Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 6 février 2019
(OR. en)

6117/19

Dossier interinstitutionnel:
2019/0017(COD)

CLIMA 40
ENV 111
MAR 25
MI 115
ONU 8
CODEC 310
IA 38

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	4 février 2019
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2019) 38 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de tenir dûment compte du système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2019) 38 final.

p.j.: COM(2019) 38 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de tenir dûment compte du système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires

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

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Justification et objectifs de la proposition**

Le changement climatique est un problème grave auquel il faut remédier de toute urgence. Aussi l'accord de Paris vise-t-il à contenir l'élévation de la température de la planète nettement en dessous de 2° C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C, grâce à des réductions substantielles des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la part de tous les pays.

Du fait de sa consommation considérable de combustibles fossiles, le secteur du transport maritime international émet des quantités importantes de GES et contribue ainsi au changement climatique. D'après les estimations, les émissions de GES du transport maritime international représenteraient quelque 2 à 3 % du total des émissions mondiales de GES, soit davantage que les émissions de n'importe quel État membre de l'UE. Si le secteur du transport maritime était un pays, il se placerait au sixième rang mondial pour ce qui est des émissions. Ce secteur a également un impact considérable au niveau de l'UE: en 2015, il a contribué à hauteur de 13 % aux émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE dues au secteur des transports[1]. Cependant, le transport maritime est le seul secteur qui ne soit pas expressément visé, au niveau de l'UE, par un objectif de réduction des émissions ou par des mesures d'atténuation spécifiques.

Le volume du commerce maritime est susceptible de croître à l'avenir, ce qui entraînera une augmentation considérable des émissions de GES liées à ce secteur si des mesures d'atténuation ne sont pas mises en place rapidement. Il ressort d'une étude[2] de l'Organisation maritime internationale (OMI) que les émissions du transport maritime mondial pourraient augmenter de 50 % à 250 % d'ici à 2050, en fonction de l'évolution de la situation économique et énergétique. Au niveau de l'UE, les émissions de CO_2 du transport maritime ont augmenté de 48 % entre 1990 et 2008 et devraient dépasser de 86 % les niveaux de 1990 d'ici à 2050, en dépit de l'adoption en 2011, par l'OMI, de normes minimales de rendement énergétique applicables aux navires neufs[3]. La réalisation des objectifs de l'accord de Paris et les efforts déployés par d'autres secteurs risquent d'être compromis si rien n'est fait pour lutter contre ces émissions.

Dans le prolongement de son livre blanc de 2011 sur les transports, l'UE a adopté en 2013 une stratégie visant à intégrer progressivement les émissions du secteur maritime dans sa politique en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre[4]. Dans un premier temps, le Parlement européen et le Conseil ont adopté, en avril 2015, le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde

[1] https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10.

[2] http://www.imo.org/fr/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx.

[3] Résolution MEPC.203(62) de l'OMI.

[4] COM(2013) 479 final.

de carbone du secteur du transport maritime[5] (ci-après le «règlement MRV de l'UE»), complété en 2016 par deux règlements délégués[6] et deux règlements d'exécution[7]. L'élaboration du règlement MRV de l'UE poursuivait les objectifs suivants:

– collecter des données fiables et vérifiées relatives aux émissions de CO_2 pour tous les navires (d'une jauge brute supérieure à 5 000) faisant escale dans des ports de l'Espace économique européen (EEE), y compris les émissions de CO_2 produites par ces navires lorsqu'ils se trouvent dans les ports;

– fournir des informations fiables afin d'étayer les décisions futures concernant la politique à mener et la mise en œuvre des instruments d'action, ainsi que de permettre la réalisation des objectifs ou mesures adoptés au niveau international (par exemple en matière d'efficacité énergétique);

– garantir la transparence nécessaire en ce qui concerne les données, de manière à favoriser l'adoption de nouvelles technologies et mesures opérationnelles susceptibles de rendre les navires plus écologiques.

Le règlement MRV de l'UE impose aux compagnies maritimes de communiquer leurs émissions annuelles de CO_2 et d'autres informations utiles concernant les navires à destination et au départ de ports de l'EEE ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci. Les compagnies maritimes ont commencé à se voir imposer certaines obligations en 2017, en l'occurrence l'établissement de plans de surveillance à soumettre aux vérificateurs accrédités. La surveillance de la consommation de combustible, des émissions de CO_2 et de l'efficacité énergétique a débuté en 2018, et l'échéance fixée pour les premières déclarations d'émissions est avril 2019.

En 2016, à la suite de l'entrée en vigueur de l'accord de Paris et de l'adoption du règlement MRV de l'UE, le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI a adopté des amendements à la convention MARPOL établissant le cadre juridique d'un système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires de l'OMI (ci-après le «système mondial de collecte de données de l'OMI»). Les détails et les modalités d'application du système mondial de collecte de données de l'OMI ont été convenus

---

5 Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 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 (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

6 Règlement délégué de la Commission (UE) 2016/2072 relatif aux activités de vérification et d'accréditation des vérificateurs au titre du règlement (UE) 2015/757 (JO L 320 du 26.11.2016, p. 5) et règlement délégué (UE) 2016/2071 de la Commission du 22 septembre 2016 modifiant le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les méthodes de surveillance des émissions de dioxyde de carbone et les règles de surveillance des autres informations utiles (JO L 320 du 26.11.2016, p. 1).

7 Règlement d'exécution (UE) 2016/1927 de la Commission du 4 novembre 2016 établissant les modèles des plans de surveillance, des déclarations d'émissions et des documents de conformité au titre du 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 des transports maritimes (JO L 299 du 5.11.2016, p. 1) et règlement d'exécution (UE) 2016/1928 de la Commission du 4 novembre 2016 sur la détermination de la cargaison transportée par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs, conformément au 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 des transports maritimes (JO L 299 du 5.11.2016, p. 22).

ultérieurement au moyen de «lignes directrices» adoptées par les 70e et 71e sessions du MEPC (MEPC 70 et MEPC 71), qui se sont tenues respectivement en octobre 2016 et en juillet 2017. Les obligations en matière de surveillance prévues par le système mondial de collecte de données de l'OMI commenceront à s'appliquer en 2019 et les rapports devront être présentés en 2020.

En conséquence, à partir de janvier 2019, les navires menant des activités de transport maritime liées à l'EEE devront respecter aussi bien les obligations de surveillance et de présentation de rapports prévues par le règlement MRV de l'UE que celles prévues par le système mondial de collecte de données de l'OMI.

La coexistence de ces deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification au niveau de l'UE et au niveau mondial a été anticipée dans le règlement MRV de l'UE. En effet, l'article 22 de ce règlement dispose ce qui suit: «*En cas d'accord international sur la création d'un système mondial de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre [...], la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, propose des modifications de celui-ci afin de le mettre en adéquation avec ledit accord international.*»

La présente proposition a donc pour principal objectif de modifier le règlement MRV de l'UE afin de tenir dûment compte du nouveau système mondial de collecte de données de l'OMI, en vue de permettre de rationaliser et de réduire autant que possible la charge administrative pour les entreprises et les administrations, tout en préservant les objectifs du règlement MRV de l'Union.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Les modifications du règlement MRV de l'UE qui sont proposées sont compatibles avec les dispositions en vigueur dans le domaine concerné, étant donné qu'elles ne devraient pas compromettre les principaux objectifs poursuivis par le système mis en place par le règlement MRV de l'UE et que, plus généralement, elles sont compatibles avec la politique de l'Union en matière de climat. En particulier, la proposition vise à préserver les effets positifs escomptés du règlement MRV de l'UE, à savoir collecter des données fiables et vérifiées, orienter les décisions futures en matière d'élaboration des politiques et encourager l'adoption de mesures et de comportements propres à améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur du transport maritime.

En outre, la présente proposition poursuit l'approche définie dans les autres stratégies de réduction des émissions de l'UE, dans le cadre de laquelle la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre sont essentielles à la mise en œuvre effective des politiques de l'UE en matière de climat, notamment dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. La proposition est compatible avec les dispositions en matière de transparence prévues dans le cadre du SEQE de l'UE, y compris la vérification par des tiers.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

L'UE a communiqué la contribution déterminée au niveau national («CDN») de l'Union et de ses États membres à la CCNUCC en mars 2015, s'engageant ainsi à respecter un objectif contraignant d'au moins 40 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble de l'économie par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030, en accord avec le cadre d'action en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030 approuvé par le Conseil européen

d'octobre 2014 et adopté depuis lors[8]. Tous les secteurs d'activité doivent contribuer à la transition vers une économie à faible intensité de carbone et à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris.

La proposition est également compatible avec la stratégie en faveur d'une mobilité à faible taux d'émissions, laquelle prévoit des mesures visant à réduire davantage les émissions de GES du secteur des transports qui s'inscrivent dans les efforts de décarbonation de portée plus générale entrepris ou annoncés par l'Union, y compris à l'horizon 2030[9].

Parce qu'il fournit des informations fiables sur les émissions de CO_2 de chaque navire, le règlement MRV de l'UE facilitera grandement la prise de décision à l'échelon de l'Union ainsi que l'élaboration des mesures en faveur du climat qui pourraient être décidées à l'avenir dans ce secteur. La proposition respecte ce principe fondamental. En tant qu'instrument existant de l'Union, le règlement MRV de l'UE constitue un premier pas dans la bonne direction, qu'il convient d'utiliser comme base pour l'élaboration ultérieure des politiques.

La proposition est également compatible avec le principe de primauté de l'efficacité énergétique qui guide l'union de l'énergie, dans la mesure où elle devrait améliorer la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique dans le secteur du transport maritime.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

Les articles 191 à 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) confirment et précisent les compétences de l'UE dans le domaine de la lutte contre le changement climatique. La base juridique de la présente proposition est l'article 192 du TFUE.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne, les objectifs de la présente proposition ne peuvent être atteints que par une proposition de la Commission au niveau de l'Union, étant donné que la proposition vise à modifier la législation existante de l'UE.

L'avantage que présentent la collecte et la publication des données relatives aux émissions et à l'efficacité énergétique des navires au niveau de l'Union est que les résultats sont parfaitement comparables car fondés sur un seul et même ensemble d'exigences. Les obstacles commerciaux liés au manque d'informations peuvent ainsi être éliminés plus efficacement.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité car elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs du règlement MRV de l'UE, tout en assurant le bon fonctionnement du marché intérieur et la compétitivité du secteur européen de la navigation.

---

8 Directive (UE) 2018/410, règlement (UE) 2018/842 et règlement (UE) 2018/841 concernant l'utilisation des terres.

9 COM(2016) 501 final.

- **Choix de l'instrument**

Le choix d'un règlement modificatif se justifie par le fait que la proposition vise à modifier le règlement MRV de l'UE existant.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Il convient de relever que le réexamen du règlement MRV de l'UE est réalisé sans évaluation préalable, étant donné qu'une telle évaluation n'aurait été possible que vers la fin de l'année 2019, à l'issue du premier cycle de mise en conformité. Par conséquent, il n'a pas été effectué d'évaluation du règlement MRV de l'UE dans le cadre des travaux préparatoires et l'analyse des options stratégiques n'a pas été menée sur cette base.

- **Consultation des parties intéressées**

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au règlement MRV de l'UE respectent dans une large mesure les intérêts exprimés par les parties prenantes dans leurs réponses à la consultation publique en ligne et à l'enquête en ligne ciblée. Dans leur grande majorité, les organisations de la société civile, les organismes nationaux d'accréditation, les organismes de recherche et les citoyens/particuliers estiment que certains objectifs importants doivent être préservés lors de la modification du règlement MRV de l'UE, notamment : sensibiliser l'opinion à la réduction des émissions, fournir aux acteurs du marché des informations fiables sur la consommation de combustible et l'efficacité énergétique, et recueillir des données afin d'orienter l'élaboration des politiques. Pour le secteur du transport maritime, la principale priorité consiste toutefois à réduire la charge administrative. Les États membres de l'EEE et les vérificateurs du règlement MRV de l'UE sont eux aussi largement favorables à ces objectifs, et notamment à la collecte de données fiables aux fins de l'élaboration des politiques futures et à la réduction de la charge administrative.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Les études ayant trait aux projections relatives aux émissions s'appuient sur les données pertinentes découlant de la troisième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre[10] et elles ont été prises en compte, notamment en ce qui concerne les émissions et les prévisions des émissions des transports maritimes internationaux ainsi que les réductions de ces émissions pouvant être obtenues au moyen de mesures techniques et opérationnelles prises par ce secteur.

- **Document de travail de la Commission – analyse d'impact**

Une analyse d'impact a été réalisée afin de déterminer quels éléments du règlement MRV de l'UE pourraient être alignés sur ceux du système mondial de collecte de données de l'OMI. Le présent document complète l'analyse d'impact qui accompagnait la proposition en 2013 et qui comprenait une estimation des coûts liés au règlement MRV de l'UE. En outre, le nouveau document de travail des services de la Commission contenant l'analyse d'impact

[10] http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf.

évoquée plus haut se fonde sur l'analyse d'impact initiale publiée en juin 2017 et sur la consultation publique qui s'est achevée en décembre 2017.

Le comité d'examen de la réglementation de la Commission européenne a évalué une version provisoire du rapport d'analyse d'impact et émis un avis positif le 13 juillet 2018. Le comité a formulé des recommandations d'améliorations qui sont prises en compte dans la version révisée du rapport. Le résumé de l'analyse d'impact et l'avis du comité d'examen de la réglementation sont disponibles sur le site web de la Commission[11].

Compte tenu de la nécessité de préserver les objectifs essentiels du règlement MRV de l'UE, deux possibilités d'alignement ont été écartées d'emblée: la gouvernance et la déclaration des émissions de CO_2. Il n'a pas été jugé envisageable d'aligner les dispositions en matière de gouvernance car cela aurait eu pour conséquence de limiter les informations pouvant être recueillies par l'UE et ses États membres aux données relatives aux émissions des navires battant pavillon de l'UE, de sorte que les émissions de GES produites par les navires battant pavillon de pays tiers dans le cadre de voyages faisant intervenir des ports de l'EEE n'auraient pas été prises en compte. Par ailleurs, en cas d'alignement des dispositions en matière de déclaration des émissions de CO_2, les navires ne seraient pas soumis à l'obligation de communiquer les données relatives à ces émissions, ce qui serait en totale contradiction avec l'objectif même du règlement MRV de l'UE, qui a trait aux performances des navires sur le plan des émissions de CO_2 et à leur incidence sur le climat.

Compte tenu de ces limitations, trois options ont été examinées dans le cadre de l'analyse d'impact:

Option 1 – Scénario de référence

Cette option correspond à ce qui se passerait en cas d'absence de mesure.

Option 2 – Rationalisation

Différentes possibilités d'alignement ont été évaluées dans ce scénario en ce qui concerne: le champ d'application, les définitions, les paramètres de surveillance, les plans et modèles de surveillance, la vérification et la transparence.

Option 3 – Niveau de convergence élevé

Dans le cadre de cette option, le règlement MRV de l'UE serait modifié de manière à en harmoniser tous les aspects techniques avec le système mondial de collecte des données de l'OMI, au risque de compromettre son impact escompté sur le marché.

La comparaison des trois options a abouti aux conclusions suivantes:

Le fait d'aligner, en tant que de besoin, les définitions, les paramètres de surveillance, ainsi que les plans et modèles de surveillance contribue à réduire la charge administrative pesant sur les compagnies maritimes et les autorités nationales, facilitant ainsi le respect des obligations de communication d'informations prévues par les deux systèmes.

[11] http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia.

Cela présente également l'avantage de ne pas compromettre la réalisation des objectifs poursuivis par l'actuel règlement MRV de l'UE, ni ses effets positifs escomptés.

En revanche, l'alignement d'aspects tels que le champ d'application, la vérification et la transparence mettrait gravement en péril la réalisation des objectifs poursuivis par le règlement MRV de l'UE et ne contribuerait pas nécessairement à réduire notablement la charge administrative. S'agissant de la transparence, le fait de disposer de données relatives à l'efficacité énergétique au niveau des navires encourage l'adoption de mesures dans ce domaine. Cet avantage disparaîtrait en cas d'alignement des exigences concernant la transparence. L'alignement des exigences en matière de vérification supposerait d'abandonner le système homogène et indépendant de vérification par des tiers. Enfin, en cas d'alignement du champ d'application, les informations relatives aux émissions liées à l'EEE seraient incomplètes.

C'est donc l'option 2 (rationalisation) qui est privilégiée, dans le cadre de laquelle il est proposé d'aligner, en tant que de besoin, des éléments tels que les définitions, les paramètres de surveillance, ainsi que les plans et modèles de surveillance.

- **Réglementation affûtée et simplification**

L'approche proposée, à savoir la rationalisation, réduirait les efforts de mise en conformité par rapport au scénario de statu quo. Comme indiqué ci-dessus, elle contribuerait à alléger la charge administrative pesant sur les compagnies maritimes et faciliterait le respect des obligations de communication d'informations prévues par les deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification. Dans ce contexte, le réexamen proposé du règlement MRV de l'UE est présumé répondre aux exigences du programme REFIT, qui requiert d'examiner les possibilités de simplification de la législation de l'UE et d'améliorer l'efficacité de celle-ci.

- **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, Elle contribue en particulier à l'objectif d'un niveau élevé de protection de l'environnement, conformément au principe de développement durable énoncé à l'article 37 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS À DÉVELOPPER

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

En réponse aux avancées réalisées par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) durant ses réunions d'octobre 2016 et de juillet 2017 lors de l'adoption des lignes directrices concernant le système mondial de collecte de données de l'OMI, la Commission a entrepris le réexamen prévu à l'article 22 du règlement MRV de l'UE.

La présente proposition vise à réduire la charge administrative imposée aux navires effectuant des activités de transport maritime qui relèvent à la fois du règlement MRV de l'UE et du

système mondial de collecte de données de l'OMI, tout en préservant les objectifs spécifiques de l'action de l'UE dans ce domaine.

C'est pourquoi il est proposé de procéder aux modifications suivantes:

1. La définition des termes «compagnie» et «période de déclaration», ainsi que l'attribution des obligations de surveillance et de déclaration en cas de «changement de compagnie», doivent tenir compte des dispositions parallèles du système mondial de collecte de données de l'OMI. Cela permettra de faire en sorte que les mêmes entités juridiques s'acquittent, sur la base de périodes de référence calculées de manière similaire, des exigences de surveillance et de déclaration découlant aussi bien du règlement MRV de l'UE que du système mondial de collecte de données de l'OMI pour les navires relevant de sa compétence utilisés pour des activités de transport maritime liées à l'EEE. Il faudra pour cela modifier l'article 3 et l'article 11, paragraphe 2, du règlement MRV de l'UE.
2. Les dispositions du système mondial de collecte de données de l'OMI régissant les données à surveiller et à communiquer sur une base annuelle devraient être prises en compte afin d'assurer la rationalisation des données recueillies au sujet des activités des navires qui relèvent des deux systèmes. Pour ce faire, il convient de définir et de communiquer le «port en lourd» comme un paramètre obligatoire mais de conserver le paramètre «cargaison transportée» comme un paramètre de surveillance facultatif à utiliser par les compagnies qui souhaitent calculer et communiquer l'efficacité énergétique moyenne de leurs navires sur la base de la cargaison transportée. Le paramètre «temps passé en mer» actuellement appliqué pour la navigation dans l'UE devrait être remplacé par le paramètre «heures pendant lesquelles le navire fait route» tel qu'il est défini dans le cadre du système mondial de collecte de données de l'OMI. Enfin, le calcul de la «distance parcourue» devrait être fondé sur les options retenues dans les lignes directrices pertinentes du système mondial de collecte de données de l'OMI. À cet effet, l'article 6, paragraphe 3, l'article 9, paragraphe 1, l'article 10, l'article 11, paragraphe 3, et l'article 21, paragraphe 2, ainsi que l'annexe II, partie A, point 1, du règlement MRV de l'UE seront modifiés.
3. Il convient de rationaliser le contenu minimal des plans de surveillance afin de tenir compte des directives de l'OMI pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire («Directives pour l'élaboration du plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP)»), sauf en ce qui concerne les dispositions qui sont nécessaires pour garantir que seules les données ayant trait à l'UE sont surveillées et communiquées dans le cadre du règlement MRV de l'UE. Pour ce faire l'article 6, paragraphe 3, sera modifié.

En revanche, certaines caractéristiques du règlement MRV de l'Union devraient être maintenues. Il s'agit des caractéristiques suivantes:

1. Le champ d'application du règlement MRV de l'UE sera maintenu pour ce qui est des activités et des navires couverts (ce qui signifie que la majorité des navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 faisant escale dans des ports de l'UE à des fins de transport maritime seront couverts). Les activités des navires qui ne sont pas considérées comme des activités de transport maritime, telles que le dragage, la pose de canalisations et le soutien aux installations en mer, restent exemptées des exigences en matière de surveillance et de déclaration.

2. En outre, les émissions de CO_2 générées par les navires à l'intérieur des ports de l'Union doivent être surveillées et déclarées séparément, afin d'encourager le recours aux mesures disponibles pour réduire les émissions de CO_2 dans les ports de l'UE et à faire prendre davantage conscience des émissions du secteur du transport maritime. Les données relatives aux voyages effectués à l'intérieur d'un État membre de l'UE seront elles aussi surveillées et communiquées, de manière à permettre aux autorités des États membres de disposer de données fiables et comparables concernant les émissions du transport maritime au niveau national. Il convient de conserver les dispositions du règlement en vigueur en matière de vérification des données par des tiers accrédités afin de préserver l'objectif que s'est fixé l'UE de fournir des informations fiables et comparables dans le temps en vue d'orienter les décisions qui seront prises à l'échelon de l'UE ou au niveau mondial.

3. Les dispositions du règlement MRV de l'UE relatives à la publication des données relatives aux émissions de CO_2 et à l'efficacité énergétique de chaque navire doivent aussi être maintenues afin de contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux qui entravent l'adoption de technologies et de comportements susceptibles d'améliorer l'efficacité énergétique dans ce secteur d'activité.

2019/0017 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de tenir dûment compte du système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires

(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[12],

vu l'avis du Comité des régions[13],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire[14],

considérant ce qui suit:

(1) Le transport maritime influe sur le climat de la planète en raison des émissions de dioxyde de carbone (CO_2) dont il est responsable. En 2015, il a contribué à hauteur de 13 % aux émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE dues au secteur des transports[15]. Le transport maritime international est à ce jour le seul moyen de transport auquel ne s'appliquent pas les engagements pris par l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

(2) Conformément à l'engagement des colégislateurs exprimé dans le règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil[16] et dans la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil[17], tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

---

12 JO C […] du […], p. […].

13 XXX

14 XXX

15 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10.

16 Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) nº 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).

17 Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les

(3) Dans sa résolution de février 2014 sur un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, le Parlement européen a invité la Commission et les États membres à fixer pour l'Union un objectif contraignant d'au moins 40 % de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990 à l'horizon 2030. Le Parlement européen y a également observé que tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour que l'Union puisse apporter sa juste contribution aux efforts mondiaux.

(4) Dans ses conclusions du 24 octobre 2014, le Conseil européen a approuvé un objectif contraignant d'au moins 40 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030. Le Conseil européen a également déclaré qu'il importait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports et a invité la Commission à continuer d'étudier des instruments et des mesures en vue d'une approche globale et technologiquement neutre, notamment pour la promotion de la réduction des émissions, le recours aux sources d'énergie renouvelables et l'efficacité énergétique dans les transports.

(5) Dans le prolongement de son livre blanc de 2011 sur les transports[18], la Commission a adopté en 2013 une stratégie visant à intégrer progressivement les émissions du secteur maritime dans la politique de l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre[19].

(6) En avril 2015, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime[20] (ci-après le «règlement MRV de l'UE»), complété en 2016 par deux règlements délégués[21] et deux règlements d'exécution[22]. Le règlement MRV de l'UE a pour objectif de recueillir des données relatives aux émissions dues au transport maritime afin d'orienter les décisions futures

---

investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814 (JO L 76 du 19.3.2018, p. 3).

18 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_fr.pdf.

19 COM(2013) 479 final.

20 Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 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 *(JO L 123 du 19.5.2015, p. 55)*.

21 Règlement délégué (UE) 2016/2072 de la Commission relatif aux activités de vérification et d'accréditation des vérificateurs au titre du 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 *(JO L 320 du 26.11.2016, p. 5*). Règlement délégué (UE) 2016/2071 de la Commission du 22 septembre 2016 modifiant le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les méthodes de surveillance des émissions de dioxyde de carbone et les règles de surveillance des autres informations utiles (*JO L 320 du 26.11.2016, p. 1*).

22 Règlement d'exécution (UE) 2016/1927 de la Commission du 4 novembre 2016 établissant les modèles des plans de surveillance, des déclarations d'émissions et des documents de conformité au titre du 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 (JO L 299 du 5.11.2016, p. 1). Règlement d'exécution (UE) 2016/1928 de la Commission du 4 novembre 2016 sur la détermination de la cargaison transportée par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs, conformément au 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 des transports maritimes (JO L 299 du 5.11.2016, p. 22).

et d'encourager les réductions des émissions en fournissant aux marchés concernés des informations sur l'efficacité énergétique des navires. Le règlement MRV de l'UE fait obligation aux compagnies de surveiller, déclarer et vérifier, sur une base annuelle à partir de 2018, la consommation de combustible, les émissions de CO_2 et l'efficacité énergétique de leurs navires durant les voyages qu'ils effectuent au départ et à destination de ports de l'Espace économique européen (EEE). Cette obligation concerne également les émissions de CO_2 générées par les navires lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur de ports de l'EEE. L'échéance fixée pour les premières déclarations d'émissions est le 30 avril 2019.

(7) L'article 22 du règlement MRV de l'UE dispose qu'en cas d'accord international sur la création d'un système mondial de surveillance, de déclaration et de vérification, la Commission réexamine le règlement MRV de l'UE et, le cas échéant, propose des modifications de celui-ci afin de le mettre en adéquation avec ledit accord international.

(8) En vertu de l'accord de Paris, adopté en décembre 2015 lors de la 21e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)[23], l'Union et ses États membres se sont fixé un objectif de réduction des émissions applicable à l'ensemble de l'économie. Des efforts ont été entrepris dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour limiter les émissions provenant des transports maritimes internationaux, et il convient de les encourager. L'OMI a adopté,[24] en octobre 2016, un système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (le «système mondial de collecte de données de l'OMI»).

(9) Compte tenu de la coexistence de ces deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification, la Commission, en application de l'article 22 du règlement MRV de l'UE, a examiné comment les deux systèmes pourraient être alignés afin de réduire la charge administrative pesant sur les navires, tout en préservant les objectifs du règlement MRV de l'UE.

(10) Il ressort de l'analyse d'impact qu'un alignement partiel des deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification pourrait contribuer à réduire la charge administrative imposée aux compagnies maritimes, tout en préservant les objectifs essentiels du règlement MRV de l'UE. Cet alignement partiel ne devrait cependant pas modifier le règlement MRV de l'UE pour ce qui est de la gouvernance, du champ d'application du règlement et de ses exigences en matière de vérification, de transparence et de déclaration des émissions de CO_2, car cela compromettrait gravement la réalisation de ses objectifs et porterait atteinte à sa capacité d'orienter les décisions futures en matière d'élaboration des politiques et d'encourager l'adoption de mesures et de comportements propres à améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur du transport maritime. Toute modification apportée au règlement MRV de l'UE devrait donc se limiter à mettre celui-ci en adéquation avec le système mondial de collecte de données de l'OMI pour les aspects qui concernent les définitions, les paramètres de surveillance ainsi que les plans et modèles de surveillance.

(11) Les modifications du règlement MRV de l'UE devraient garantir que, lorsque les activités des navires relèvent des deux systèmes, la surveillance incombe aux mêmes entités juridiques et porte sur des périodes de référence calculées de manière similaire.

---

23 Accord de Paris (*JO L 282 du 19.10.2016, p. 4*).

24 Résolution MEPC.278 (70) de l'OMI modifiant l'annexe VI de la convention MARPOL.

Il convient dès lors que les définitions relatives aux compagnies et aux périodes de déclaration, y compris en cas de changement de compagnie, soient modifiées de manière à tenir compte des dispositions de l'OMI.

(12) Les dispositions du système mondial de collecte de données de l'OMI régissant les données à surveiller et à communiquer sur une base annuelle devraient être prises en compte afin d'assurer la rationalisation des données recueillies au sujet des activités des navires qui relèvent des deux systèmes. À cette fin, le paramètre «port en lourd» devrait être communiqué, mais la déclaration de la «cargaison transportée» devrait rester facultative. Le paramètre «temps passé en mer» devrait être remplacé par le paramètre «heures pendant lesquelles le navire fait route» tel qu'il est défini dans le cadre du système mondial de collecte de données de l'OMI. Enfin, la «distance parcourue» devrait être calculée selon la méthode prévue par le système mondial de collecte de données de l'OMI[25] afin de réduire la charge administrative.

(13) Il convient de rationaliser le contenu des plans de surveillance afin de tenir compte du système mondial de collecte de données de l'OMI , sauf en ce qui concerne les parties du plan qui sont nécessaires pour garantir que seules les données ayant trait à l'UE sont surveillées et communiquées dans le cadre du règlement MRV de l'UE. Par conséquent, toutes les dispositions relatives à la surveillance «*par voyage*» devraient être maintenues dans le plan de surveillance.

(14) Le report de la date d'application est nécessaire pour que la surveillance, la déclaration et la vérification en cours soient effectuées de manière cohérente sur la période de référence.

(15) L'objectif du règlement (UE) 2015/757 est de permettre la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO_2 des navires faisant escale dans des ports de l'EEE, qui constituent la première étape d'une approche progressive visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cet objectif ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa portée et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union. Il importe de prendre en considération le système mondial de collecte de données de l'OMI, et le présent règlement garantit la comparabilité et la fiabilité des données recueillies sur la base d'un seul et même ensemble d'exigences. L'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(16) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) 2015/757 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

(1) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) «compagnie»: le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du

[25] Résolution MEPC 282 (70) de l'OMI.

navire et qui a accepté de prendre en charge l'ensemble des tâches et des responsabilités imposées par le règlement (CE) nº 336/2006 du Parlement européen et du Conseil;»;

(b) le point m) est remplacé par le texte suivant:

«m) «période de déclaration»: la période allant du 1er janvier au 31 décembre inclus. Pour les voyages commençant et se terminant dans deux années civiles différentes, les données considérées sont comptabilisées pour l'année civile concernée;»;

(c) le nouveau point p) suivant est ajouté:

«p) «port en lourd»: la différence, exprimée en tonnes, entre, d'une part, le déplacement d'un navire dans une eau d'une densité relative de 1 025 kg/m³ au tirant d'eau en charge d'été et, d'autre part, le poids lège de ce navire. Le tirant d'eau en charge d'été est le tirant d'eau d'été maximal tel que certifié dans le manuel de stabilité approuvé par l'administration ou par une organisation reconnue par celle-ci.».

(2) L'article 6 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

i) les points a), b) et c) sont remplacés par le texte suivant:

«a) les caractéristiques du navire, y compris son nom, son numéro d'identification OMI, le type du navire et le nom de la compagnie;»;

«b) une description des moteurs du navire et des autres éléments consommateurs de fuel-oil, ainsi que des types de fuel-oil utilisés;»;

«c) les facteurs d'émission;».

ii) le point d) est supprimé;

iii) le point g) est supprimé;

iv) au point h), le point iii) est remplacé par le texte suivant:

«iii) les procédures, les responsabilités, ainsi que les formules et les sources de données utilisées pour déterminer et enregistrer le nombre d'heures pendant lesquelles le navire fait route;»;

v) le point i) est remplacé par le texte suivant:

«i) la qualité des données, y compris les procédures permettant de recenser les lacunes dans les données et d'y remédier;»;

(3) à l'article 9, le paragraphe 1 est modifié comme suit:

(a) les points e) et f) sont remplacés par le texte suivant:

«e) les heures pendant lesquelles le navire fait route;»;

«f) la cargaison transportée, sur une base volontaire;».

(4) L’article 10 est modifié comme suit:

(a) le point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) le nombre total d'heures pendant lesquelles le navire fait route;».

(5) L’article 11 est modifié comme suit:

(a) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Si un navire change de compagnie, la compagnie précédente soumet à la Commission et aux autorités de l’État du pavillon concerné, à une date aussi proche que possible de la réalisation du changement et au plus tard trois mois après celui-ci, une déclaration couvrant les mêmes éléments que la déclaration d’émissions, mais limitée à la période correspondant aux activités qui ont été menées sous sa responsabilité.»;

(b) le nouveau point xi) suivant est ajouté au paragraphe 3, point a):

«xi) le port en lourd du navire;»;

(6) À l’article 21, paragraphe 2, le point g) est remplacé par le texte suivant:

«g) le nombre total annuel d'heures pendant lesquelles le navire fait route;»;

(7) L’annexe II est modifiée conformément à l’annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l’Union européenne*.

Il s’applique à partir du 1er janvier de l’année suivant celle de son entrée en vigueur. Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*