveillance et les déclarations d'émission sont corrects et conformes aux exigences définies dans le règlement. Un document de conformité, délivré par un vérificateur, devrait être conservé à bord des navires, afin de prouver le respect des obligations en matière de surveillance, de déclaration et de vérification.

Vers un système mondial : la Commission privilégiant l'adoption de mesures au niveau mondial, le système MRV de l'UE devrait servir d'exemple pour la mise en œuvre d'un système MRV mondial, en vue d'accélérer les discussions internationales. À cet égard, des propositions appropriées seront présentées à l'OMI en temps opportun.

La proposition contient une clause autorisant la Commission à réviser le règlement en fonction de l'évolution de la situation sur le plan international, notamment au cas où l'OMI mettrait en place un système MRV mondial. En pareil cas, le règlement devrait être révisé et, le cas échéant, modifié afin de mettre les dispositions sur le MRV en adéquation avec le système international.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : le règlement sera mis en œuvre à l'aide du budget existant et n'aura pas d'incidence sur le cadre financier pluriannuel.

Des coûts de développement informatique d'un montant limité, d'environ 0,5 million EUR sont à attendre pour procéder aux adaptations nécessaires d'un outil existant, hébergé et exploité par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

## Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

---

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Theodoros SKYLAKAKIS (ADLE, EL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Un MRV comme préalable à l'adoption de toute mesure fondée sur le marché : le rapport a souligné que la meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consistait à instituer un mécanisme de marché, à savoir la tarification des émissions ou le prélèvement d'une taxe, qui nécessite de mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) des émissions de gaz à effet de serre, basé sur la consommation de combustible des navires.

La collecte de données sur ces émissions constituerait la première étape d'une approche progressive visant à inclure les émissions du transport maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Titre de la proposition : les députés ont clarifié que le règlement proposé devrait concerner la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre (plutôt que du dioxyde de carbone) du secteur des transports maritimes. La définition du terme « émissions » couvrirait le CO<sub>2</sub> et le NO<sub>x</sub> émis dans l'atmosphère par les navires.

Champ d'application : afin de garantir la cohérence du système MRV de l'Union avec le droit international en vigueur, en particulier avec l'annexe VI de la convention Marpol, les règles du MRV devraient s'appliquer aux navires de 400 tonnes et plus (selon la Commission, elles devraient s'appliquer aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à 5000). Les navires de pêche et les navires-usines pour le traitement du poisson ont été supprimés de la liste des navires exclus du champ d'application.

Principes communs de surveillance et de déclaration : il est précisé que la surveillance et la déclaration devraient être exhaustives et couvrir les émissions de CO<sub>2</sub> et de NO<sub>x</sub> résultant de la combustion des combustibles, quand le navire est en mer ou à quai. Dans leurs activités ultérieures de surveillance et de déclaration, les compagnies devraient tenir compte des recommandations incluses dans les rapports de vérification.

Méthodes de surveillance et de déclaration : en cas d'accord international visant à surveiller les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission devrait réexaminer les méthodes énoncées à l'annexe I au moyen d'actes délégués en vue de préciser l'utilisation des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou des mesures directes des émissions.

Contenu du plan de surveillance : le plan devrait décrire les sources d'émission suivantes, ainsi que les types de combustible qui leur sont associés, à bord du navire: i) moteur(s) principal(aux) ; ii) moteur(s) auxiliaire(s) ; iii) chaudière(s) ; iv) générateur(s) de gaz inerte.

Il devrait par ailleurs inclure : i) les procédures, responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer la distance parcourue et la durée de la navigation dans les glaces; ii) une fiche de révision consignait tous les détails de l'historique des

révisions.

Les compagnies devraient utiliser des plans de surveillance normalisés basés sur des modèles les plus simples possibles et ne provoquant pas de bureaucratie inutile.

Surveillance des émissions : le rapport a clarifié que la surveillance pourrait être suspendue durant les périodes pendant lesquelles un navire intervient dans des situations d'urgence, y compris des opérations de sauvetage.

Pour chaque navire et pour chaque voyage à destination et en provenance d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, les compagnies devraient surveiller les informations concernant le CO<sub>2</sub> et le NOx émis ainsi que l'efficacité énergétique. Les informations relatives à la cargaison et au transport effectué ne devraient pas être surveillées.

Par dérogation, les navires effectuant de multiples voyages par jour seraient exemptés de l'obligation de surveillance des émissions par voyage.

Contenu de la déclaration des émissions : devraient être incluses les informations relatives à la classe glace du navire et à l'efficacité technique homologuée du navire, exprimée par l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) applicable éventuellement au type de navire concerné.

Vérification : les députés ont suggéré que le vérificateur soit tenu d'intégrer dans son rapport des recommandations d'amélioration s'il a identifié des domaines où les performances de la compagnie sont susceptibles de progresser en termes de surveillance et de déclaration des émissions.

Publication des informations : la Commission devrait publier les émissions annuelles déclarées en respectant la confidentialité des informations commerciales.

Rapport : il est suggéré que la Commission évalue tous les deux ans les incidences globales du secteur des transports maritimes sur le climat mondial, y compris celles qui ne sont pas liées aux émissions ou aux effets du CO<sub>2</sub>, sur la base des données d'émissions communiquées par les États membres en vertu du règlement.

Méthodes de détermination des émissions : les députés ont suggéré d'ajouter la modélisation basée sur le mouvement des navires (suivi AIS) et les données propres aux navires parmi les méthodes de calcul de la consommation réelle de combustible par voyage. Toute combinaison de méthodes, approuvée par le vérificateur, pourrait être utilisée si elle améliore la précision globale des mesures.

La Commission aurait le pouvoir d'adopter des actes délégués pour compléter et modifier les dispositions des annexes I et II afin de tenir compte des derniers éléments scientifiques disponibles et d'aligner les annexes avec les réglementations internationales pertinentes convenues par l'OMI pour assurer la conformité avec les réglementations internationales.

## Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

---

Le Parlement européen a adopté par 547 voix pour, 63 contre et 45 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013.

La position arrêtée par le Parlement en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objectif : le Parlement a clarifié que le règlement proposé devrait concerner la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre (plutôt que du dioxyde de carbone) du secteur des transports maritimes et que cela devrait se refléter dans le titre du règlement. Il a souhaité rappeler que la part des émissions de CO<sub>2</sub> imputable à l'Union dans les émissions produites par le transport maritime international a augmenté de 48% entre 1990 et 2007.

Mécanisme de marché : les députés ont souligné que la meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consistait à instituer un mécanisme de marché, à savoir la tarification des émissions ou le prélèvement d'une taxe, qui nécessite de mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification ? MRV) des émissions de gaz à effet de serre basé sur la consommation de combustible des navires. La collecte de données sur ces émissions devrait constituer la première étape d'une approche progressive. L'accès public aux données relatives aux émissions contribuerait à éliminer les obstacles commerciaux qui empêchent l'adoption de mesures qui réduiraient les émissions du secteur.

Champ d'application : les navires de pêche et les navires-usines pour le traitement du poisson ont été supprimés de la liste des navires exclus du champ d'application.

Principes communs de surveillance et de déclaration : il est précisé que la surveillance et la déclaration devraient être exhaustives et couvrir les émissions de CO<sub>2</sub> résultant de la combustion des combustibles, quand le navire est en mer ou à quai. Dans leurs activités ultérieures de surveillance et de déclaration, les compagnies devraient tenir compte des recommandations incluses dans les rapports de vérification.

Méthodes de surveillance et de déclaration : en cas d'accord international visant à surveiller les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission devrait réexaminer les méthodes énoncées à l'annexe I au moyen d'actes délégués en vue de préciser l'utilisation des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou des mesures directes des émissions.

Plans de surveillance : le Parlement a proposé que les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août 2017, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions et des autres informations utiles pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à 400 (plutôt que les navires d'une jauge brute supérieure à 5000).

Contenu du plan de surveillance : le plan devrait décrire les sources d'émission suivantes, ainsi que les types de combustible qui leur sont associés, à bord du navire: i) moteur(s) principal(aux) ; ii) moteur(s) auxiliaire(s) ; iii) chaudière(s) ; iv) générateur(s) de gaz inerte.

Il devrait par ailleurs inclure : i) les procédures, responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer la distance parcourue et la durée de la navigation dans les glaces; ii) une fiche de révision consignait tous les détails de l'historique des révisions.

La Commission devrait pouvoir adopter des actes délégués afin de déterminer des règles techniques établissant les modèles des plans de surveillance. Ces modèles devraient être les plus simples possibles et ne pas engendrer de bureaucratie inutile.

Surveillance des émissions : le Parlement a clarifié que la surveillance pourrait être suspendue durant les périodes pendant lesquelles un navire intervient dans des situations d'urgence, y compris des opérations de sauvetage.

Pour chaque navire et pour chaque voyage à destination et en provenance d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, les compagnies devraient surveiller les informations concernant le CO<sub>2</sub> émis ainsi que l'efficacité énergétique telle que définie à l'annexe II. Les informations relatives à la cargaison et au transport effectué ne devraient pas être surveillées. La partie européenne d'un trafic hauturier faisant escale dans plusieurs ports de l'Union devrait être assimilée à un seul voyage.

Par dérogation, les navires effectuant de multiples voyages par jour seraient exemptés de l'obligation de surveillance des émissions par voyage.

Enfin la surveillance annuelle devrait porter sur le temps total passé en mer et à quai.

Contenu de la déclaration d'émissions : devraient être incluses les informations relatives à la classe glace du navire et à l'efficacité technique homologuée du navire, exprimée par l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) applicable éventuellement au type de navire concerné.

Vérification : les députés ont suggéré que le vérificateur soit tenu d'intégrer dans son rapport des recommandations d'amélioration s'il a identifié des domaines où les performances de la compagnie sont susceptibles de progresser en termes de surveillance et de déclaration des émissions.

Respect des obligations de surveillance et de déclaration et inspections : le Parlement a suggéré que l'AESM profite de ses visites et inspections destinées à suivre l'application de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port pour surveiller également la mise en œuvre des dispositions par les autorités nationales compétentes et faire rapport à la Commission.

Publication des informations : la Commission devrait publier les émissions annuelles déclarées en respectant la confidentialité des informations commerciales afin de protéger un intérêt économique légitime.

Rapport : il est suggéré que la Commission évalue tous les deux ans les incidences globales du secteur des transports maritimes sur le climat mondial, y compris celles qui ne sont pas liées aux émissions ou aux effets du CO<sub>2</sub>, sur la base des données d'émissions communiquées par les États membres en vertu du règlement.

Annexes : les députés ont suggéré d'ajouter la modélisation basée sur le mouvement des navires (suivi AIS) et les données propres aux navires parmi les méthodes de calcul de la consommation réelle de combustible par voyage. Toute combinaison de méthodes, approuvée par le vérificateur, pourrait être utilisée si elle améliore la précision globale des mesures.

La Commission aurait le pouvoir d'adopter des actes délégués pour compléter et modifier les dispositions des annexes I et II afin de tenir compte des derniers éléments scientifiques disponibles et d'aligner les annexes avec les réglementations internationales pertinentes convenues par l'OMI pour assurer la conformité avec les réglementations internationales.

## Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

---

La position du Conseil en première lecture reflète le compromis obtenu à l'issue des négociations informelles entre le Parlement européen et le Conseil, avec le soutien de la Commission.

Les principaux aspects ayant appelé des modifications par rapport à la proposition initiale de la Commission sont les suivants :

- la liste des définitions a été élargie et d'autres définitions ont été clarifiées;
- le contenu des modifications du plan de surveillance et la procédure à suivre à cet effet;
- les types de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>: i) introduction d'une dérogation spécifique dans le cadre de la surveillance par voyage; ii) inclusion de la possibilité de soumettre à une surveillance et une déclaration sur une base volontaire, à la fois de façon annuelle et par voyage, d'autres éléments d'information tels que ceux se rapportant à la classe glace du navire et à la navigation dans les glaces;
- l'organisation des activités de vérification, en vue de clarifier l'ordonnancement des actions et de simplifier la procédure;
- la structure et le contenu du dispositif de mise en œuvre et le mécanisme de sanctions, ainsi que les liens éventuels avec la [directive 2009/16/CE](#) relative au contrôle par l'État du port;
- la suppression du lien avec [le règlement \(UE\) n° 525/2013](#) relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique;
- les informations qui doivent être communiquées par la Commission, l'instauration d'une possibilité de déroger (de façon limitée) à cette publicité, ainsi que les différents types de rapports que la Commission est tenue d'établir au titre du règlement;
- l'introduction dans l'annexe II de la possibilité de faire une distinction entre les différents types de navires et de préciser par la voie d'actes d'exécution les paramètres applicables aux fins du calcul de la cargaison;
- la portée des actes délégués prévus dans le règlement.

## Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

---

La Commission peut soutenir la position du Conseil en première lecture. Elle estime que les négociations informelles ont conduit à un paquet équilibré contenant des solutions satisfaisantes sur un certain nombre de points importants, notamment i) le champ d'application du règlement, ii) la surveillance et la déclaration de la cargaison, iii) la confidentialité des données et la transparence des informations, ou encore iv) les dispositions d'exécution.

Le sort réservé aux amendements du Parlement européen est le suivant :

- Ajout de références aux «émissions de gaz à effet de serre» plutôt qu'aux «émissions de CO<sub>2</sub>» : le Conseil, proche de la position de la Commission, a retenu les seules émissions de CO<sub>2</sub>, tout en acceptant une formulation plus large sur les émissions de GES et les polluants atmosphériques dans les considérants.
- Inclusion des navires de pêche et des navires-usines dans le cadre du système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) des émissions de dioxyde de carbone : le Conseil a finalement adopté la position de la Commission et décidé de ne pas inclure ces catégories dans le règlement.
- Ajout d'obligations de surveillance MRV allégées pour les navires effectuant uniquement des voyages dans l'Union et plusieurs fois par jour: «régime de transport maritime à courte distance» : le Conseil a retenu l'idée du Parlement tout en préférant fixer un seuil pour le nombre de voyages prévus chaque année, de manière à fournir une plus grande sécurité juridique aux opérateurs.
- Suppression des mentions «cargaison» et «transport effectué» du champ d'application des données soumises à la surveillance et des calculs relatifs à l'efficacité énergétique : le Conseil les a maintenus en tant que paramètres de surveillance, comme l'avait proposé la Commission.
- Renforcement de l'efficacité technique par l'application d'un indice nominal de rendement énergétique (EEDI) certifié également aux navires existants : le Conseil a retenu la proposition de la Commission concernant le champ d'application de l'EEDI, ne l'appliquant qu'aux nouveaux navires (construits ou remis en état après 2013).
- Ajout des navires «classe glace» et d'informations relatives aux conditions hivernales rigoureuses aux informations figurant dans le plan de surveillance et dans les déclarations d'émissions : le Conseil a conservé l'idée principale du Parlement, mais a fait de cette déclaration une déclaration volontaire.
- Introduction d'une référence à la directive 2003/4/CE concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement : le Conseil a reformulé l'idée du Parlement et l'a développée dans une référence au règlement (CE) n° 1367/2006 concernant l'accès aux informations environnementales s'appliquant aux institutions et organes de l'Union (règlement Aarhus), qui contient une clause relative à l'évaluation de l'intérêt supérieur de la divulgation au public de données commerciales.
- Prorogation tacite de l'habilitation de la Commission à adopter des actes délégués: le Conseil a conservé la formule habituelle de prolongation tacite, également acceptée par la Commission.
- Évaluation bisannuelle de l'impact des émissions autres que de CO<sub>2</sub> : le Conseil a conservé l'idée du Parlement, mais en prévoyant que cette obligation (bisannuelle) soit simultanée à la remise par la Commission du rapport général sur les émissions déclarées dans le cadre du système MRV.

Le Conseil a également introduit dans le texte un certain nombre de modifications qui n'affaiblissent pas sensiblement la proposition, ainsi qu'un certain nombre de nouvelles dispositions que la Commission est disposée à accepter.

La Commission formule néanmoins une déclaration spécifique à propos de l'usage fait par le Conseil de la possibilité prévue à l'article 5, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 182/2011 (clause d'absence d'avis) concernant les actes d'exécution. La Commission ne s'oppose pas à l'utilisation de cette disposition, mais elle est convaincue que celle-ci doit être justifiée.

## Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

---

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté la recommandation pour la deuxième lecture, contenue dans le rapport de José Inácio FARIA (ADLE, PT), relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant la directive no 2009/16/CE.

La commission parlementaire a recommandé que le Parlement approuve la position du Conseil en première lecture.

Cette proposition établit un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes. Il est rappelé que :

- le Parlement a adopté sa position en première lecture le 16 avril 2014;
- la commission ENVI a décidé d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles le 24 septembre 2014;
- les équipes de négociation du Parlement et du Conseil, avec la participation de la Commission, sont parvenues à un accord informel sur ce dossier le 18 novembre 2014;
- le texte de l'accord a été approuvé à une très grande majorité par la commission ENVI le 3 décembre 2014;
- le Conseil a ensuite adopté sa position en première lecture confirmant l'accord le 5 mars 2015.

Dès lors que la position en première lecture du Conseil est conforme à l'accord conclu lors des trilogues, les députés recommandent que le



## Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

---

Le Parlement européen a adopté une résolution législative approuvant, sans lamender, la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant la directive 2009/16/CE.

Le règlement proposé vise principalement à établir un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification MRV) des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports maritimes, en tant que première étape vers un système MRV mondial.

## Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

---

**OBJECTIF** : établir un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification MRV) des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur des transports maritimes, en tant que première étape vers un système MRV mondial.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

**CONTENU** : le règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ainsi que d'autres informations utiles concernant les navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.

L'instauration d'un système MRV au niveau de l'Union devrait entraîner une réduction des émissions allant jusqu'à 2 % par rapport à une situation inchangée, ainsi que des économies nettes agrégées pouvant atteindre 1,2 milliard d'euros d'ici à 2030.

Champ d'application: seraient soumis aux règles du système MRV, les navires d'une jauge brute supérieure à 5.000, pour ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Les émissions de CO<sub>2</sub> qui se produisent dans les ports de l'Union, y compris les émissions des navires à quai ou manuvrant dans un port, seraient également prises en considération. Les règles du système MRV devraient s'appliquer sans discrimination à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

Seraient exclus du champ d'application, les navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires, 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 ou aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Plan de surveillance : le 31 août 2017 au plus tard, les compagnies devraient présenter aux vérificateurs, pour chacun de leurs navires, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> et des autres informations utiles. Les compagnies devraient vérifier régulièrement, et au moins une fois par an, si le plan de surveillance du navire rend compte de la nature et du fonctionnement du navire et si la méthode de surveillance peut être améliorée.

À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance évalué conformément au règlement, devraient surveiller les émissions de CO<sub>2</sub> de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle.

Méthodes de surveillance : les règles devraient tenir compte des exigences en vigueur et des données qui sont déjà disponibles à bord des navires. Les compagnies pourraient donc choisir une des quatre méthodes de surveillance suivantes: i) l'utilisation des notes de livraison de soutes, ii) la surveillance des soutes à combustible à bord, iii) le recours à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou iv) la mesure directe des émissions.

Vérification : la vérification par des vérificateurs accrédités et indépendants devrait garantir que les plans de surveillance et les déclarations d'émissions sont corrects et conformes aux exigences définies dans le règlement.

Un document de conformité, délivré par un vérificateur, devrait être conservé à bord des navires, afin de prouver le respect des obligations en matière de surveillance, de déclaration et de vérification.

Contrôle : le contrôle de la mise en œuvre par les États membres agissant en tant qu'États du pavillon ou en tant qu'États du port (que ce soit dans le cadre du contrôle par l'État du port - ou par des inspections spécifiques du système MRV) servirait à vérifier la présence d'un document de conformité en cours de validité à bord des navires lorsqu'ils font escale dans des ports relevant de leur juridiction, et à appliquer des sanctions, le cas échéant.

Dans le cas des navires n'ayant pas respecté les exigences de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives et lorsque d'autres mesures visant à en assurer le respect ont échoué, le règlement prévoit la possibilité d'une expulsion.

Enfin, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) se verrait confier un nombre de tâches limité, principalement en lien avec la base de données de contrôle de la mise en œuvre.

**ENTRÉE EN VIGUEUR** : 1.7.2015.

**ACTES DÉLÉGUÉS** : la Commission peut adopter des actes délégués afin de tenir compte de la réglementation internationale (notamment au niveau de l'Organisation maritime internationale - OMI), ainsi que des évolutions technologiques et scientifiques dans ce domaine. Le pouvoir

l'adoption de tels actes est conférée à la Commission pour une période de cinq ans (tacitement prorogée) à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.