










# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure <a href="#">2021/0211B(COD)</a> ) codécision) Règlement	Procédure terminée
Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes  Modification Règlement 2015/757 <a href="#">2013/0224(COD)</a>	
Sujet 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt 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
	ENVI <a href="#">Environnement, santé publique et sécurité alimentaire</a>	 <a href="#">LIESE Peter</a> Rapporteur(e) fictif/fictive  <a href="#">CHAHIM Mohammed</a>  <a href="#">WIESNER Emma</a>  <a href="#">BLOSS Michael</a>  <a href="#">LANCINI Danilo Oscar</a>  <a href="#">VONDRA Alexandr</a>  <a href="#">MODIG Silvia</a>	17/09/2021
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	DEVE <a href="#">Développement</a>	NI <a href="#">COMÍN I OLIVERES Antoni</a>	14/12/2021
	BUDG <a href="#">Budgets</a> (Commission associée)	 <a href="#">FERNANDES José Manuel</a>   <a href="#">HAYER Valérie</a>	25/11/2021 25/11/2021

ITRE [Industrie, recherche et énergie](#)  
(Commission associée)

07/10/2021



[PEKKARINEN Mauri](#)

TRAN [Transports et tourisme](#)

29/10/2021



[NOVAKOV Andrey](#)

Conseil de l'Union européenne

## Événements clés

14/07/2021	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2021)0551</a>	
09/02/2023	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE745.474 GEDA/A/(2023)001087	
09/02/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
13/03/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
13/03/2023	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
11/04/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A9-0134/2023</a>	Résumé
17/04/2023	Débat en plénière		
18/04/2023	Résultat du vote au parlement		
18/04/2023	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T9-0099/2023</a>	Résumé
25/04/2023	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
10/05/2023	Signature de l'acte final		
16/05/2023	Publication de l'acte final au Journal officiel		

## Informations techniques

Référence de procédure	2021/0211B(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement 2015/757 <a href="#">2013/0224(COD)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1; Règlement du Parlement EP 57
Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/9/11512

Portail de documentation					
Document de base législatif		<a href="#">COM(2021)0551</a>	14/07/2021	EC	
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2023)001087	08/02/2023	CSL	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A9-0134/2023</a>	11/04/2023	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T9-0099/2023</a>	18/04/2023	EP	Résumé
Projet d'acte final		00010/2023/LEX	10/05/2023	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2023)260</a>	05/07/2023	EC	

Acte final
<a href="#">Règlement 2023/957</a> <a href="#">JO L 130 16.05.2023, p. 0105</a> Résumé

## 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 Peter LIESE (PPE, DE) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Modifications du règlement (UE) 2015/757 relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.

Les amendements proposés visent à prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE ainsi que la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires et des émissions provenant de types de navires supplémentaires.

### Champ d'application

Afin de tenir compte des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi que des objectifs de l'accord de Paris, il est proposé de modifier le champ d'application du règlement (UE) 2015/757.

Le texte amendé souligne que si les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) représentent la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, les émissions de méthane (CH<sub>4</sub>) et de protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) représentent une part non négligeable de ces émissions. Les députés proposent dès lors l'inclusion des émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O dans le règlement (UE) 2015/757. Celle-ci devrait s'appliquer à partir de 2024.

Afin d'accroître l'efficacité environnementale du système de surveillance, de déclaration et de vérification, de garantir des conditions de concurrence équitables et de réduire le risque de contournement, les cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5000 mais non inférieure à 400 devraient être inclus dans le règlement (UE) 2015/757 à partir de 2025.

Le règlement devrait également s'appliquer aux navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 à partir de 2025.

La Commission devrait évaluer avant le 31 décembre 2024 si d'autres types de navires d'une jauge brute inférieure à 5000 mais non inférieure à 400 devraient être inclus dans le règlement (UE) 2015/757.

### Méthodes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> et autres informations pertinentes

Au plus tard le 1er octobre 2023, la Commission devrait adopter les actes délégués afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par les navires de ravitaillement en mer, dans le champ d'application du règlement. Les méthodes de surveillance des émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O devraient être fondées sur les mêmes principes que les méthodes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>.

### Rapports

À partir de 2025, au plus tard le 31 mars de chaque année, les compagnies devraient présenter à l'autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concernés pour les navires battant pavillon d'un État membre et à la Commission une déclaration d'émissions pour l'ensemble

de la période de déclaration pour chaque navire placé sous leur responsabilité, qui a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur. L'autorité responsable pourrait exiger que les compagnies soumettent leurs déclarations d'émissions pour une date antérieure au 31 mars, mais au plus tôt pour le 28 février.

#### Publication d'informations et rapport de la Commission

Les députés ont proposé que la Commission évalue tous les deux ans l'impact global des activités de transport maritime sur le climat mondial, y compris par les émissions ou les effets de serre autres que le CO<sub>2</sub> et des particules ayant un potentiel de réchauffement planétaire non couvert par le présent règlement.

#### Réexamen

Enfin, la Commission devrait, au plus tard le 31 décembre 2024, réexaminer le présent règlement, notamment en tenant compte de l'expérience acquise lors de sa mise en œuvre, entre autres pour inclure les navires d'une jauge brute inférieure à 5000 mais non inférieure à 400 dans le champ d'application du règlement en vue d'une éventuelle inclusion ultérieure de ces navires dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE ou pour proposer d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par ces navires.

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

---

Le Parlement européen a adopté par 500 voix pour, 131 contre et 11 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757.

Le Parlement a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Modifications du règlement (UE) 2015/757 relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime (MRV)

Les modifications apportées au règlement (UE) 2015/757 visent à prévoir des règles en matière de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour étendre le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE de l'UE) aux activités de transport maritime et à prévoir la surveillance, la déclaration et la vérification d'autres émissions de gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

Le règlement modifié établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.

#### Champ d'application

Afin d'accroître l'efficacité environnementale du système de surveillance, de déclaration et de vérification, de garantir des conditions de concurrence équitables et de réduire le risque de contournement, les cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5.000 mais non inférieure à 400 seront inclus dans le règlement (UE) 2015/757 à partir de 2025.

Les navires de haute mer sont responsables d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, le règlement modifié s'appliquera également aux navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 à partir de 2025. La Commission évaluera avant le 31 décembre 2024 si d'autres types de navires d'une jauge brute inférieure à 5.000 mais non inférieure à 400 devraient être inclus dans le règlement (UE) 2015/757.

Le texte amendé souligne que si les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) représentent la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, les émissions de méthane (CH<sub>4</sub>) et de protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) représentent une part non négligeable de ces émissions. Le règlement prévoit dès lors d'inclure les émissions autres que celles de CO<sub>2</sub> (méthane et N<sub>2</sub>O) dans le règlement MRV à partir de 2024.

#### Méthodes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> et autres informations pertinentes

Au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2023, la Commission adoptera les actes délégués afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par les navires de ravitaillement en mer, dans le champ d'application du règlement. Les méthodes de surveillance des émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O devraient être fondées sur les mêmes principes que les méthodes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>, avec toutes les adaptations nécessaires pour refléter la nature du gaz à effet de serre concerné.

#### Déclaration d'émissions

À partir de 2025, au plus tard le 31 mars de chaque année, les compagnies devront présenter à l'autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concernés pour les navires battant pavillon d'un État membre et à la Commission une déclaration d'émissions pour l'ensemble de la période de déclaration pour chaque navire placé sous leur responsabilité, qui a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur. L'autorité responsable pourra exiger que les compagnies soumettent leurs déclarations d'émissions pour une date antérieure au 31 mars, mais pas avant le 28 février.

#### Publication d'informations et rapport de la Commission

La Commission devra évaluer tous les deux ans l'impact global des activités de transport maritime sur le climat mondial, y compris par les émissions ou les effets des gaz à effet de serre autres que le CO<sub>2</sub> et des particules ayant un potentiel de réchauffement planétaire non couvert par le présent règlement.

#### Réexamen

Enfin, la Commission devra, au plus tard le 31 décembre 2024, réexaminer le règlement, notamment en tenant compte de l'expérience acquise lors de sa mise en œuvre, entre autres pour inclure les navires d'une jauge brute inférieure à 5000 mais non inférieure à 400 dans le champ d'application du règlement en vue d'une éventuelle inclusion ultérieure de ces navires dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE ou pour proposer d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par ces navires. Le réexamen sera accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.

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

---

**OBJECTIF** : prévoir des règles en matière de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour étendre le SEQE de IUE aux activités de transport maritime et prévoir la surveillance, la déclaration et la vérification d'autres émissions de gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

**CONTENU** : les modifications apportées au règlement (UE) 2015/757 relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime (MRV) visent à prévoir des règles en matière de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour étendre le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de IUE) aux activités de transport maritime et à prévoir la surveillance, la déclaration et la vérification d'autres émissions de gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

Le règlement modifié établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de gaz à effet de serre 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 gaz à effet de serre du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.

#### Champ d'application

Le règlement s'appliquera aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5000.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, le règlement s'appliquera :

- aux cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5000 mais non inférieure à 400, ainsi qu'aux navires de haute mer d'une jauge brute inférieure à 5000 mais non inférieure à 400;
- aux navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 5000.

#### Gaz à effet de serre couverts

Les gaz à effet de serre couverts par le règlement sont:

- le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>);
- en ce qui concerne les émissions produites à partir de 2024, le méthane (CH<sub>4</sub>) et le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O).

#### Déclaration des données d'émissions

Le règlement (UE) 2015/757 est modifié afin d'obliger les compagnies à déclarer des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à soumettre ces données à l'autorité responsable, ainsi qu'à soumettre pour approbation par cette autorité leurs plans de surveillance vérifiés.

La Commission devra évaluer tous les deux ans l'impact global des activités de transport maritime sur le climat mondial, y compris par les émissions ou les effets des gaz à effet de serre autres que le CO<sub>2</sub> et des particules ayant un potentiel de réchauffement planétaire non couvert par le présent règlement.

#### Réexamen

La Commission devra, au plus tard le 31 décembre 2024, réexaminer le règlement, entre autres pour inclure les navires d'une jauge brute inférieure à 5000 mais non inférieure à 400 dans le champ d'application du règlement en vue d'une éventuelle inclusion ultérieure de ces navires dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE ou pour proposer d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par ces navires. Le réexamen sera accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.

**ENTRÉE EN VIGUEUR** : 5.6.2023.