

Informations de base	
2019/0017(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes: système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires	
Modification Règlement (EU) 2015/757 2013/0224(COD)	
Subject 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.20.15.06 Coopération et accords de transport maritime ou fluvial 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 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
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		
Parlement européen	Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	PAULUS Jutta (Greens/EFA)	24/07/2019
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		
Parlement européen	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	ADAMOWICZ Magdalena (EPP)	19/12/2024
Parlement européen	Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	ITRE Industrie, recherche et énergie		
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

	TRAN Transports et tourisme		
	TRAN Transports et tourisme	ADAMOWICZ Magdalena (EPP)	29/07/2019
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Action pour le climat	TIMMERMANS Frans	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
04/02/2019	Publication de la proposition législative	COM(2019)0038 	Résumé
11/02/2019	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
21/10/2019	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/07/2020	Vote en commission, 1ère lecture		
29/07/2020	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0144/2020	
14/09/2020	Débat en plénière		
16/09/2020	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0219/2020	Résumé
16/09/2020	Dossier renvoyé à la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
13/11/2024	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2019/0017(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Modification Règlement (EU) 2015/757 2013/0224(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions

État de la procédure	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture		
Dossier de la commission	ENVI/10/00129		

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0144/2020	29/07/2020	
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T9-0219/2020	16/09/2020	Résumé

Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(2019)0038	04/02/2019	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2019)0020	04/02/2019	
Document annexé à la procédure		SWD(2019)0010	04/02/2019	
Document annexé à la procédure		SWD(2019)0011	04/02/2019	

Parlements nationaux				
Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	ES_PARLIAMENT	COM(2019)0038	05/03/2019	

Informations complémentaires				
Source		Document	Date	
Service de recherche du PE		Briefing	04/10/2019	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts

Émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes: système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires

2019/0017(COD) - 16/09/2020 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 520 voix pour, 94 contre et 77 abstentions, des amendements à la 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.

La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles.

Pour rappel, la proposition vise à réviser le système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de CO2 du transport maritime (Règlement « MRV » de l'UE).

Les principaux amendements adoptés en plénière concernent les points suivants :

Inclusion du transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQE-UE)

Le règlement devrait établir des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de gaz à effet de serre (GES) 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.

Les députés estiment que les navires dont la jauge brute est de 5000 ou plus devraient être inclus dans le SEQE-UE afin de contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique pour l'ensemble de l'économie de l'Union.

Réduction des émissions

Le Parlement a suggéré d'incorporer les éléments essentiels de la stratégie initiale de l'Organisation maritime internationale (OMI) dans le droit de l'Union, tout en continuant à dialoguer avec les États membres de l'OMI pour parvenir à un accord à l'échelle mondiale sur les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les députés ont dès lors exigé que les compagnies de transport maritime réduisent leurs émissions annuelles moyennes de CO2 par unité de transport de tous leurs navires d'au moins 40% d'ici 2030. Lorsqu'une compagnie ne se conforme pas à la réduction annuelle, la Commission pourrait infliger une sanction financière.

Le niveau de référence des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre devrait être déterminé à l'aide des données provenant du système THETIS-MRV et du système mondial de collecte de données de l'OMI.

La Commission devrait suivre les progrès réalisés en vue de l'adoption par l'OMI d'un mécanisme de marché mondial. En cas d'adoption d'un tel mécanisme, elle devrait présenter un rapport examinant l'intégrité environnementale globale des mesures décidées par l'OMI au regard des objectifs de l'accord de Paris, de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030 et de l'objectif de neutralité climatique. Ce rapport pourrait s'accompagner d'une proposition législative.

Émissions des navires à quai

Selon les députés, les compagnies devraient veiller à ce que, d'ici à 2030, aucun navire sous leur responsabilité n'émette des émissions de gaz à effet de serre lorsqu'il est à quai.

Étiquetage de la performance environnementale des navires

Afin d'inciter à réduire les émissions et d'accroître la transparence de l'information, les députés ont proposé que la Commission mette en place un système global d'étiquetage de l'Union pour les performances environnementales des navires, applicable aux navires couverts par le règlement.

Fonds pour les océans

Le Parlement a appelé à la mise en place d'un Fonds pour les océans pour la période 2021-2030, financé par les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas dans le cadre du SEQE-UE afin d'améliorer l'efficacité énergétique des navires et de soutenir les investissements destinés à participer à la décarbonisation du transport maritime, y compris dans le transport maritime à courte distance et dans les ports.

20 % des recettes du Fonds seraient utilisées pour contribuer à protéger, rétablir et mieux gérer les écosystèmes marins touchés par le réchauffement climatique, tels que les zones marines protégées, et à promouvoir une économie bleue durable, telle que l'énergie marine renouvelable.

Extension du champ d'application à tous les gaz à effet de serre

Le Parlement souhaiterait une extension du champ d'application à tous les gaz à effet de serre, et pas seulement au CO2. Au plus tard le 31 décembre 2021, la Commission devrait adopter des actes délégués pour compléter le règlement en précisant les méthodes permettant de déterminer les émissions de méthane.

Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission devrait réexaminer le fonctionnement du règlement, en tenant compte de l'expérience acquise, ainsi que d'autres initiatives pertinentes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et à respecter les engagements pris par l'Union au titre de l'accord de Paris.

Émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes: système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires

2019/0017(COD) - 04/02/2019 - Document de base législatif

OBJECTIF : modifier le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (règlement MRV de l'UE) afin de tenir compte du nouveau système mondial de collecte de données de l'Organisation maritime internationale (OMI).

ACTE PROPOSÉ : règlement du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : 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 (GES). 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.

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 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.

Le volume du commerce maritime devrait 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. Selon une étude de l'OMI, 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.

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 et d'encourager les réductions des émissions en fournissant aux marchés concernés des informations sur l'efficacité énergétique des navires. Il oblige les compagnies à surveiller, déclarer et vérifier, sur une base annuelle à partir de 2018, la consommation de combustible, les émissions de CO2 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).

À la suite de l'accord de Paris de 2015 sur les changements climatiques, l'OMI a adopté, 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»).

Compte tenu de la coexistence de ces deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification, la Commission 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.

ANALYSE D'IMPACT : l'option retenue est celle d'un alignement partiel des deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification en vue de 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 CO2. 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.

CONTENU : la proposition de modification du [règlement \(UE\) 2015/757](#) 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.

La proposition vise ainsi à :

- modifier les termes «compagnie» et «période de déclaration», ainsi que l'attribution des obligations de surveillance et de déclaration en cas de «changement de compagnie». L'objectif est 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 ;

- modifier les paramètres de surveillance : à cette fin, i) le paramètre «port en lourd» devrait être communiqué, mais la déclaration de la «cargaison transportée» devrait rester facultative ; ii) 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 ; iii) la «distance parcourue» devrait être calculée selon la méthode prévue par le système mondial de collecte de données de l'OMI afin de réduire la charge administrative ;
- 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.

En revanche, certaines caractéristiques du règlement MRV de l'Union seraient conservées :

- 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 5000 faisant escale dans des ports de l'UE à des fins de transport maritime seront couverts) ;
- les émissions de CO2 générées par les navires à l'intérieur des ports de l'Union devront être surveillées et déclarées séparément. Les données relatives aux voyages effectués à l'intérieur d'un État membre de l'UE seront elles aussi surveillées et communiquées. Les dispositions du règlement en vigueur en matière de vérification des données par des tiers accrédités seront conservées ;
- enfin, les dispositions du règlement MRV de l'UE relatives à la publication des données relatives aux émissions de CO2 et à l'efficacité énergétique de chaque navire doivent aussi être maintenues.