

RÈGLEMENT (UE) 2023/957 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 10 mai 2023****modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord de Paris ⁽⁴⁾, adopté le 12 décembre 2015 sous les auspices de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (ci-après dénommé «accord de Paris»), est entré en vigueur le 4 novembre 2016. Les parties à l'accord de Paris sont convenues de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation des températures à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Cet engagement a été renforcé par l'adoption, au titre de la CCNUCC, du pacte de Glasgow pour le climat, le 13 novembre 2021, dans lequel la conférence des parties à la CCNUCC, agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris, reconnaît que les effets du changement climatique seront beaucoup plus faibles si la température augmente de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et est résolue à poursuivre les efforts pour limiter l'élévation de la température à 1,5 °C.
- (2) Il est encore plus urgent et indispensable de conserver l'objectif de l'accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C au vu des conclusions formulées par le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat dans son sixième rapport d'évaluation, selon lesquelles le réchauffement de la planète ne peut être limité à 1,5 °C que si des dispositions sont immédiatement prises pour réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre de façon importante et durable au cours de cette décennie.
- (3) La réponse aux défis climatiques et environnementaux et la réalisation des objectifs de l'accord de Paris sont au cœur de la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (ci-après dénommé «pacte vert pour l'Europe»).
- (4) Le pacte vert pour l'Europe est un ensemble complet de mesures et d'initiatives qui se renforcent mutuellement et qui ont pour but de parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050, et définit une nouvelle stratégie de croissance axée sur la transformation de l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources. Il vise aussi à protéger, préserver et consolider le patrimoine naturel de l'Union, ainsi qu'à

⁽¹⁾ JO C 152 du 6.4.2022, p. 175.

⁽²⁾ JO C 301 du 5.8.2022, p. 116.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 18 avril 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 avril 2023.

⁽⁴⁾ JO L 282 du 19.10.2016, p. 4.

protéger la santé et le bien-être des citoyens contre les risques et incidences liés à l'environnement. Cette transition touche différemment les travailleurs des différents secteurs. Dans le même temps, cette transition a des aspects liés à l'égalité de genre ainsi qu'une incidence particulière sur certains groupes défavorisés et vulnérables, tels que les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes issues d'une minorité raciale ou ethnique, ainsi que les personnes et les ménages à faible revenu ou à revenu intermédiaire de la tranche inférieure. Elle pose également de plus grands défis dans certaines régions, notamment dans les régions structurellement défavorisées et périphériques, ainsi que pour les îles. Il faut donc veiller à ce que la transition soit juste et inclusive, en ne laissant personne de côté.

- (5) La nécessité et l'importance du pacte vert pour l'Europe n'ont fait que s'amplifier compte tenu des effets très graves de la pandémie de COVID-19 sur la santé, les conditions de vie et de travail et le bien-être des citoyens de l'Union. Ces effets ont démontré que notre société et notre économie doivent améliorer leur résilience par rapport aux chocs extérieurs et agir rapidement pour prévenir ou atténuer les effets des chocs extérieurs d'une manière juste et ne laissant personne de côté, y compris ceux exposés au risque de précarité énergétique. Les citoyens européens restent convaincus que cela vaut en particulier pour le changement climatique.
- (6) Dans la contribution déterminée au niveau national, actualisée et soumise au secrétariat de la CCNUCC le 17 décembre 2020, l'Union s'est engagée à réduire, d'ici à 2030, les émissions nettes de gaz à effet de serre pour l'ensemble de l'économie de l'Union d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990.
- (7) En adoptant le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾, l'Union a inscrit dans la législation l'objectif de parvenir à la neutralité climatique dans l'ensemble de l'économie d'ici à 2050 au plus tard et celui de parvenir à des émissions négatives par la suite. Ledit règlement établit également un objectif contraignant de réduction, dans l'Union, des émissions nettes de gaz à effet de serre (les émissions après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et prévoit que la Commission doit s'efforcer d'aligner tous les futurs projets de mesure ou de proposition législative, y compris les propositions budgétaires, sur les objectifs dudit règlement et que tout non-alignement doit être motivé par la Commission dans la cadre de l'analyse d'impact qui accompagne ces propositions.
- (8) Tous les secteurs de l'économie doivent contribuer à la réalisation des réductions d'émissions fixées par le règlement (UE) 2021/1119. La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾ est donc modifiée afin d'inclure les activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (SEQUE de l'UE) et de veiller à ce que ces activités contribuent pour leur juste part à la réalisation des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi qu'aux objectifs de l'accord de Paris. Il est donc également nécessaire de modifier le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾ afin de tenir compte de l'inclusion des activités de transport maritime dans le SEQUE de l'UE.
- (9) En outre, afin de tenir compte des objectifs climatiques renforcés de l'Union ainsi que des objectifs de l'accord de Paris, il convient de modifier le champ d'application du règlement (UE) 2015/757. Un système fiable de surveillance, de déclaration et de vérification est un préalable à tout mécanisme de marché, toute norme d'efficacité ou toute autre mesure pertinente, qu'ils soient appliqués au niveau de l'Union ou à l'échelle mondiale. Si les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) représentent la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, les émissions de méthane (CH₄) et de protoxyde d'azote (N₂O) représentent une part non négligeable de ces émissions. L'inclusion des émissions de CH₄ et de N₂O dans le règlement (UE) 2015/757 serait bénéfique pour l'intégrité environnementale et encouragerait les bonnes pratiques, et devrait s'appliquer à partir de 2024. Les cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400

⁽⁵⁾ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

⁽⁶⁾ Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre de tous les cargos de marchandises diverses. Afin d'accroître l'efficacité environnementale du système de surveillance, de déclaration et de vérification, de garantir des conditions de concurrence équitables et de réduire le risque de contournement, les cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 devraient être inclus dans le règlement (UE) 2015/757 à partir de 2025. Les navires de haute mer sont responsables d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, ledit règlement devrait également s'appliquer aux navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 à partir de 2025. La Commission devrait évaluer avant le 31 décembre 2024 si d'autres types de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 devraient être inclus dans le règlement (UE) 2015/757.

- (10) Il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757 afin d'obliger les compagnies à déclarer des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à soumettre ces données à l'autorité responsable, ainsi qu'à soumettre pour approbation par cette autorité leurs plans de surveillance vérifiés. Lorsqu'il effectue la vérification au niveau de la compagnie, le vérificateur ne devrait pas vérifier les déclarations d'émissions au niveau du navire ni les déclarations au niveau du navire devant être soumises si le navire change de compagnie, étant donné que ces déclarations au niveau du navire auront déjà été vérifiées. Afin de garantir la cohérence dans l'administration et dans l'exécution, l'entité responsable du respect du règlement (UE) 2015/757 devrait être la même que l'entité responsable du respect de la directive 2003/87/CE.
- (11) Afin de garantir le bon fonctionnement du SEQE de l'UE au niveau administratif et de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH₄ et de N₂O, ainsi que l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre des navires de haute mer dans le champ d'application du règlement (UE) 2015/757, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les méthodes et les règles de surveillance et de déclaration des émissions couvertes par le règlement (UE) 2015/757, ainsi que toute autre information pertinente prévue par ledit règlement, les règles relatives à l'approbation des plans de surveillance, et de leurs modifications, par les autorités responsables, les règles relatives à la surveillance, à la déclaration et à la soumission des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, et les règles relatives à la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la délivrance de rapports de vérification concernant les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽⁹⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (12) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir prévoir des règles en matière de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour étendre le SEQE de l'UE aux activités de transport maritime et prévoir la surveillance, la déclaration et la vérification d'autres émissions de gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la dimension et des effets dudit règlement, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (13) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (UE) 2015/757 en conséquence,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications apportées au règlement (UE) 2015/757

Le règlement (UE) 2015/757 est modifié comme suit:

- 1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE».

⁽⁹⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- 2) Dans l'ensemble du règlement, à l'exception de l'article 2, de l'article 5, paragraphe 2, ainsi que de l'article 21, paragraphe 5, et des annexes I et II, le terme «CO₂» est remplacé par le terme «gaz à effet de serre» et ce remplacement s'accompagne de toutes les modifications grammaticales nécessaires.
- 3) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Objet

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de gaz à effet de serre ainsi que d'autres informations utiles concernant les navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, afin de promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.»

- 4) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000, pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages ayant pour objet de transporter, à des fins commerciales, des marchandises ou des passagers entre le dernier port d'escale de ces navires et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

1 bis. À partir du 1^{er} janvier 2025, le présent règlement s'applique également aux cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages pour le transport de marchandises à des fins commerciales entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi qu'aux navires de haute mer d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

1 ter. À partir du 1^{er} janvier 2025, le présent règlement s'applique aux navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

1 quater. Les gaz à effet de serre couverts par le présent règlement sont:

- a) le dioxyde de carbone (CO₂);
- b) en ce qui concerne les émissions produites à partir de 2024, le méthane (CH₄); et
- c) en ce qui concerne les émissions produites à partir de 2024, le protoxyde d'azote (N₂O).

Lorsque le présent règlement fait référence aux émissions totales agrégées de gaz à effet de serre ou au total agrégé des gaz à effet de serre émis, il s'entend comme faisant référence aux quantités totales agrégées de chaque gaz séparément.»

- 5) L'article 3 est modifié comme suit:

a) les points a) à d) sont remplacés par le texte suivant:

- «a) "émissions de gaz à effet de serre": le rejet, par les navires, des gaz à effet de serre couverts par le présent règlement conformément à l'article 2, paragraphe 1 quater, premier alinéa;
- b) "port d'escale": un port d'escale au sens de l'article 3, point z), de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil (*);

- c) "voyage": tout déplacement d'un navire commençant ou se terminant dans un port d'escale;
- d) "compagnie": la compagnie maritime au sens de l'article 3, point w), de la directive 2003/87/CE;

(*) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).»;

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

«m) "période de déclaration": la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre d'une année donnée; pour les voyages commençant et se terminant dans deux années différentes, les données respectives sont comptabilisées pour l'année concernée;»;

c) les points suivants sont ajoutés:

«p) "autorité responsable": l'autorité responsable d'une compagnie maritime visée à l'article 3 *octies septies* de la directive 2003/87/CE;

q) "données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie": la somme des émissions des gaz à effet de serre relevant de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime conformément à l'annexe I de ladite directive et devant être déclarées par une compagnie au titre de ladite directive, pour tous les navires relevant de sa responsabilité au cours de la période de déclaration.».

6) À l'article 4, le paragraphe suivant est ajouté:

«8. Les compagnies déclarent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui se rapportent aux navires placés sous leur responsabilité au cours d'une période de déclaration conformément à l'article 11 *bis*.».

7) À l'article 5, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 du présent règlement pour modifier les annexes I et II du présent règlement, afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH₄ et de N₂O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre des navires de haute mer dans le champ d'application du présent règlement, et des modifications de la directive 2003/87/CE, ainsi que pour aligner lesdites annexes sur les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 14, paragraphe 1, de ladite directive, des règles internationales pertinentes ainsi que des normes internationales et européennes. La Commission est également habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 du présent règlement pour modifier les annexes I et II du présent règlement afin d'améliorer les aspects des méthodes de surveillance qui y sont définies, à la lumière des progrès technologiques et scientifiques, et afin de garantir le bon fonctionnement du système d'échange de quotas d'émission (SEQE de l'UE) établi en vertu de la directive 2003/87/CE.».

Au plus tard le 1^{er} octobre 2023, la Commission adopte les actes délégués afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH₄ et de N₂O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par les navires de haute mer, dans le champ d'application du présent règlement, comme prévu au premier alinéa du présent paragraphe. Les méthodes de surveillance des émissions de CH₄ et de N₂O sont fondées sur les mêmes principes que les méthodes de surveillance des émissions de CO₂ énoncées à l'annexe I du présent règlement, avec toutes les adaptations nécessaires pour refléter la nature du gaz à effet de serre concerné. Les méthodes énoncées à l'annexe I du présent règlement et les règles énoncées à l'annexe II du présent règlement sont, le cas échéant, alignées sur les méthodes et règles énoncées dans le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.».

8) L'article 6 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) le nom de la compagnie ainsi que l'adresse, le numéro de téléphone, l'adresse électronique d'une personne de contact et le numéro unique d'identification OMI de la compagnie et du propriétaire enregistré;»;

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les compagnies utilisent des plans de surveillance normalisés basés sur des modèles et soumettent ces plans au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données. Ces modèles, y compris les règles techniques en vue de leur application harmonisée et les règles techniques en vue de leur transmission automatique, sont établis par la Commission par voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.»;

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«6. Au plus tard le 1^{er} avril 2024, les compagnies, pour chacun de leurs navires relevant du champ d'application du présent règlement, présentent à l'autorité responsable un plan de surveillance qui a été évalué par le vérificateur comme étant conforme au présent règlement et qui tient compte de l'inclusion des émissions de CH₄ et de N₂O dans le champ d'application du présent règlement.

7. Nonobstant le paragraphe 6, pour les navires auxquels le présent règlement s'applique pour la première fois après le 1^{er} janvier 2024, les compagnies présentent à l'autorité responsable un plan de surveillance en conformité avec les exigences du présent règlement sans retard indu et au plus tard trois mois après la première escale de chaque navire concerné dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

8. Au plus tard le 6 juin 2025, les autorités responsables approuvent les plans de surveillance présentés par les compagnies conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du troisième alinéa du présent paragraphe. En ce qui concerne les navires auxquels la directive 2003/87/EC s'applique pour la première fois après le 1^{er} janvier 2024, l'autorité responsable approuve le plan de surveillance dans un délai de quatre mois à compter de la première escale des navires concernés dans un port relevant de la juridiction d'un État membre, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du troisième alinéa du présent paragraphe.

Au plus tard le 1^{er} octobre 2023, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 afin de modifier les articles 6 à 10 en ce qui concerne les règles contenues dans ces articles relatives aux plans de surveillance afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH₄ et de N₂O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par les navires de haute mer, dans le champ d'application du présent règlement.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement en ce qui concerne les règles relatives à l'approbation des plans de surveillance par les autorités responsables.».

9) L'article 7 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les modifications apportées au plan de surveillance en vertu du paragraphe 2, points b), c) et d), du présent article sont soumises à l'évaluation du vérificateur conformément à l'article 13, paragraphe 1. À l'issue de l'évaluation, le vérificateur indique à la compagnie si ces modifications sont conformes. La compagnie présente son plan de surveillance modifié à l'autorité responsable une fois qu'elle a reçu une notification du vérificateur lui indiquant que le plan de surveillance est conforme.»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«5. L'autorité responsable approuve les modifications apportées au plan de surveillance visées au paragraphe 2, points a) à d), conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés par la Commission en vertu du deuxième alinéa du présent paragraphe.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement en ce qui concerne les règles relatives à l'approbation, par les autorités responsables, des modifications apportées aux plans de surveillance.».

10) À l'article 10, premier alinéa, le point suivant est ajouté:

«k) les émissions totales agrégées de gaz à effet de serre relevant de la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime conformément à l'annexe I de ladite directive et qui doivent être déclarées en vertu de ladite directive, ainsi que les informations nécessaires pour justifier l'application de toute dérogation pertinente à l'article 12, paragraphe 3, de ladite directive prévue à l'article 12, paragraphes 3 -sexies à 3 -ter de ladite directive.»

11) L'article 11 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«À partir de 2025, au plus tard le 31 mars de chaque année, les compagnies présentent à l'autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concernés pour les navires battant pavillon d'un État membre et à la Commission une déclaration d'émissions pour l'ensemble de la période de déclaration pour chaque navire placé sous leur responsabilité, qui a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur conformément à l'article 13. L'autorité responsable peut exiger des compagnies qu'elles présentent leurs déclarations d'émissions à une date antérieure au 31 mars, mais pas avant le 28 février.»

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Lorsqu'un navire change de compagnie, la compagnie précédente soumet à l'autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concerné pour les navires battant pavillon d'un État membre, à la nouvelle compagnie et à la Commission, à une date aussi proche que possible à celle de la réalisation du changement et au plus tard trois mois après celui-ci, une déclaration vérifiée couvrant les mêmes éléments que la déclaration d'émissions visée au paragraphe 1, mais limitée à la période correspondant aux activités qui ont été menées sous sa responsabilité.»

c) le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Au plus tard le 1^{er} octobre 2023, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 afin de modifier les articles 11, 11 bis et 12 en ce qui concerne les règles de déclaration afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH₄ et de N₂O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par des navires de haute mer, dans le champ d'application du présent règlement.»

12) L'article suivant est inséré:

«Article 11 bis

Déclaration et soumission des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie

1. Les compagnies déterminent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie au cours d'une période de déclaration sur la base des données de la déclaration d'émissions et de la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, pour chaque navire placé sous leur responsabilité pendant la période de déclaration, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 4 du présent article.

2. À partir de 2025, les compagnies soumettent à l'autorité responsable, au plus tard le 31 mars de chaque année, les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie qui se rapportent aux émissions de la période de déclaration de l'année précédente devant être déclarées en vertu de la directive 2003/87/CE pour les activités de transport maritime, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 4 du présent article, et qui ont été vérifiées conformément au chapitre III du présent règlement.

3. L'autorité responsable peut exiger des compagnies qu'elles présentent, à une date antérieure au 31 mars, mais pas avant le 28 février, les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie visées au paragraphe 2 qui ont été vérifiées.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement par des règles relatives à la surveillance et à la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie et à la communication de ces données à l'autorité responsable.»

13) L'article 12 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Format de la déclaration d'émissions et de la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie»;

b) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La déclaration d'émissions et la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie sont présentées au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données, y compris des modèles électroniques.».

14) L'article 13 est modifié comme suit:

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

«2. Le vérificateur évalue la conformité de la déclaration d'émissions et de la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, aux exigences définies aux articles 8 à 12 et aux annexes I et II.»;

b) les paragraphes suivants sont ajoutés:

«5. Le vérificateur évalue la conformité des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie aux exigences énoncées dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 6.

Si le vérificateur conclut, avec une assurance raisonnable, à l'absence d'inexactitudes importantes dans les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, il délivre un rapport de vérification indiquant que les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie ont été vérifiées et jugées satisfaisantes, conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du paragraphe 6.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 afin de compléter le présent règlement par des règles relatives à la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, y compris les méthodes de vérification et la procédure de vérification, et à la délivrance d'un rapport de vérification.».

15) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) les calculs permettant de déterminer les émissions globales de gaz à effet de serre et les émissions totales agrégées de gaz à effet de serre couvertes par la directive 2003/87/CE en ce qui concerne les activités de transport maritime conformément à l'annexe I de ladite directive à déclarer en vertu de ladite directive;»;

b) le paragraphe suivant est ajouté:

«4. Pour la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, le vérificateur évalue l'exhaustivité des données déclarées et leur cohérence avec les informations fournies par la compagnie, notamment ses déclarations d'émissions vérifiées ainsi que les déclarations visées à l'article 11, paragraphe 2.».

16) À l'article 15, le paragraphe suivant est ajouté:

«6. En ce qui concerne la vérification des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, le vérificateur et la compagnie se conforment aux règles en matière de vérification établies dans les actes délégués adoptés en vertu de l'article 13, paragraphe 6. Le vérificateur ne vérifie pas la déclaration d'émissions ni la déclaration visée à l'article 11, paragraphe 2, pour chaque navire placé sous la responsabilité de la compagnie.».

17) À l'article 16, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les vérificateurs qui évaluent les plans de surveillance, les déclarations d'émissions, les déclarations visées à l'article 11, paragraphe 2, du présent règlement, et les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, et qui délivrent les rapports de vérification visés à l'article 13, paragraphes 3 et 5, du présent règlement, et les documents de conformité visés à l'article 17, paragraphe 1, du présent règlement sont accrédités pour les activités relevant du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008.».

18) L'article 20 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Dans le cas d'un navire qui ne s'est pas conformé aux obligations en matière de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives et lorsque d'autres mesures visant à en assurer le respect ont échoué, l'autorité compétente de l'État membre du port d'entrée peut, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. À la suite d'une telle décision d'expulsion, chaque État membre, à l'exception de l'État membre du pavillon, refuse l'accès de ses ports au navire concerné jusqu'à ce que la compagnie se conforme à ses obligations en matière de surveillance et de déclaration conformément aux articles 11 et 18. Lorsque ce navire bat le pavillon d'un État membre et accède à l'un de ses ports ou que la présence de ce navire est constatée dans l'un de ses ports, l'État membre concerné, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, immobilise le navire jusqu'à ce que la compagnie remplisse ses obligations en matière de surveillance et de déclaration.

Lorsqu'il est constaté qu'un navire visé au premier alinéa se trouve dans l'un des ports de l'État membre dont le navire bat pavillon, l'État membre concerné peut, après avoir donné à la compagnie concernée la possibilité de présenter ses observations, émettre un ordre d'immobilisation jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations en matière de surveillance et de déclaration. Il en informe la Commission, l'AESM et les autres États membres.

Le respect de ces obligations en matière de surveillance et de déclaration est confirmé par la notification d'un document de conformité en cours de validité à l'autorité nationale compétente qui a prononcé la décision d'expulsion. Le présent paragraphe est sans préjudice des règles maritimes internationales applicables au cas des navires en détresse.»

b) au paragraphe 5, l'alinéa suivant est ajouté:

«La possibilité de dérogation au titre du premier alinéa ne s'applique pas à un État membre dont l'autorité est l'autorité responsable.».

19) L'article 21 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) l'identité du navire (nom, compagnie, numéro d'identification OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);»;

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Tous les deux ans, la Commission évalue les incidences globales des activités de transport maritime sur le climat mondial, y compris par la biais des émissions ou effets de gaz à effet de serre autres que le CO₂ et de particules ayant un potentiel de réchauffement climatique et non couvertes par le présent règlement.».

20) L'article suivant est inséré:

«Article 22 bis

Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission réexamine le présent règlement, en tenant compte en particulier de l'expérience acquise lors de sa mise en œuvre, entre autres aux fins de l'inclusion des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 dans le champ d'application du présent règlement, en vue d'une éventuelle inclusion ultérieure de ces navires dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE, ou de proposer d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de ces navires. Ledit réexamen est accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative en vue de modifier le présent règlement.».

21) L'article 23 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} juillet 2015.

Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphe 5, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 11 *bis*, paragraphe 4, et à l'article 13, paragraphe 6, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 5 juin 2023.

La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans en question. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 8, à l'article 7, paragraphe 5, à l'article 11, paragraphe 4, à l'article 11 *bis*, paragraphe 4, à l'article 13, paragraphe 6, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.»

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 2, de l'article 6, paragraphe 8, de l'article 7, paragraphe 5, de l'article 11, paragraphe 4, de l'article 11 *bis*, paragraphe 4, de l'article 13, paragraphe 6, de l'article 15, paragraphe 5, et de l'article 16, paragraphe 3, 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.

Toutefois, le premier alinéa, dernière phrase, du présent paragraphe, ne s'applique pas aux actes délégués adoptés au plus tard le 1^{er} octobre 2023 en vertu de l'article 5, paragraphe 2, deuxième alinéa, de l'article 6, paragraphe 8, deuxième alinéa, ou de l'article 11, paragraphe 4.»

Article 2

Entrée en vigueur et application

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

Il est applicable à partir du 5 juin 2023. Toutefois, l'article 1^{er}, point 5) a) et point 5) b), du présent règlement, en ce qui concerne l'article 3, points b), d) et m), du règlement (UE) 2015/757, s'applique à partir du 1^{er} janvier 2024.

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

Fait à Strasbourg, le 10 mai 2023.

Par le Parlement européen

La présidente

R. METSOLA

Par le Conseil

La présidente

J. ROSWALL