

COM (2013) 480 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2012-2013

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 8 juillet 2013

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 8 juillet 2013

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 2 juillet 2013 (04.07)
(OR. en)**

11851/13

**Dossier interinstitutionnel:
2013/0224 (COD)**

ENV	658
MAR	86
MI	602
ONU	71
CODEC	1661

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	1 juillet 2013
N° doc. Cion:	COM(2013) 480 final
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2013) 480 final



Bruxelles, le 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

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

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La nécessité de prendre des mesures pour lutter contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre des navires

En décembre 2010, les parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ont admis que le réchauffement de la planète ne devait pas dépasser de plus de 2 °C les températures enregistrées avant la révolution industrielle¹. Il est indispensable de respecter ce seuil pour limiter les conséquences négatives des interférences humaines avec le système climatique. La réalisation de cet objectif à long terme suppose que les émissions mondiales de gaz à effet de serre aient diminué d'au moins 50 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2050².

Les pays industrialisés devraient réduire collectivement leurs émissions de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici 2050³. À moyen terme, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2020, et de 30 % si les conditions le permettent. Cet engagement s'inscrit dans l'un des cinq grands objectifs formulés par l'UE dans la *stratégie Europe 2020*⁴. De plus, à la fois le Conseil européen et le Parlement européen ont convenu que tous les secteurs de l'économie devaient contribuer à la réduction des émissions⁵. En vue de contribuer à la stratégie *Europe 2020* de l'UE, le livre blanc sur les transports⁶ publié par la Commission en 2011 préconise une réduction des émissions de CO₂ 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 CO₂ liées aux activités européennes de transport maritime (comprenant les liaisons à l'intérieur de l'UE ainsi que les voyages à destination et au départ de l'UE) 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)⁷. La principale cause en est l'augmentation de la demande de transport maritime, qui devrait perdurer du fait de la croissance du commerce international.

Cette prévision de croissance devrait se réaliser, bien qu'il existe des mesures opérationnelles et des techniques qui permettraient de réduire de près de 75 % la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ spécifiques des navires (d'après les données de l'OMI). Pourtant, ces mesures peuvent en grande partie être considérées comme rentables, car la diminution des coûts de combustible compense les coûts d'exploitation ou d'investissement. Cette contradiction peut s'expliquer par les obstacles commerciaux qui s'opposent au développement de ces techniques et à l'adoption de ces mesures opérationnelles, notamment le manque d'informations fiables sur la consommation de combustible des navires, ou de techniques de mise à niveau des navires, les difficultés d'accès au financement en vue d'investissements dans l'efficacité énergétique des navires, et les divergences d'intérêts étant

¹ Décision 1/CP.16 de la Conférence des Parties à la CCNUCC (les «accords de Cancún»).

² D'après le quatrième rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

³ Conclusions du Conseil européen des 29 et 30 octobre 2009 et résolution du Parlement européen du 4 février 2009 (2008/215 (INI)).

⁴ COM(2010) 2020 final.

⁵ Directive 2003/87/CE et décision 406/2009/CE.

⁶ COM(2011) 144 final

⁷ Révision de l'annexe VI de la convention MARPOL.

donné que les armateurs ne profiteraient pas de leurs investissements dans l'efficacité énergétique des navires, puisque les frais de combustible sont supportés par les exploitants des navires.

Mandat d'action au niveau de l'UE

L'augmentation prévue des émissions de CO₂ 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, qui appellent des efforts supplémentaires de la part de tous les autres secteurs.

Le Conseil et le Parlement ont rappelé l'engagement pris dans le paquet énergie et climat adopté le 23 avril 2009 : *«En l'absence d'accord international qui inclurait dans ses objectifs de réduction les émissions provenant du transport maritime international et serait approuvé par les États membres dans le cadre de l'Organisation maritime internationale ou par la Communauté dans le cadre de la CCNUCC d'ici au 31 décembre 2011, il conviendrait que la Commission présente une proposition visant à inclure les émissions du transport maritime international dans l'objectif communautaire de réduction en vue de l'entrée en vigueur de l'acte proposé d'ici à 2013. Cette proposition devrait réduire au minimum les éventuelles incidences négatives sur la compétitivité de la Communauté, tout en tenant compte des avantages environnementaux potentiels.»*⁸

L'échéance est passée sans que des mesures suffisantes aient été prises au niveau international, car il est peu probable que l'EEDI, en dépit de son utilité, permette à lui seul d'obtenir des réductions nettes des émissions par rapport aux années de référence si le trafic maritime augmente comme prévu. Aussi la Commission a-t-elle entrepris des activités préparatoires afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international.

Nécessité d'une approche progressive pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime

Aujourd'hui, on ne connaît pas la quantité précise de CO₂ 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. Il ressort de l'analyse d'impact comme de la consultation des parties prenantes (voir section 2) qu'un système fiable de surveillance, de déclaration et de vérification (Monitoring, Reporting and Verification - MRV) est un 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.

De surcroît, un système MRV fiable devrait contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux, en particulier ceux liés au manque d'informations sur l'efficacité énergétique des navires. 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.

La mise en place d'un système MRV, dans un premier temps, permettrait de consacrer davantage de temps aux discussions et à la prise de décisions sur les objectifs de réduction des émissions, les mesures fondées sur le marché et les normes d'efficacité qui sont nécessaires

⁸ Considérant 2 de la décision n° 406/2009/CE et considérant 3 de la directive 2009/29/CE.

pour obtenir ces réductions au moindre coût. Cet aspect est particulièrement important pour les discussions menées au niveau international, dans le cadre de l'OMI.

La Commission privilégiant clairement 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. Une fois qu'un système mondial aura été adopté, il conviendra de modifier le règlement proposé en vue d'harmoniser le MRV de l'UE avec ce système mondial.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Consultation des parties prenantes

Afin d'examiner les mesures proposées dans la seconde étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre⁹ et dans l'étude CE Delft de 2009¹⁰, un groupe de travail a été constitué (GT 6) sous l'égide du programme européen sur les changements climatiques II (PECC). Ce groupe a également permis des consultations techniques formelles des parties prenantes et il a apporté sa contribution aux travaux réalisés par des consultants externes, par exemple en affinant les options proposées. Trois réunions de deux jours ont été organisées en 2011, auxquelles ont participé plus d'une centaine de représentants des administrations nationales, des associations de transport maritime international et de l'UE, ainsi que d'autres associations et ONG. Les procès-verbaux, le document d'information et la présentation de ces réunions sont disponibles sur le site web public de la Commission¹¹.

En outre, la Commission a établi une plateforme à haut niveau, rassemblant des experts du secteur des transports maritimes, afin d'engager une discussion stratégique directement avec le vice-président Kallas et la commissaire Hedegaard. Ces réunions ont eu lieu les 3 février, 28 juin et 7 novembre 2011.

Une consultation publique en ligne s'est déroulée pendant douze semaines, du 19 janvier au 12 avril 2012. Le lancement de cette consultation publique avait été annoncé par un communiqué de presse. Dans ce contexte, les principes généraux et normes minimales applicables aux consultations engagées par la Commission avec les parties intéressées ont été respectés.

La consultation a confirmé qu'un accord international au sein de l'OMI était considéré comme la meilleure solution à long terme pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports maritimes. Dans l'hypothèse d'une mesure prise au niveau européen, il conviendrait, de l'avis général, de garantir des conditions équitables pour tous les navires utilisant les ports européens. Il est aussi largement admis que toute mesure fondée sur le marché ou toute norme d'efficacité doit s'accompagner d'une surveillance transparente et fiable des émissions. Cette surveillance devrait être mise en place afin d'éviter les charges administratives inutiles et de garantir l'exactitude des résultats déclarés. De plus amples informations sont disponibles sur le site web de la Commission¹².

Enfin, une autre réunion des parties prenantes s'est tenue le 5 décembre 2012 avec des représentants du secteur d'activité, des ONG, des États membres et des pays tiers. Elle a

⁹ Seconde étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

essentiellement porté sur la conception d'un système MRV dans l'UE. Cette réunion a confirmé la nécessité d'un système MRV, car les données fiables sur les émissions de CO₂ font aujourd'hui défaut. Plusieurs initiatives ont déjà été prises dans le secteur des transports maritimes en matière de surveillance et de déclaration de la consommation de combustible, d'émissions de CO₂ et d'efficacité énergétique. Les participants à la réunion se sont accordés à reconnaître que le système MRV devrait s'appuyer sur les informations exigées par les conventions internationales et qui sont déjà disponibles à bord des navires, de façon à réduire la charge administrative. De plus amples informations sont disponibles sur le site web de la Commission¹³.

Analyse d'impact

L'analyse d'impact compare plusieurs possibilités de mesures fondées sur le marché et une option reposant exclusivement sur un système MRV. Les principales conclusions sont les suivantes:

- Les principaux obstacles commerciaux à la mise en œuvre de mesures de réduction des émissions d'un bon rapport coût-efficacité sont:
 - i) le manque d'informations fiables sur la consommation de combustible des navires, ou de techniques de mise à niveau des navires;
 - ii) les difficultés d'accès au financement en vue d'investissements dans l'efficacité énergétique des navires;
 - iii) les divergences d'intérêts, car les armateurs ne profiteraient pas de leurs investissements dans l'efficacité énergétique étant donné que, en raison de la structure de l'exploitation des navires, les frais de combustible sont souvent supportés par les exploitants.

L'élimination de ces obstacles commerciaux sera déterminante pour l'efficacité de n'importe quelle mesure.

- Plusieurs mesures techniques et opérationnelles, qui visent essentiellement à améliorer l'efficacité énergétique des navires, permettent en théorie de réduire considérablement les émissions du secteur des transports maritimes. Les économies de combustible associées à la plupart de ces mesures techniques ou opérationnelles compensent largement les coûts escomptés.
- Toutes les mesures possibles analysées présentent des avantages nets du point de vue des effets environnementaux (réduction des émissions de CO₂ et autres), économiques (économies nettes pour le secteur des transports maritimes) et sociaux (moins de problèmes de santé du fait de la réduction des émissions de SO_x et de particules, création d'emplois).
- Deux types de fonds de compensation – l'un reposant sur une cotisation basée sur un prix donné du carbone, et l'autre sur un objectif défini de réduction des émissions, déterminant de manière indirecte le montant de la cotisation – et un système maritime d'échange de quotas d'émissions (SEQE) pourraient se révéler les plus intéressants du point de vue des réductions des émissions et des économies réalisables.

Ils devraient être les plus efficaces pour surmonter les obstacles commerciaux et permettre des réductions des émissions de l'ordre de 10 % par rapport à 2005 d'ici à

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

2030. Le secteur des transports maritimes pourrait réaliser des économies nettes substantielles si les obstacles commerciaux étaient totalement éliminés (jusqu'à 12 milliards d'euros en 2030 et jusqu'à 5 milliards d'euros par an en moyenne) Des économies substantielles sont notamment possibles dans ce secteur, grâce à la mise en œuvre des techniques d'efficacité énergétique disponibles, dont le coût est totalement compensé, et qui, couplées à des mesures opérationnelles, réduiront encore davantage les émissions de CO₂.

- L'option reposant uniquement sur un système MRV entraînerait des réductions plus limitées des émissions (estimées à près de 2 % en 2030 par rapport à la situation de référence), ce qui permettrait des économies pouvant atteindre 1,2 milliard d'euros en 2030 (environ 900 millions d'euros par an en moyenne). Cette option, qui produira des informations sur la consommation de combustible et fera prendre conscience aux responsables commerciaux des possibilités d'économies sur le coût des combustibles, ciblera l'élimination des obstacles commerciaux liés au manque d'informations. Les coûts de mise en œuvre sont estimés à environ 26 millions d'euros 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.

Les résultats complets figurent dans l'analyse d'impact qui accompagne la proposition.

Résumé des mesures proposées

Le principal objectif du présent règlement est d'établir un système MRV européen pour les émissions de CO₂ des navires, qui constituera la première étape d'une approche progressive visant à réduire ces émissions. Afin de limiter les coûts administratifs associés tout en garantissant des résultats effectifs, des exigences simples et rationnelles sont proposées en matière de MRV. Cette approche vise donc à tirer le meilleur parti des informations déjà disponibles à bord des navires.

En conséquence, les caractéristiques opérationnelles du système MRV proposé seraient les suivantes:

- Accent mis sur le CO₂, qui est le GES principalement émis par les navires, et sur d'autres informations en rapport avec le climat, telles que les informations relatives à l'efficacité énergétique, en vue de surmonter les obstacles à l'adoption de mesures de mitigation d'un bon rapport coût-efficacité et d'adapter le MRV en fonction des discussions menées au sein de l'OMI sur les normes de rendement énergétique applicables aux navires existants.
- Calcul des émissions annuelles de CO₂ 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 («noon reports») et les notes de livraison de soutes.
- 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.
- Exclusion des petits émetteurs (navires d'une jauge brute inférieure à 5000), qui représentent 40 % de la flotte, mais seulement 10 % des émissions.

En principe, le système MRV pourrait également s'appliquer aux émissions d'autres gaz à effet de serre, agents de forçage du climat et polluants atmosphériques tels que les SO_x et NO_x. Une telle approche intégrée pourrait fournir toute une série d'informations environnementales utiles tout en utilisant des effets de synergie dans l'intérêt du secteur des

transports maritimes et des pouvoirs publics. Cependant, l'approche MRV rationnelle proposée, qui repose sur les documents et équipements existant à bord des navires, ne pourrait pas être utilisée pour mesurer d'autres émissions que celles de CO₂. De surcroît, le matériel de mesure nécessaire pour les émissions autres que celles de CO₂ ne peut pas être considéré comme suffisamment fiable et commercialement disponible en vue d'une utilisation en mer. Par conséquent, à ce stade, le système MRV proposé ne devrait être mis en œuvre que pour les émissions de CO₂. Il conviendra de réexaminer ce champ d'application ultérieurement.

En ce qui concerne la couverture géographique de la surveillance, les liaisons ci-après seront en principe couvertes de manière non discriminatoire, pour tous les navires, quel que soit leur pavillon:

- voyages à l'intérieur de l'UE
- voyages entre le dernier port situé en dehors de l'UE et le premier port d'escale dans l'UE (voyages à destination de l'UE)
- voyages entre un port situé dans l'UE et le premier port d'escale situé en dehors de l'UE (voyages au départ de l'UE)

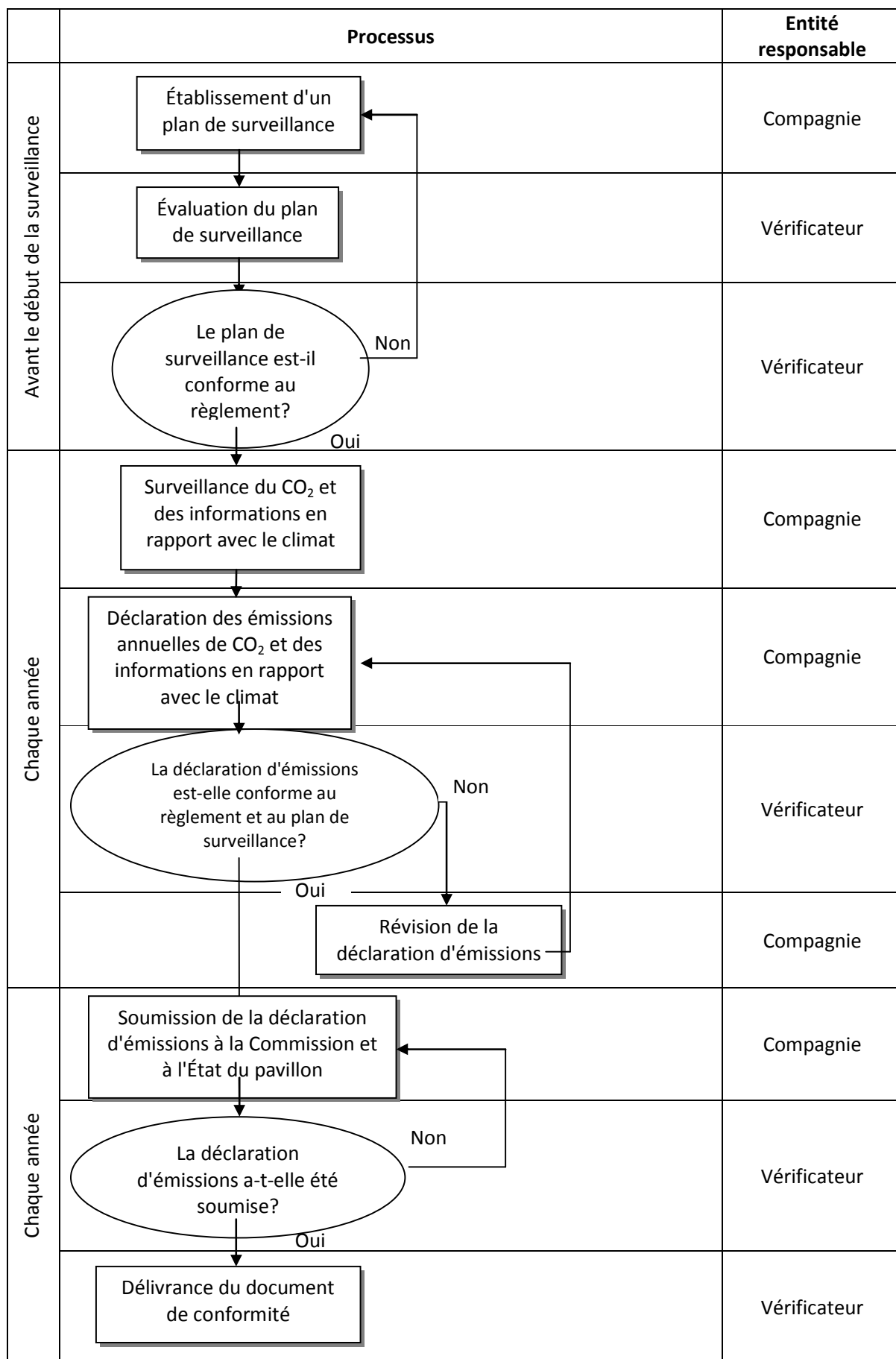
Le cycle de conformité reposera sur une approche standard. Il est proposé d'appliquer une approche rationnelle et d'assigner un nombre limité de tâches à la Commission, qui sera assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Les tâches liées à la vérification des plans de surveillance et des déclarations d'émissions, à la communication avec les armateurs et les exploitants de navires et à la délivrance des documents de conformité seraient confiées à des vérificateurs tiers. Ces organismes, qui pourraient comprendre des organismes reconnus, ont déjà une grande expérience et jouent un rôle important pour la sécurité maritime. Le contrôle du respect des obligations en matière de MRV incomberait aux États membres, plus concrètement aux autorités de l'État du port, qui auraient recours à cet effet aux mécanismes existants de contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port, ainsi qu'aux données publiées par la Commission.

Le système MRV proposé pourrait être transformé en un système mondial moyennant seulement quelques adaptations, étant donné qu'il utilise des documents qui sont exigés au niveau international ainsi que des structures existantes, telles que les autorités de l'État du pavillon et de l'État du port et les sociétés de classification.

Afin de faciliter la mise en œuvre du système MRV proposé, des règles plus précises sont nécessaires concernant la vérification et l'accréditation des vérificateurs. En outre, il conviendra de réviser, à la lumière des éléments scientifiques et en fonction de l'élaboration des normes internationales, la description des quatre méthodes de surveillance et la détermination des autres informations utiles en rapport avec le climat, telles que les indicateurs d'efficacité énergétique figurant aux annexes I et II du règlement proposé. À cet effet, il convient d'habiliter la Commission à adopter les actes délégués correspondants.

Afin de simplifier l'établissement des plans de surveillance, la déclaration et la vérification des émissions et les autres informations en rapport avec le climat, des modèles électroniques seront utilisés. Ces modèles seront fournis et adoptés par la Commission, par la voie d'actes d'exécution.

La figure ci-dessous décrit les étapes du processus MRV.



3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Base juridique

La base juridique de la proposition législative est l'article 192, paragraphe 1, du TFUE. La proposition poursuit un objectif légitime relevant de l'article 191, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à savoir lutter contre le changement climatique. La proposition législative 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 et d'encourager les efforts de mitigation. Cet objectif ne peut pas être atteint au moyen de dispositions moins contraignantes que celles prévues par la proposition législative.

Principe de subsidiarité

Pour qu'une action de l'Union soit justifiée, il faut que le principe de subsidiarité soit respecté.

a) Dimension transnationale du problème (critère de nécessité)

Le caractère transnational du changement climatique et des transports maritimes est un aspect important à prendre en considération lorsqu'il s'agit de déterminer la nécessité d'une action de l'UE. Une action au niveau national seulement ne suffirait pas pour atteindre les objectifs fixés par le livre blanc sur les transports. Il est donc nécessaire que l'Union mette en place un cadre qui permettra de satisfaire aux obligations imposées au niveau international et au niveau de l'Union, et qui garantira l'harmonisation de la surveillance, de la déclaration et de la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.

b) Critère d'efficacité (valeur ajoutée)

Une action à l'échelle de l'UE plutôt qu'au niveau national présente également des avantages manifestes en raison de sa plus grande efficacité. Dans la mesure où c'est au niveau de l'Union que les engagements fondamentaux relatifs au changement climatique sont contractés, y compris l'objectif de réduction des émissions du secteur des transports maritimes à l'horizon 2050 tel que défini dans le livre blanc sur les transports, il est rationnel que les règles requises en matière de MRV soient élaborées à ce même niveau. De surcroît, ce cadre juridique est un gage d'efficacité car il applique un système MRV harmonisé aux voyages effectués entre les ports des différents États membres, qui représentent environ 90 % des escales dans les ports des États membres de l'UE. Par ailleurs, une action au niveau de l'UE, qui imposerait les mêmes contraintes environnementales aux navires faisant escale dans les ports de l'UE, permettrait d'éviter les distorsions de la concurrence sur le marché intérieur.

Principe de proportionnalité

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons exposées ci-après.

Elle n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'une collecte de données fiables concernant les émissions de gaz à effet de serre des navires. En outre, la méthode MRV préconisée par le règlement proposé repose sur des informations qui sont déjà disponibles aujourd'hui à bord des navires. Aucun équipement supplémentaire ne sera nécessaire.

La proportionnalité de la mesure proposée est également garantie étant donné que celle-ci est centrée sur les émissions de CO₂, 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. La mesure exclut donc près de la moitié des 19 000 navires d'une

jauge brute supérieure à 300 ayant fait escale dans les ports de l'UE en 2010¹⁴, mais couvre 90 % environ des émissions totales des navires.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Comme indiqué dans la fiche financière qui accompagne le règlement, ce dernier 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 d'euros, sont à attendre pour procéder aux adaptations nécessaires d'un outil existant, hébergé et exploité par l'AESM. Pour garantir la participation de l'AESM, les tâches annexes correspondantes de l'agence devront être activées et approuvées par le conseil d'administration de l'AESM.

5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS

Clause de révision

La proposition contient une clause autorisant la Commission à réviser le présent 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 présent règlement devrait être révisé et, le cas échéant, modifié afin de mettre les dispositions sur le MRV en adéquation avec le système international.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011

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 (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 européen¹⁵,

vu l'avis du Comité des régions¹⁶,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le paquet de mesures sur l'énergie et le climat¹⁷ qui préconise la participation de tous les secteurs de l'économie, y compris le transport maritime international, à la réduction des émissions, définit clairement le mandat: «En l'absence d'accord international qui inclurait dans ses objectifs de réduction les émissions provenant du transport maritime international et serait approuvé par les États membres dans le cadre de l'Organisation maritime internationale ou par la Communauté dans le cadre de la CCNUCC d'ici au 31 décembre 2011, il conviendrait que la Commission présente une proposition visant à inclure les émissions du transport maritime international dans l'objectif communautaire de réduction en vue de l'entrée en vigueur de l'acte proposé d'ici à 2013. Cette proposition devrait réduire au minimum les éventuelles incidences négatives sur la compétitivité de la Communauté, tout en tenant compte des avantages environnementaux potentiels.»
- (2) En juillet 2011, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté des mesures techniques et opérationnelles, à savoir l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) applicable aux navires neufs et le plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP), qui permettront de limiter l'augmentation attendue des émissions de gaz à effet de serre, mais qui ne suffiront pas pour entraîner les réductions nettes des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international qui sont nécessaires pour atteindre l'objectif global de limitation à 2 °C de la hausse des températures mondiales.

¹⁵ JO C du ..., p. ...

¹⁶ JO C du ..., p. ...

¹⁷ Décision n° 406/2009/CE et directive 2009/29/CE.

- (3) Selon les données fournies par l'OMI, l'application de mesures opérationnelles et la mise en œuvre des technologies existantes pourraient permettre de réduire de 75 % la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ spécifiques des navires. Ces mesures peuvent en grande partie être considérées comme rentables car la diminution des coûts de combustible compense les frais d'exploitation ou d'investissement.
- (4) La meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consiste à mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification – MRV) des émissions de CO₂, basé sur la consommation de combustible des navires, qui 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.
- (5) L'adoption de mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de la consommation de combustible se heurte à des obstacles commerciaux tels que le manque d'informations fiables sur la consommation de combustible des navires, ou de techniques de mise à niveau des navires, les difficultés d'accès au financement en vue d'investissements dans l'efficacité énergétique des navires, et les divergences d'intérêts étant donné que les armateurs ne profiteraient de leurs investissements dans l'efficacité énergétique des navires, puisque les frais de combustible sont supportés par les exploitants des navires.
- (6) Il ressort de la consultation des parties prenantes et des discussions avec les partenaires internationaux qu'une approche progressive devrait être appliquée pour inclure les émissions du transport maritime dans les engagements de réduction des gaz à effet de serre de l'Union avec, dans un premier temps, la mise en place d'un système MRV fiable applicable aux émissions de CO₂ du transport maritime, et, ultérieurement, la tarification de ces émissions. Cette approche facilitera le consensus au niveau international sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que sur les autres mesures permettant d'obtenir ces réductions au moindre coût.
- (7) L'instauration d'un système MRV au niveau de l'Union devrait entraîner une réduction des émissions de près de 2 % par rapport à une situation inchangée, ainsi que des économies nettes agrégées de près de 1,2 milliard d'euros d'ici à 2030 étant donné qu'un tel système pourrait contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux, en particulier ceux liés au manque d'informations sur l'efficacité énergétique des navires. Cette réduction des coûts de transport devrait faciliter le commerce international. De surcroît, un système MRV fiable est un préalable à l'adoption de toute mesure fondée sur le marché ou de toute norme d'efficacité énergétique, que ce soit au niveau de l'Union ou sur le plan international. Il fournit également des données fiables permettant de fixer des objectifs de réduction des émissions précis et d'évaluer les progrès accomplis par le secteur des transports maritimes sur la voie d'une économie à faible intensité de carbone.
- (8) 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. Les émissions de CO₂ qui se produisent dans les ports de l'Union, y compris par les navires à quai ou manœuvrant dans un port, devraient également être prises en considération, notamment lorsque des mesures spécifiques

sont prévues pour réduire ou éviter ces émissions. Ces règles devraient s'appliquer sans discrimination à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

- (9) Le système MRV proposé devrait prendre la forme d'un règlement, étant donné la complexité et la nature extrêmement technique des dispositions introduites, la nécessité de règles uniformes applicables dans l'ensemble de l'Union afin de rendre compte de la dimension internationale du transport maritime et du grand nombre de navires censés faire escale dans les ports des différents États membres, et afin de faciliter la mise en œuvre des dispositions dans l'ensemble de l'Union.
- (10) Un système MRV de l'Union fiable et propre aux navires devrait être basé sur les émissions calculées d'après le combustible consommé lors des voyages en provenance et à destination des ports de l'Union car, du fait de la grande capacité des réservoirs des navires, les données relatives aux ventes de combustible ne pourraient pas fournir d'estimations suffisamment précises de la consommation de combustible dans ce cadre spécifique.
- (11) Le système MRV de l'Union devrait également s'appliquer à d'autres informations en rapport avec le climat qui permettent de déterminer l'efficacité énergétique des navires ou d'analyser de manière plus approfondie les facteurs favorisant les émissions. Ce champ d'application met également le système MRV de l'Union en adéquation avec les initiatives internationales visant à instaurer des normes de rendement applicables aux navires existants, et qui prévoient également des mesures opérationnelles, et il contribue à l'élimination des obstacles commerciaux liés au manque d'informations.
- (12) Afin de limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les armateurs et les exploitants de navires, en particulier les petites et moyennes entreprises, et afin d'optimiser le rapport coûts-bénéfices du système MRV sans compromettre l'objectif qui est de couvrir la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports maritimes, les règles du MRV devraient uniquement s'appliquer aux grands émetteurs. Le seuil de 5000 de jauge brute (GT) a été retenu à l'issue d'une analyse objective fine de la taille et des émissions des navires qui effectuent des voyages à destination et en provenance de ports de l'Union européenne. Les navires d'une jauge brute supérieure à 5000 représentent environ 55 % des navires faisant escale dans les ports de l'Union et sont responsables d'environ 90 % des émissions y afférentes. Ce seuil non discriminatoire garantirait la prise en compte des principaux émetteurs. Un seuil plus bas alourdirait la charge administrative, tandis qu'un seuil plus élevé restreindrait la couverture des émissions et limiterait l'efficacité environnementale du système.
- (13) Afin de réduire encore les contraintes administratives des armateurs et des exploitants de navires, il convient que les règles de surveillance ciblent le CO₂, qui est de loin le principal gaz à effet de serre émis par les transports maritimes puisqu'il représente près de 98 % des émissions de gaz à effet de serre de ce secteur.
- (14) Il convient que les règles tiennent compte des exigences en vigueur et des données qui existent déjà à bord des navires; les armateurs devraient donc avoir la possibilité de choisir une des quatre méthodes de surveillance consistant à faire usage des notes de livraison de soutes, à surveiller les soutes à combustible, à recourir à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou à mesurer directement les émissions. Le choix opéré devrait être consigné dans un plan de surveillance spécifique du navire fournissant des détails sur l'application de la méthode retenue.

- (15) Toute compagnie responsable, pendant toute la durée d'une période de déclaration, d'un navire exerçant des activités de transport maritime devrait être considérée comme responsable de toutes les exigences en matière de surveillance et de déclaration requises pour cette période de déclaration, y compris la présentation d'une déclaration d'émissions vérifiée en bonne et due forme. En cas de changement de propriétaire, le nouveau propriétaire sera uniquement responsable des obligations en matière de surveillance et de déclaration qui concernent la période de déclaration au cours de laquelle est intervenu le changement de propriétaire. Afin de faciliter l'exécution de ces obligations, le nouveau propriétaire devrait recevoir une copie du dernier plan de surveillance et, le cas échéant, du document de conformité. Le changement de propriétaire devrait également donner lieu à la modification du plan de surveillance, afin de permettre au nouvel armateur de faire ses propres choix en ce qui concerne la méthode de surveillance.
- (16) Le système MRV de l'Union ne devrait pas, à ce stade, s'appliquer à d'autres gaz à effet de serre, agents de forçage du climat ou polluants atmosphériques, afin d'éviter de devoir mettre en place des équipements de mesure qui ne sont pas suffisamment fiables ni commercialement disponibles, ce qui pourrait entraver la mise en œuvre du système MRV de l'Union.
- (17) Afin de limiter la charge administrative des armateurs et des exploitants de navires, il convient d'organiser la déclaration et la publication des informations déclarées sur une base annuelle. Pour des raisons de confidentialité, il convient de limiter aux moyennes annuelles et aux chiffres agrégés la publication des informations concernant les émissions, la consommation de combustible et l'efficacité énergétique. Les données communiquées à la Commission devraient être intégrées aux statistiques pour autant que ces données soient pertinentes pour l'élaboration, la production et la diffusion de statistiques européennes, conformément à la décision 2012/504/UE de la Commission du 17 septembre 2012 concernant Eurostat¹⁸.
- (18) 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 présent règlement. Afin de simplifier la vérification, il importe que les vérificateurs contrôlent la crédibilité des données en comparant les données déclarées aux estimations établies à partir des données et des caractéristiques de suivi des navires. Ces estimations pourraient être fournies par la Commission. Il convient que les vérificateurs soient des personnes ou entités juridiques compétentes et indépendantes, et qu'ils soient accrédités par des organismes nationaux d'accréditation établis conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil¹⁹.
- (19) 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. Les vérificateurs devraient informer la Commission de la délivrance de ces documents.

¹⁸ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

¹⁹ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

- (20) Forte de son expérience dans l'exécution de tâches similaires dans le domaine de la sécurité maritime, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) devrait assister la Commission en assumant certaines tâches.
- (21) Le non-respect des dispositions du présent règlement devrait entraîner des sanctions. Le contrôle du respect des obligations liées au système MRV devrait reposer sur des instruments existants, à savoir ceux institués en application de la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon²⁰ et de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port²¹, ainsi que sur les informations relatives à la délivrance des documents de conformité. Il convient que la Commission ajoute le document attestant la conformité du navire aux exigences en matière de surveillance et de déclaration à la liste des certificats et documents visés à l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2009/16/CE.
- (22) La directive 2009/16/CE prévoit l'immobilisation des navires en l'absence des certificats devant se trouver à bord. Dans le cas des navires n'ayant pas respecté les obligations de surveillance et de déclaration pendant plus d'une période de déclaration, il convient toutefois de prévoir la possibilité d'une exclusion. Cette disposition devrait être appliquée de telle manière qu'il puisse être remédié à la situation dans un délai raisonnable.
- (23) Il y a lieu de modifier le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 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 climatique²² afin d'établir des exigences concernant la surveillance et la déclaration des émissions de CO₂ du transport maritime par les États membres en vertu du présent règlement.
- (24) Le système MRV de l'Union devrait servir de modèle pour la mise en place d'un système MRV mondial. Un système MRV mondial est préférable, car il pourrait être plus efficace en raison de son champ d'application plus vaste. Dans ce contexte, la Commission devrait régulièrement communiquer à l'OMI et aux autres organismes internationaux compétents des informations utiles concernant la mise en œuvre du présent règlement, et des documents appropriés devraient être soumis à l'OMI. En cas d'accord sur un système MRV mondial, la Commission devrait réexaminer le système MRV de l'Union afin de le mettre en adéquation avec le système mondial.
- (25) Afin de garantir l'utilisation des meilleures pratiques et des meilleures données scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité en vue du réexamen de certains aspects techniques de la surveillance et de la déclaration des émissions de CO₂ des navires et pour préciser les règles en matière de vérification des déclarations d'émission et d'accréditation des vérificateurs. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient qu'elle veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

²⁰ JO L 131 du 28.5.2009, p. 132.

²¹ JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

²² JO L 165 du 18.6.2013, p. 13

- (26) Afin de garantir des conditions uniformes d'utilisation des systèmes automatiques et des modèles électroniques standard permettant de déclarer de manière cohérente les émissions et les autres informations en rapport avec le climat à la Commission et aux États concernés, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²³.
- (27) L'objectif de l'action proposée – à savoir, dans un premier temps, surveiller, déclarer et vérifier les émissions de CO₂ des navires dans le cadre d'une approche progressive visant à réduire ces émissions – ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres agissant individuellement, en raison de la dimension internationale du transport maritime et peut donc, étant donné l'ampleur et les effets de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union. L'Union peut adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (28) Il convient que les règles établissant le système MRV respectent les dispositions de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données²⁴ et du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données²⁵.
- (29) Il convient que le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2015 afin de laisser aux États membres et aux parties concernées le temps d'arrêter les mesures nécessaires à l'application effective du présent règlement avant le début de la première période de déclaration, le 1^{er} janvier 2018.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

Article 2

Champ d'application

²³ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

²⁴ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

²⁵ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à 5000, pour ce qui concerne leurs émissions entre le dernier port d'escale et un port relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et le premier port d'escale, ainsi qu'entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.
2. Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre ni aux navires d'appoint de la marine de guerre, 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 ni aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «émissions»: le CO₂ émis dans l'atmosphère par les navires tels que définis à l'article 2.
- b) «port d'escale»: le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, à l'exception des arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible ou en vivres et/ou au changement d'équipage;
- c) «compagnie»: le propriétaire d'un navire tel que défini à l'article 2 ou toute autre personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire;
- d) «jauge brute» (GT): la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires;
- e) «vérificateur»: une entité juridique exécutant des activités de vérification qui est accréditée par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du règlement du Parlement européen et du Conseil²⁶ et au présent règlement;
- f) «vérification»: les activités exécutées par un vérificateur pour évaluer la conformité des documents transmis par la compagnie aux exigences prévues par le présent règlement;
- g) «autres informations utiles en rapport avec le climat»: des informations liées à la consommation de combustible, au transport effectué et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'évaluer les performances des navires;
- h) «facteur d'émission»: le taux moyen d'émission d'un gaz à effet de serre rapporté aux données d'activité d'un flux, dans l'hypothèse d'une oxydation complète dans le cas de la combustion et d'une conversion complète pour toutes les autres réactions chimiques;

²⁶ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

- i) «incertitude», un paramètre associé au résultat de la détermination d'une grandeur et exprimé en pourcentage, qui caractérise la dispersion des valeurs qui pourraient raisonnablement être attribuées à la grandeur en question, compte tenu des effets de facteurs aussi bien systématiques qu'aléatoires, et qui décrit un intervalle de confiance autour de la valeur moyenne dans lequel sont comprises 95 % des valeurs estimées, compte tenu d'une éventuelle asymétrie de la distribution des valeurs;
- j) «estimation prudente»: un ensemble d'hypothèses défini de manière à éviter toute sous-estimation des émissions annuelles ou toute surestimation des distances ou de la cargaison;
- k) «tonne de CO₂»: une tonne métrique de CO₂;
- l) «période de déclaration»: une année civile pendant laquelle les émissions doivent être surveillées et déclarées;

CHAPITRE II

SURVEILLANCE ET DÉCLARATION

SECTION 1

Principes et méthodes de surveillance et de déclaration

Article 4

Principes communs de surveillance et de déclaration

1. Les compagnies surveillent et déclarent, pour chaque navire, la quantité et le type de combustible consommés au cours d'une année civile dans chaque port relevant de la juridiction d'un État membre et au cours de chaque voyage à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, conformément aux paragraphes 2 à 6.
2. La surveillance et la déclaration sont exhaustives et couvrent toutes les émissions résultant de la combustion des combustibles. Les compagnies appliquent des mesures appropriées pour éviter toute lacune dans les données au cours d'une période de déclaration.
3. La surveillance et la déclaration sont cohérentes et comparables dans le temps. Les compagnies utilisent les mêmes méthodes de surveillance et les mêmes séries de données, sous réserve des modifications et dérogations autorisées par le vérificateur.
4. Les compagnies obtiennent, enregistrent, compilent, analysent et consignent les données de surveillance, y compris les hypothèses, références, facteurs d'émission et données d'activité, d'une manière transparente qui permet au vérificateur de reproduire la détermination des émissions.
5. Les compagnies veillent à ce que la détermination des émissions ne soit ni systématiquement ni sciemment inexacte. Elles détectent toute source d'inexactitude et y remédient.
6. Les compagnies permettent d'établir avec une assurance raisonnable l'intégrité des données d'émission à surveiller et à déclarer.

Article 5

Méthodes de surveillance et de déclaration des émissions du transport maritime

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions et les autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à 5000, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

SECTION 2.

PLAN DE SURVEILLANCE

Article 6

Contenu du plan de surveillance et soumission de celui-ci

1. 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 en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à 5000.
2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, dans le cas des navires auquel le présent règlement s'applique pour la première fois après le 1^{er} janvier 2018, la compagnie soumet le plan de surveillance au vérificateur dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après leur première escale dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.
3. Le plan de surveillance visé au paragraphe 1 consiste en une description exhaustive et transparente de la méthode de surveillance d'un navire donné et comprend au moins les éléments suivants:
 - a) l'identification et le type du navire, y compris son nom, son numéro d'immatriculation OMI, son port d'immatriculation ou port d'attache et le nom de l'armateur;
 - b) le nom de la compagnie ainsi que l'adresse, le numéro de téléphone et de télécopieur et l'adresse électronique d'une personne de contact;
 - c) la description des sources d'émission à bord du navire, telles que les moteurs principaux ou auxiliaires, les chaudières et générateurs de gaz inerte, et les types de combustible utilisés;
 - d) la description des procédures, systèmes et responsabilités mis en œuvre pour mettre à jour la liste des sources d'émission pendant l'année de déclaration, afin de garantir l'exhaustivité de la surveillance et de la déclaration des émissions du navire;
 - e) la description des procédures utilisées pour vérifier l'exhaustivité de la liste des voyages;
 - f) la description des procédures utilisées pour suivre la consommation de combustible du navire, notamment:
 - i) la méthode choisie, comme indiqué à l'annexe I, pour calculer la consommation de combustible de chaque source d'émission, ainsi que la description de l'équipement de mesure utilisé, le cas échéant;

- (ii) les procédures de mesure du combustible embarqué et du combustible présent dans les réservoirs, la description des instruments de mesure utilisés et les procédures d'enregistrement, de récupération, de transmission et de stockage des informations concernant les mesures, selon le cas;
 - iii) la méthode choisie pour déterminer la densité, le cas échéant;
 - iv) une procédure visant à garantir que l'incertitude totale des mesures du combustible correspond aux exigences du présent règlement, si possible avec référence à la législation nationale, aux clauses des contrats clients ou aux normes de précision des fournisseurs de combustible;
 - g) les facteurs d'émission utilisés pour chaque type de combustible ou, en cas de combustibles de substitution, les méthodes employées pour déterminer les facteurs d'émission, notamment la méthode d'échantillonnage, les méthodes d'analyse, la description des laboratoires utilisés (avec confirmation de l'accréditation ISO 17025 le cas échéant);
 - h) la description des procédures utilisées pour déterminer les données d'activité par voyage, notamment:
 - i) les procédures, responsabilités et sources de données mises en œuvre pour la détermination et la déclaration de la distance par voyage effectué;
 - ii) les procédures, responsabilités, formules et sources de données mises en œuvre pour la détermination et la déclaration de la cargaison ou du nombre de passagers, suivant le cas;
 - iii) les procédures, responsabilités, formules et sources de données mises en œuvre pour la détermination et la déclaration du temps passé en mer entre le port de départ et le port d'arrivée;
 - i) la description de la méthode à utiliser pour déterminer les données de remplacement destinées à combler les lacunes dans les données;
 - j) la date de la dernière modification du plan de surveillance.
4. Les compagnies utilisent des plans de surveillance normalisés basés sur des modèles. Les règles techniques établissant les modèles des plans de surveillance visés au paragraphe 1 sont déterminées par la voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, du présent règlement.

Article 7

Modifications du plan de surveillance

Les compagnies vérifient régulièrement 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.

Une compagnie modifie le plan de surveillance dans les cas suivants:

- a) lorsqu'un navire change de propriétaire;
- b) lorsque de nouvelles émissions se produisent à partir de nouvelles sources d'émission ou en raison de l'utilisation de nouveaux combustibles ne figurant pas encore dans le plan de surveillance;

- c) lors d'un changement dans la disponibilité des données, du fait de l'utilisation de nouveaux types d'instruments de mesure ou de nouvelles méthodes d'échantillonnage ou d'analyse, ou pour d'autres raisons, qui se traduit par une plus grande précision dans la détermination des émissions;
- d) lorsque les données obtenues par la méthode de surveillance précédemment appliquée se sont révélées incorrectes;
- e) lorsque le plan de surveillance n'est pas conforme aux exigences du présent règlement et que le vérificateur demande à la compagnie de le modifier.

Les compagnies informent dans les meilleurs délais les vérificateurs de toute modification du plan de surveillance.

Toute modification importante du plan de surveillance est soumise à l'évaluation du vérificateur.

SECTION 3

SURVEILLANCE DES ÉMISSIONS ET D'AUTRES INFORMATIONS UTILES

Article 8

Surveillance des activités au cours d'une période de déclaration

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Article 9

Surveillance par voyage

Sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, les compagnies surveillent, conformément à l'annexe I, partie A, et à l'annexe II, pour chaque navire et pour chaque voyage à destination et en provenance d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, les informations suivantes:

- a) le port de départ et le port d'arrivée, ainsi que la date et l'heure de départ et d'arrivée;
- b) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de combustible, au total et séparément pour le combustible consommé à l'intérieur et en dehors des zones de contrôle des émissions;
- c) le CO₂ émis;
- d) la distance parcourue;
- e) le temps passé en mer;
- f) la cargaison;
- g) le transport effectué.

Article 10

Surveillance annuelle

Sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, la compagnie surveille, conformément à l'annexe I, partie A, et à l'annexe II, pour chaque navire et chaque année civile, les paramètres suivants:

- a) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de combustible, au total et séparément pour le combustible consommé à l'intérieur et en dehors des zones de contrôle des émissions.
- b) le CO₂ total émis;
- c) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.
- d) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- e) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- f) les émissions de CO₂ qui se sont produites alors que le navire était à quai dans des ports relevant de la juridiction d'un État membre;
- g) la distance totale parcourue;
- h) le temps total passé en mer;
- i) le transport total effectué;
- j) l'efficacité énergétique moyenne.

SECTION 4

DÉCLARATION

Article 11

Contenu de la déclaration d'émissions

1. À partir de l'année 2009, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions et d'autres informations utiles en rapport avec le climat qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.
2. En cas de changement de propriétaire d'un navire, la nouvelle compagnie veille à ce que chaque navire placé sous sa responsabilité satisfasse aux exigences du présent règlement pour la totalité de la période de déclaration au cours de laquelle elle a assumé la responsabilité du navire concerné.
3. Les compagnies incluent les informations ci-après dans la déclaration d'émissions visée au paragraphe 1:
 - a) les données d'identification du navire et de la compagnie, notamment:
 - i) le nom du navire,
 - ii) le numéro d'immatriculation OMI;
 - iii) le port d'immatriculation ou port d'attache;

- iv) le rendement technique du navire [indice nominal de rendement énergétique (EEDI) ou valeur de l'indice estimée (EIV) conformément à la résolution MEPC.215 (63) de l'OMI, le cas échéant];
 - v) le nom de l'armateur,
 - vi) l'adresse de l'armateur et le siège de son activité;
 - vii) le nom de la compagnie (si elle diffère de l'armateur);
 - viii) l'adresse de la compagnie (si elle diffère de l'armateur) et le siège de son activité;
 - ix) l'adresse, les numéro de téléphone et de télécopieur et l'adresse électronique d'une personne de contact;
- b) des informations concernant la méthode de surveillance utilisée et le niveau d'incertitude associé;
 - c) les résultats de la surveillance annuelle des paramètres conformément à l'article 10.

Article 12

Format de la déclaration d'émissions

1. La déclaration d'émissions visée à l'article 11 est présentée au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données complets, ainsi que de modèles électroniques.
2. Les règles techniques établissant le format d'échange des données et les modèles électroniques visés au paragraphe 1 sont déterminées par la voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, du présent règlement.

CHAPITRE III

VÉRIFICATION ET ACCRÉDITATION

Article 13

Portée des activités de vérification et rapport de vérification

1. Le vérificateur évalue la conformité du plan de surveillance visé à l'article 6 aux exigences définies aux articles 6 et 7. Si l'évaluation contient des recommandations qu'il est nécessaire d'incorporer dans le plan de surveillance, la compagnie révisé son plan de surveillance avant que la période de déclaration ne débute.
2. Le vérificateur évalue la conformité de la déclaration d'émissions aux exigences définies aux articles 8 à 11 et aux annexes I et II.
3. Il s'assure en particulier que les émissions et autres informations utiles en rapport avec le climat qui figurent dans la déclaration d'émissions ont été déterminées conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 et au plan de surveillance visé à l'article 6. Le vérificateur s'assure également que les émissions et autres informations utiles en rapport avec le climat qui figurent dans les déclarations correspondent aux données calculées à partir d'autres sources conformément aux annexes I et II.

4. Si, à l'issue de son évaluation, le vérificateur conclut que la déclaration d'émissions est, à sa connaissance, exempte d'inexactitudes et d'erreurs significatives, il délivre un rapport de vérification. Le rapport de vérification spécifie tous les points en rapport avec le travail effectué par le vérificateur.
5. Si, à l'issue de l'évaluation, le vérificateur conclut que la déclaration d'émissions comporte des inexactitudes, des erreurs ou des incohérences significatives, ou qu'elle ne satisfait pas aux exigences des articles 11 et 14 et de l'annexe I, il en informe la compagnie dans les meilleurs délais et lui demande de représenter une déclaration d'émissions révisée. La compagnie remédie aux cas de non-conformité et corrige les inexactitudes de façon à permettre la finalisation du processus de vérification dans les délais impartis. Le cas échéant, le vérificateur indique dans son rapport de vérification que les problèmes de non-conformité ont été résolus par la compagnie pendant la vérification.

Article 14

Obligations et principes généraux applicables aux vérificateurs

1. Le vérificateur est indépendant de la compagnie ou de l'exploitant du navire concerné, et il exécute les activités requises par le présent règlement dans l'intérêt public. Le vérificateur, et toute partie de la même entité juridique, ne peut dès lors pas être une compagnie ou un exploitant de navire, ni être propriétaire d'une compagnie ou être détenu par celle-ci, et le vérificateur n'entretient avec la compagnie aucune relation susceptible de compromettre son indépendance et son impartialité.
2. Pour la vérification de la déclaration d'émissions visée à l'article 11 et des procédures de surveillance appliquées par la compagnie, le vérificateur évalue la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance, ainsi que des données et des informations déclarées relatives aux émissions, en particulier:
 - a) l'affectation de la consommation de combustible aux voyages entrant dans le champ d'application du présent règlement;
 - b) les données déclarées concernant la consommation de combustible, ainsi que les mesures et calculs connexes;
 - c) le choix et l'utilisation des facteurs d'émission;
 - d) les calculs permettant de déterminer les émissions globales;
 - e) les calculs permettant de déterminer l'efficacité énergétique.
3. Le vérificateur ne prend en considération les déclarations présentées conformément à l'article 11 que si des données et informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions avec un haut degré de certitude, et pour autant que:
 - a) les données déclarées soient cohérentes par rapport aux estimations basées sur les données et caractéristiques de suivi des navires, telles que la puissance motrice installée;
 - b) les données déclarées soient exemptes d'incohérences, en particulier en comparaison du volume total de combustible acheté annuellement par chaque navire et de la consommation agrégée de combustible lors des voyages couverts par le présent règlement;
 - c) les données aient été collectées conformément aux règles applicables;

- d) les registres pertinents du navire soient complets et cohérents.

Article 15

Procédures de vérification

1. Le vérificateur met en évidence les risques associés au processus de surveillance et de déclaration en comparant les émissions déclarées avec les estimations basées sur les données et caractéristiques de suivi des navires, telles que la puissance motrice installée. En cas d'écart important, le vérificateur procède à des analyses complémentaires.
2. Le vérificateur met en évidence les risques associés aux différentes étapes de calcul en passant en revue la totalité des sources de données et des méthodes utilisées.
3. Le vérificateur tient compte de toutes les méthodes effectives de gestion des risques appliquées par la compagnie pour réduire les niveaux d'incertitude, en fonction de la précision des méthodes de surveillance utilisées.
4. La compagnie fournit au vérificateur toute information complémentaire pouvant lui permettre de mener à bien les procédures de vérification. Le vérificateur peut effectuer des contrôles par sondage pendant le processus de vérification, afin de déterminer la fiabilité des données et informations déclarées.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 24 afin de préciser les règles applicables régissant les activités de vérification visées dans le présent règlement et les méthodes d'accréditation des vérificateurs. Ces actes délégués sont basés sur les principes de vérification prévus à l'article 14 et sur les normes pertinentes acceptées au niveau international.

Article 16

Accréditation des vérificateurs

1. Un vérificateur qui analyse les plans de surveillance et les déclarations d'émissions et qui délivre les documents de vérification et de conformité visés aux articles 13 et 17 est accrédité pour les activités relevant du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008.
2. En l'absence de dispositions spécifiques du présent règlement concernant l'accréditation des vérificateurs, les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 765/2008 s'appliquent.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24, afin de préciser les méthodes d'accréditation des vérificateurs.

CHAPITRE IV

CONFORMITÉ ET VÉRIFICATION DES INFORMATIONS

Article 17

Délivrance d'un document de conformité

1. Lorsque, sur la base d'un rapport de vérification, une déclaration d'émissions visée à l'article 11 satisfait aux exigences des articles 11 à 15 ainsi qu'à celles énoncées aux

annexes I et II, le vérificateur délivre un document attestant la conformité du navire concerné.

2. Le document de conformité visé au paragraphe 1 contient les informations suivantes:
 - a) l'identité du navire (nom, numéro d'immatriculation OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);
 - b) le nom et l'adresse du propriétaire du navire et le siège de son activité;
 - c) l'identité du vérificateur;
 - d) la date de délivrance du document de conformité (la période de déclaration à laquelle il se rapporte et sa période de validité).
3. Les documents de conformité restent valables pendant dix-huit mois après la fin de la période de déclaration.
4. Le vérificateur informe sans délai la Commission et l'autorité de l'État du pavillon de la délivrance d'un document de conformité et transmet les informations visées au paragraphe 2 au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données complets, y compris les modèles électroniques établis par la Commission conformément à la procédure prévue dans le présent règlement.
5. Les règles techniques établissant le format d'échange des données et les modèles électroniques visés au paragraphe 4 sont déterminées par la voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, du présent règlement.

Article 18

Obligation de conserver à bord un document de conformité en cours de validité

À compter du 30 juin 2019, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant dans un tel port conservent à bord un document, délivré conformément à l'article 17, certifiant que le navire a respecté les obligations de surveillance et de déclaration pendant la période de déclaration concernée.

Article 19

Respect des obligations de surveillance et de déclaration et inspections

1. Sur la base des informations publiées conformément à l'article 21, paragraphe 1, chaque État membre s'assure que les navires battant son pavillon respectent les exigences en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 8 à 12.
2. Chaque État membre veille à ce que, lors d'une inspection d'un navire se trouvant dans un port relevant de sa juridiction, il soit vérifié que document de conformité visé à l'article 18 se trouve à bord.
3. Sans préjudice du paragraphe 2 du présent article et sur la base des informations publiées conformément à l'article 21, pour chaque navire ne respectant pas les dispositions de l'article 21, paragraphe 2, points j) et k), entré dans un port relevant de la juridiction d'un État membre, l'État membre vérifie que le document de conformité visé à l'article 18 se trouve à bord.

Article 20

Sanctions, échange d'informations et ordre d'expulsion

1. Les États membres mettent en place un système de sanctions en cas de manquement aux obligations en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 8 à 12 et ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'application de ces sanctions. Ces sanctions ne sont pas moins rigoureuses que celles prévues par la législation nationale relative aux émissions de gaz à effet de serre en cas de non-respect par les exploitants des obligations de déclaration leur incombant, et elles sont efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres communiquent ces dispositions à la Commission au plus tard le 1^{er} juillet 2007 et informent celle-ci sans délai de toute modification les concernant.
2. Les États membres mettent en place un échange d'informations et une coopération efficaces entre leurs autorités nationales chargées de garantir le respect des exigences de surveillance et de déclaration ou, le cas échéant, chargées des procédures de sanction. Les procédures nationales de sanction engagées par un État membre sont notifiées à la Commission, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné.
3. Dans le cas des navires qui ne se sont pas conformés aux exigences en matière de surveillance et de déclaration pendant plus d'une période de déclaration, l'autorité nationale de l'État du port peut prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'AESM, aux autres États membres et à l'État du port concerné. À la suite d'une décision d'expulsion, tous les États membres refusent l'accès de leurs ports au navire à l'égard duquel la décision a été prononcée jusqu'à ce que la compagnie se conforme à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration conformément aux articles 8 à 12, ce qui sera confirmé par la notification d'un document de conformité en cours de validité à l'autorité nationale de l'État du port qui a prononcé la décision d'expulsion.

Article 21

Publication d'informations

1. Chaque année, pour le 30 juin, la Commission publie les émissions déclarées conformément à l'article 11 ainsi que les informations concernant la conformité du navire aux exigences en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 11 et 17.
2. La publication visée au paragraphe 1 concerne notamment les informations suivantes:
 - a) l'identité du navire (nom, numéro d'immatriculation OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);
 - b) l'identité de l'armateur (nom et adresse de l'armateur et siège de son activité)
 - c) l'efficacité technique du navire (EEDI ou EIV le cas échéant);
 - d) les émissions annuelles de CO₂;
 - e) la consommation annuelle totale de combustible pour les voyages couverts par le présent règlement;

- f) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue lors des voyages couverts par le présent règlement;
 - g) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue et cargaison lors des voyages couverts par le présent règlement;
 - h) le temps annuel total passé en mer lors des voyages couverts par le présent règlement;
 - i) la méthode de surveillance appliquée;
 - j) les dates de délivrance et d'expiration du document de conformité;
 - k) l'identité du vérificateur ayant approuvé la déclaration d'émissions.
3. La Commission publie un rapport annuel relatif aux émissions du transport maritime et aux autres informations y afférentes en rapport avec le climat.
4. L'AESM aide la Commission à se conformer aux dispositions des articles 11, 12, 17 et 21 du présent règlement, conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil²⁷.

CHAPITRE V

COOPÉRATION INTERNATIONALE

Article 22

Coopération internationale

1. La Commission tient régulièrement informés l'OMI et les autres organismes internationaux compétents de la mise en œuvre du présent règlement, en vue de faciliter l'élaboration, au sein de l'OMI, de règles internationales concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.
2. La Commission échange des informations techniques avec les pays tiers concernant la mise en œuvre du présent règlement, en particulier le développement de méthodes de surveillance, l'organisation de la déclaration et la vérification des déclarations d'émissions.
3. En cas d'accord international sur l'adoption de mesures, au niveau mondial, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission réexaminera le présent règlement et pourra, le cas échéant, proposer des modifications de celui-ci.

CHAPITRE VI

POUVOIRS DÉLÉGUÉS, COMPÉTENCES D'EXÉCUTION ET DISPOSITIONS FINALES

²⁷ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

Article 23

Délégation de pouvoirs

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, ainsi que des informations disponibles à bord des navires, des règles internationales en vigueur et des normes acceptées sur le plan international, pour déterminer les méthodes les plus précises et les plus efficaces de surveillance des émissions et pour améliorer la précision des informations requises concernant la surveillance et la déclaration des émissions, est conféré à la Commission sous réserve des conditions énoncées à l'article 24 pour autant que ces actes concernent des éléments non essentiels du présent règlement.

Article 24

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés aux articles 15, 16 et 23 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} juillet 2015.
2. La délégation de pouvoir visée à l'article 23 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. La révocation prend effet le jour suivant la publication de la décision au *Journal officiel* de l'Union européenne, ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
3. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
4. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 23 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 25

Actes d'exécution

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 8 de la décision 93/389/CE. Ce comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 26

Modifications du règlement (UE) n° 525/2013

Le règlement (UE) n° 525/2013 est modifié comme suit:

1. À l'article 1^{er} du règlement 525/2013²⁸, le point h) suivant est ajouté:

²⁸ JO L 165 du 18.6.2013, p. 13.

«h) la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre des navires de mer en vertu des articles 9 and 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX.»
L'article XX *bis* suivant est inséré:

2. L'article 21 *bis* suivant est inséré:

«Article 21 bis

Déclaration des émissions du transport maritime

- 1) Les États membres communiquent à la Commission, chaque année au 15 janvier («année X), les émissions de CO₂ du transport maritime pour l'année X-2 conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX.
- 2) La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'[article 25 du présent règlement] pour préciser les exigences applicables en matière de surveillance et de déclaration des émissions de CO₂ du transport maritime conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX et compte tenu, le cas échéant, des décisions pertinentes adoptées par les organes de la CCNUCC et du protocole de Kyoto ou dans le cadre d'accords en découlant ou leur succédant, ou des décisions adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale.
- 3) La Commission adopte des actes d'exécution pour définir la structure, la forme et les modalités de la déclaration, par les États membres, des émissions de CO₂ du transport maritime conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'[article 26, paragraphe 2].»

3. À l'article 25, paragraphes 2, 3 et 5, la référence suivante est insérée:

«21 *bis*»

Article 27

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I

Méthodes de surveillance et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre et des autres informations utiles en rapport avec le climat

A. CALCUL DE LA CONSOMMATION DE COMBUSTIBLE (article 9)

Aux fins du calcul de la consommation de combustible, les compagnies appliquent la formule suivante:

Consommation de combustible x facteur d'émission

La consommation de combustible comprend le combustible consommé par les moteurs principaux, les moteurs auxiliaires, les chaudières et les générateurs de gaz inerte.

La consommation de combustible des navires à quai dans les ports est calculée séparément.

En principe, on utilise des valeurs par défaut pour les facteurs d'émission des combustibles, à moins que la compagnie ne décide d'utiliser les données relatives à la qualité des combustibles qui figurent dans les notes de livraison de soutes et qui servent à démontrer la conformité aux règlements en vigueur concernant les émissions de soufre.

Les facteurs d'émission par défaut sont basés sur les valeurs les plus récentes du GIEC. Ils peuvent être obtenus à l'annexe VI du règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil²⁹.

Des facteurs d'émission appropriés sont appliqués pour les biocombustibles et les combustibles de substitution d'origine non fossile.

B. MÉTHODES DE DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS

La compagnie détermine, dans le plan de surveillance, la méthode de surveillance à utiliser pour calculer la consommation de combustible, pour chaque type de navire relevant de sa responsabilité, et veille à ce que cette méthode soit ensuite systématiquement appliquée.

Lors du choix de la méthode de surveillance, les avantages d'une précision plus grande sont mis en balance avec les coûts supplémentaires engendrés.

C'est la consommation réelle de combustible par voyage qui est utilisée; elle est calculée selon l'une des méthodes suivantes:

- a) notes de livraison de soutes (BDN) et inventaires périodiques des soutes à combustible;
 - b) surveillance des soutes à combustible à bord;
 - c) utilisation de débitmètres pour les procédés de combustion concernés;
 - d) mesures directes des émissions.
1. Méthode A: notes de livraison de soutes (BDN) et inventaires périodiques des soutes à combustible;

La présente méthode est basée sur la quantité et le type de combustible tels qu'ils figurent dans la note de livraison de soute, complétés par les inventaires périodiques des soutes à combustible établis d'après les relevés. Le combustible consommé sur la période considérée se compose du combustible disponible au début de la période,

²⁹ JO L 181 du 12.7.2012, p. 30.

plus les livraisons, et déduction faite du combustible disponible à la fin de la période et du combustible vidangé entre le début et la fin de la période.

La période comprend l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps de séjour dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de préciser le type de combustible et sa teneur en soufre.

Cette approche n'est pas utilisée en l'absence de notes de livraison de soutes à bord des navires, en particulier lorsque la cargaison sert de combustible [évaporation du gaz naturel liquéfié (GNL), par exemple].

La note de livraison de soute est autorisée en vertu de l'annexe VI de la réglementation MARPOL et les registres correspondants sont conservés à bord pendant trois ans après la livraison du combustible et doivent pouvoir être consultés à tout moment. L'inventaire périodique des soutes à combustible à bord repose sur les relevés des soutes à combustible. Il nécessite d'utiliser des tables correspondant à chaque soute à combustible pour déterminer le volume au moment du relevé de la soute à combustible. L'incertitude associée à la note de livraison de soutes est précisée dans le plan de surveillance visé à l'article 6. Les relevés des soutes à combustible sont effectués par des méthodes appropriées faisant notamment appel à des systèmes automatisés, des sondages et des rubans gradués lestés. La méthode utilisée pour le sondage des soutes, ainsi que l'incertitude associée à cette méthode, sont indiquées dans le plan de surveillance visé à l'article 6.

Si la quantité de combustible embarquée ou la quantité de combustible restant dans les citernes est exprimée en unités de volume (litres), la compagnie convertit cette quantité en unités de masse en utilisant les valeurs de densité réelle. La compagnie détermine la densité réelle par une des méthodes suivantes:

- a) à l'aide de systèmes de mesure embarqués;
- b) à partir de la densité mesurée par le fournisseur de combustible lors de l'embarquement du combustible et qui figure sur la facture ou sur le bon de livraison.

La densité réelle est exprimée en kg/litre et est déterminée pour la température applicable pour une mesure spécifique. En l'absence de valeurs de densité réelle, un facteur de densité standard pour le type de combustible concerné est appliqué, après approbation du vérificateur.

2. Méthode B: surveillance des soutes à combustible à bord

Cette méthode est basée sur les relevés de toutes les soutes à combustible à bord. Les relevés sont effectués chaque jour, lorsque le navire est en mer et lors de chaque soutage ou vidange des soutes.

Les variations cumulées du niveau de combustible dans les soutes entre deux relevés correspondent au combustible consommé sur la période considérée.

On entend par période, l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps de séjour dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de préciser le type de combustible et sa teneur en soufre.

Les relevés des soutes à combustible sont effectués par des méthodes appropriées telles que des systèmes automatisés, des sondages et des rubans gradués lestés. La méthode utilisée pour le sondage des soutes, ainsi que l'incertitude associée à cette méthode, sont indiquées dans le plan de surveillance visé à l'article 6.

Si la quantité de combustible embarquée ou la quantité de combustible restant dans les citernes est exprimée en unités de volume (litres), la compagnie convertit cette quantité en unités de masse en utilisant les valeurs de densité réelle. La compagnie détermine la densité réelle par une des méthodes suivantes:

- a) à l'aide de systèmes de mesure embarqués;
- b) à partir de la densité mesurée par le fournisseur de combustible lors de l'embarquement du combustible et qui figure sur la facture ou sur le bon de livraison.

La densité réelle est exprimée en kg/litre et est déterminée pour la température applicable pour une mesure spécifique. En l'absence de valeurs de densité réelle, un facteur de densité standard pour le type de combustible concerné est appliqué, après approbation du vérificateur.

3. Méthode C: utilisation de débitmètres pour les procédés de combustion concernés

Cette méthode repose sur les débits de combustible mesurés à bord. Il s'agit de cumuler les données fournies par tous les débitmètres reliés aux sources d'émissions à prendre en considération afin de déterminer la consommation totale de combustible sur une période donnée.

On entend par période, l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps passé dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de prendre en considération le type de combustible et sa teneur en soufre.

Les méthodes d'étalonnage utilisées, ainsi que l'incertitude associée aux débitmètres, sont indiquées dans le plan de surveillance visé à l'article 6.

Si la quantité de combustible consommée est exprimée en unités de volume (litres), la compagnie convertit cette quantité en unités de masse en utilisant les valeurs de densité réelle. La compagnie détermine la densité réelle par une des méthodes suivantes:

- a) à l'aide de systèmes de mesure embarqués;
- b) à partir de la densité mesurée par le fournisseur de combustible lors de l'embarquement du combustible et qui figure sur la facture ou sur le bon de livraison.

La densité réelle est exprimée en kg/litre et est déterminée pour la température applicable pour une mesure spécifique. En l'absence de valeurs de densité réelle, un facteur de densité standard pour le type de combustible concerné est appliqué, après approbation du vérificateur.

4. Méthode D: mesures directes des émissions

La mesure directe des émissions peut être utilisée pour les voyages entrant dans le champ d'application du présent règlement et pour les émissions se produisant dans les ports qui relèvent de la juridiction d'un État membre. Le CO₂ émis comprend le CO₂ émis par les moteurs principaux, ainsi que par les moteurs auxiliaires, les chaudières et les générateurs de gaz inerte. La consommation de combustible des navires pour lesquels il est fait appel à cette méthode est calculée à partir des émissions de CO₂ mesurées et du facteur d'émission applicable pour les combustibles concernés.

Cette méthode repose sur la détermination des flux d'émissions de CO₂ dans les cheminées, qui s'obtient en multipliant la concentration de CO₂ des gaz de combustion par le débit de ces gaz.

Les méthodes d'étalonnage appliquées, ainsi que l'incertitude associée aux dispositifs utilisés, sont indiquées dans le plan de surveillance visé à l'article 6.

ANNEXE II

Surveillance des autres informations utiles en rapport avec le climat

A. Surveillance par voyage (article 9)

Aux fins de la surveillance, par voyage, des autres informations utiles en rapport avec le climat (article 9), les compagnies respectent les règles suivantes:

Les dates et heures de départ et d'arrivée sont définies selon le temps universel coordonné (GMT). Le temps passé en mer est calculé d'après les informations relatives au départ du port et à l'arrivée au port, et ne tient pas compte du mouillage.

La distance parcourue peut être la longueur du trajet le plus direct entre le port de départ et le port d'arrivée, ou la distance réelle parcourue. Si l'on utilise la longueur du trajet le plus direct entre le port de départ et le port d'arrivée, il convient de tenir compte d'un facteur de correction approprié afin d'éviter de sous-estimer la distance parcourue. Le plan de surveillance visé à l'article 6 précise la méthode de calcul de la distance appliquée et, si nécessaire, le facteur de correction utilisé. La distance parcourue est exprimée en miles marins.

Dans le cas des navires à passagers, le nombre de passagers représente la cargaison. Pour toutes les autres catégories de navires, la cargaison est exprimée en tonnes et en mètres cubes de marchandises.

Le transport effectué est déterminé en multipliant la distance parcourue par la cargaison.

B. Surveillance annuelle (article 10)

Aux fins de la surveillance annuelle des autres informations utiles en rapport avec le climat (article 9), les compagnies respectent les règles suivantes:

Pour déterminer les valeurs à surveiller conformément à l'article 10, il convient d'agréger les données correspondantes de chaque voyage.

Pour la surveillance de l'efficacité énergétique, quatre indicateurs au moins sont utilisés: la consommation de combustible par distance parcourue, la consommation de combustible par transport effectué, les émissions de CO₂ par distance parcourue et les émissions de CO₂ par transport effectué; ces indicateurs sont calculés comme suit:

Consommation de combustible par distance parcourue = consommation annuelle totale de combustible/distance totale parcourue

Consommation de combustible par transport effectué = consommation annuelle totale de combustible/transport total effectué

Émissions de CO₂ par distance parcourue = Émissions annuelles totales de CO₂/distance totale parcourue

Émissions de CO₂ par transport effectué = émissions annuelles totales de CO₂/transport total effectué.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectifs
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
 - 3.2.2. *Incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.3. *Incidence estimée sur les crédits de nature administrative*
 - 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

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.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB³⁰

Domaine 34 = «Action pour le climat»

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

La proposition/l'initiative porte sur une action nouvelle

La proposition/initiative porte sur une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire³¹

La proposition/l'initiative est relative à la prolongation d'une action existante

La proposition/initiative porte sur une action réorientée vers une nouvelle action

1.4. Objectifs

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

Réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % par rapport aux niveaux de 1990, ou de 30 % si les conditions sont favorables; porter la part des sources d'énergie renouvelables dans notre consommation finale d'énergie à 20 %; et augmenter de 20 % l'efficacité énergétique.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique n° 1

Contribuer, par des actions en faveur du climat menées au niveau de l'UE, à l'objectif à long terme de stabilisation des concentrations atmosphériques de gaz à effet de serre à un niveau tel que le risque d'interférence anthropique dangereuse avec le système climatique soit écarté.

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Code ABB 3402: Action pour le climat au niveau de l'UE et sur le plan international.

Objectif spécifique n° 2

Mener d'ambitieuses politiques en faveur du climat au niveau international en vue d'atteindre l'objectif à long terme de stabilisation des concentrations atmosphériques de gaz à effet de serre à un niveau tel que le risque d'interférence anthropique dangereuse avec le système climatique soit écarté.

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Code ABB 3402: Action pour le climat au niveau de l'UE et sur le plan international.

³⁰

ABM: Activity-Based Management – ABB: Établissement du budget par activités.

³¹

Tel(le) que visé(e) à l'article 49, paragraphe 6, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

La mise en place d'un système de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre des navires fournirait des données sur ces émissions qui, à l'heure actuelle, peuvent uniquement faire l'objet d'estimations, faute d'exigences appropriées en matière de déclaration. Il est probable que la surveillance et la déclaration de ces émissions et d'indicateurs relatifs à la consommation de combustible et à l'efficacité énergétique des navires sensibiliseraient davantage le secteur des transports maritimes aux frais de combustibles associés et aux améliorations possibles.

D'après l'analyse d'impact, les réductions des émissions et les économies de combustibles devraient représenter jusqu'à 2 % par rapport à une situation inchangée. Cela permettrait au secteur de réaliser jusqu'à 1,2 milliard d'euros d'économies annuelles nettes en 2030, grâce à la diminution des factures de combustibles.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

Nombre et pourcentage de navires procédant à la surveillance et à la déclaration de leurs émissions conformément au règlement, par rapport au nombre de navires faisant escale dans les ports de l'UE.

Émissions annuelles de CO₂ du transport maritime relevant de la réglementation de l'UE, mesurées à bord et d'après la consommation de combustible des navires.

1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme*

Aujourd'hui, on ne connaît pas la quantité précise de CO₂ 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. Il ressort de l'analyse d'impact comme de la consultation des parties prenantes que la mise en place d'un système fiable de surveillance, de déclaration et de vérification (Monitoring, Reporting and Verification - MRV) des émissions de gaz à effet de serre est une condition préalable à toute mesure fondée sur le marché, qu'elle soit mise en œuvre au niveau de l'UE ou sur le plan international.

La mise en place d'un système MRV, dans un premier temps, permettrait de consacrer davantage de temps aux discussions et à la prise de décisions sur les objectifs de réduction des émissions et les mesures fondées sur le marché qui sont nécessaires pour obtenir ces réductions au moindre coût. Cet aspect est particulièrement important pour les discussions menées au niveau international, dans le cadre de l'OMI. De surcroît, un système MRV fiable devrait contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux, en particulier ceux liés au manque d'informations sur l'efficacité énergétique des navires.

Des explications plus détaillées sont fournies dans l'exposé des motifs de la proposition.

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE*

Dans la mesure où c'est au niveau de l'Union que les engagements fondamentaux relatifs au changement climatique sont contractés, y compris l'objectif de réduction

des émissions du secteur des transports maritimes à l'horizon 2050 tel que défini dans le livre blanc sur les transports, il est rationnel que les règles requises en matière de MRV soient élaborées à ce même niveau. De surcroît, ce cadre juridique est un gage d'efficacité car il applique un système MRV harmonisé aux voyages effectués entre des ports de différents États membres qui représentent environ 90 % des escales dans les ports des États membres de l'UE. Par ailleurs, une action au niveau de l'UE, qui imposerait les mêmes contraintes environnementales aux navires faisant escale dans les ports de l'UE, permettrait d'éviter les distorsions de la concurrence sur le marché intérieur.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans d'autres secteurs, et notamment le SEQE de l'UE, qui est le plus vaste système de plafonnement et d'échange au monde, font apparaître la nécessité de règles rigoureuses en matière de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions. Il s'agit de garantir une interprétation commune de la définition d'une tonne de CO₂ émise par une installation ou par un exploitant.

1.5.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés

Bien que les règles du système MRV applicable au transport maritime figurant dans la proposition tiennent pleinement compte des aspects spécifiques de ce mode de transport, les principes de base de la surveillance et de la déclaration sont comparables à ceux du système MRV utilisé dans le cadre du SEQE de l'UE.

Il devrait dès lors être possible de comparer les efforts de réduction des émissions déployés par les différents secteurs et modes de transport.

1.6. Durée et incidence financière

- Proposition/initiative à **durée limitée**
 - Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA
 - Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA
- Proposition/initiative à **durée illimitée**
 - Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2016 à 2017,
 - puis un fonctionnement en rythme de croisière en 2018.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)³²

- Gestion centralisée directe par la Commission
- Gestion centralisée indirecte par délégation de tâches d'exécution à:
 - des agences exécutives
 - des organismes créés par les Communautés³³
 - des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public
 - des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné au sens de l'article 49 du règlement financier
- Gestion partagée** avec les États membres
- Gestion décentralisée** avec des pays tiers
- Gestion conjointe** avec des organisations internationales (*à préciser*)

Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».

Remarques

Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du système MRV proposé qui ont une incidence budgétaire sont exclusivement liées au développement des outils informatiques, plus précisément à l'extension des instruments existants exploités par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, ainsi qu'aux dépenses administratives. Le budget de ce projet ponctuel sera pris en charge par la Commission, au titre de la ligne budgétaire 34 02 01 de la DG CLIMA.

Pour garantir la participation de l'AESM, les tâches annexes correspondantes de l'agence devront être activées par le conseil d'administration de l'AESM.

L'instrument étant fortement automatisé, son fonctionnement pourrait être ultérieurement assuré par le personnel existant de l'AESM.

³² Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

³³ Tels que visés à l'article 185 du règlement financier.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

La Commission rencontrera régulièrement les consultants qui développent l'outil informatique nécessaire (extension du système THETIS existant exploité par l'AESM) afin de suivre l'évolution du travail.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. Risque(s) identifié(s)

La proposition ne comporte pas de risque budgétaire qui nécessiterait des mesures allant au-delà du cadre normal de contrôle budgétaire de l'UE.

2.2.2. Moyen(s) de contrôle prévu(s)

Aucune méthode de contrôle spécifique n'est requise; des mécanismes standard seront appliqués, le cas échéant.

2.2.3. Coûts et avantages des contrôles et taux probable de non-conformité

Les mécanismes standard envisagés ne devraient pas entraîner de coûts supplémentaires. Avec de tels contrôles standard, aucun cas de non-conformité n'est à prévoir.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

Aucune mesure spécifique n'est nécessaire. Le cadre normal prévu pour les contrats et les marchés publics s'appliquera.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Libellé.....]	CD/CND ⁽³⁴⁾	de pays AELE ³⁵	de pays candidats ³⁶	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
2	34 02 01	C.D.	NON	NON	NON	NON

³⁴ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

³⁵ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁶ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

[Réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE]						
---	--	--	--	--	--	--

- Nouvelles lignes budgétaires dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Libellé.....]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NON	OUI/NO N	OUI/NO N	OUI/ NON

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

Cette partie doit être complétée au moyen de la feuille de calcul sur les données budgétaires de nature administrative (deuxième document de l'annexe à la présente fiche financière) à charger dans CISNET pour les besoins de la consultation interservices.

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En millions d'euros (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	2	Préservation et gestion des ressources naturelles
--	---	---

DG: CLIMA			2016	2017	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
• Crédits opérationnels										
34 02 01	Engagements	(1)	0.500							0.500
	Paiements	(2)	0.200	0.300						0.500
Numéro de ligne budgétaire	Engagements	(1a)								
	Paiements	(2a)								
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ³⁷										
Numéro de ligne budgétaire		(3)								

³⁷ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

TOTAL des crédits pour la DG CLIMA	Engagements	=1+1a +3	0.500							0.500
	Paiements	=2+2a +3	0.200	0.300						0.500

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0.500							0.500
	Paiements	(5)	0.200	0.300						0.500
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)								
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 2 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+ 6	0.500							0.500
	Paiements	=5+ 6	0.200	0.300						0.500

Si plusieurs rubriques sont concernées par la proposition/l'initiative:

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)								
	Paiements	(5)								
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)								
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 4 du cadre financier pluriannuel (montant de référence)	Engagements	=4+ 6								
	Paiements	=5+ 6								

Rubrique du cadre financier pluriannuel	5	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En millions d'euros (à la 3e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Ressources humaines									
• Autres dépenses administratives									
TOTAL DG <....>	Crédits								

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

En millions d'euros (à la 3e décimale)

		2016	2017	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0.500							
	Paiements	0.200	0.300						

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative ne nécessite pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL			
	RÉALISATIONS (outputs)																			
	Type ³⁸	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ³⁹																				
Réalisation																				
Réalisation																				
Réalisation																				
Sous-total objectif spécifique n° 1																				
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																				
Réalisation																				
Sous-total objectif spécifique n° 2																				
COÛT TOTAL																				

³⁸ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

³⁹ Tel que décrit au point 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...».

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année N ⁴⁰	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)	TOTAL
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	---	-------

RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel							
Ressources humaines							
Autres dépenses administratives							
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel							

Hors RUBRIQUE 5 ⁴¹ du cadre financier pluriannuel							
Ressources humaines							
Autres dépenses de nature administrative							
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel							

TOTAL							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

Les besoins en crédits de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

⁴⁰ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/ de l'initiative.

⁴¹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative ne nécessite pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)							
XX 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
XX 01 01 02 (dans les délégations)							
XX 01 05 01 (Recherche indirecte)							
10 01 05 01 (recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalent temps plein - ETP)⁴²							
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)							
XX 01 04 yy⁴³	- au siège						
	- dans les délégations						
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)							
Autre ligne budgétaire (à spécifier)							
TOTAL							

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

⁴² AC = agent contractuel; AL = Agent local; END = expert national détaché; INT= intérimaire; JED = jeune expert en délégation;

⁴³ ABM: Activity-Based Management – ABB: Établissement du budget par activités.

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.
[...]

- La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel⁴⁴.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.
[...]

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

Crédits en millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

⁴⁴ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - sur les ressources propres
 - sur les recettes diverses

En millions d'euros (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recette:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁴⁵						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépense concernée(s).

[...]

Préciser la méthode de calcul de l'effet sur les recettes.

[...]

⁴⁵ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.