

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2016/2071 DE LA COMMISSION

du 22 septembre 2016

**modifiant le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les méthodes de surveillance des émissions de dioxyde de carbone et les règles de surveillance des autres informations utiles**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le 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 <sup>(1)</sup>, et notamment son article 5, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2015/757 établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ainsi que d'autres informations pertinentes 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 CO<sub>2</sub> du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.
- (2) L'annexe I du règlement (UE) 2015/757 expose les méthodes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>, basées sur la consommation de combustible. L'annexe II du règlement (UE) 2015/757 définit les règles applicables à la surveillance des autres informations utiles.
- (3) La section A de l'annexe I du règlement (UE) 2015/757 prévoit que les émissions de CO<sub>2</sub> soient calculées en multipliant des facteurs d'émission par la consommation de combustible, qui est déterminée par les méthodes de surveillance A (BDN et inventaires périodiques des soutes à combustible), B (surveillance des soutes à combustibles à bord) et C (utilisation de débitmètres pour les procédés de combustion concernés) exposées dans la section B de ladite annexe. La résolution de l'Organisation maritime internationale (OMI) <sup>(2)</sup> relative aux directives sur la méthode de calcul de l'indice nominal de rendement énergétique obtenu applicable aux navires neufs définit une série de valeurs par défaut pour les facteurs d'émission des combustibles standards utilisés à bord des navires. Ces valeurs par défaut peuvent être utilisées pour calculer les émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime. Le fait d'imposer aux navires d'appliquer ces valeurs par défaut pour surveiller et déclarer leurs émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'annexe I du règlement (UE) 2015/757 garantit à la fois une approche réglementaire mesurée et une mise en œuvre harmonisée.
- (4) Les méthodes de surveillance A, B et C concernent la détermination de la quantité de combustible embarqué (soutage) ou la quantité de combustible restant dans les citernes, convertie de volume en masse, au moyen des valeurs de densité réelle du combustible. Conformément à l'annexe I, partie B, paragraphe 2, cinquième alinéa, point c), les compagnies utilisant la méthode B peuvent déterminer la densité réelle à partir de la densité mesurée,

<sup>(1)</sup> JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

<sup>(2)</sup> MEPC 245 (66) 2014.

le cas échéant, par un laboratoire accrédité lors d'une analyse effectuée sur le combustible. Le fait d'étendre cette possibilité aux compagnies utilisant les méthodes A et C garantirait la mise en œuvre harmonisée de ces trois méthodes de surveillance, en conformité avec la norme ISO 3675:1998 <sup>(1)</sup>. Cela rendrait aussi parfaitement compte des pratiques en usage dans le secteur et renforcerait la comparabilité des déterminations de la consommation de combustible par les trois méthodes en question.

- (5) La notion de «quai à quai» serait plus explicite pour définir d'une manière harmonisée les points de départ et d'arrivée des voyages. Cela affinerait les paramètres utilisés pour la surveillance du temps passé en mer et de la distance parcourue, tels que spécifiés à l'annexe II, section A, paragraphe 1, points a) et b) du règlement (UE) 2015/757 et rendrait compte des pratiques du secteur.
- (6) Les directives de l'OMI sur l'utilisation volontaire de l'indicateur opérationnel du rendement énergétique du navire <sup>(2)</sup> et la norme CEN EN 16258 (2012) <sup>(3)</sup> donnent la possibilité aux navires rouliers de surveiller et de déclarer le poids de la cargaison à bord sur la base de la masse réelle de la cargaison. Le fait d'ajouter ce paramètre à ceux figurant à l'annexe II, section A, paragraphe 1, point e) du règlement (UE) 2015/757 rendrait mieux compte des pratiques du secteur et faciliterait la surveillance.
- (7) Conformément à la pratique habituelle de la Commission consistant en la consultation d'experts durant la phase préparatoire des actes délégués, un sous-groupe «surveillance MRV maritime» (*monitoring, reporting and verification*), composé d'experts des États membres, du secteur et de la société civile, a été constitué sous l'égide du Forum européen du transport maritime durable (ESSF). Ce sous-groupe a recensé un certain nombre de normes internationales et européennes, de règles internationales et d'avancées scientifiques et techniques, et a recommandé leur prise en considération dans le présent règlement. Le projet de recommandations du sous-groupe sur ces questions a été approuvé par l'ESSF en session plénière le 28 juin 2016.
- (8) Il convient dès lors de modifier en conséquence les annexes I et II du règlement (UE) 2015/757,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

Les annexes I et II du règlement (UE) 2015/757 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

#### *Article 2*

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

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

Fait à Bruxelles, le 22 septembre 2016.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> ISO 3675:1988 — Pétrole brut et produits pétroliers liquides — Détermination en laboratoire de la masse volumique — Méthode à l'aréomètre.

<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684 directives de l'OMI pour l'utilisation volontaire de l'indicateur opérationnel du rendement énergétique du navire.

<sup>(3)</sup> Méthode de calcul et de déclaration de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (GES) des services de transport (fret et passagers).

## ANNEXE

Les annexes I et II du règlement (UE) 2015/757 sont modifiées comme suit:

1) l'annexe I est modifiée comme suit:

a) la section A est remplacée par le texte suivant:

«A. CALCUL DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> (ARTICLE 9)

Aux fins du calcul des émissions de CO<sub>2</sub>, les compagnies appliquent la formule suivante:

Consommation de combustible × facteur d'émission

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

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

Il y a lieu d'appliquer les valeurs par défaut suivantes pour les facteurs d'émission des combustibles utilisés à bord:

Type de combustible	Référence	Facteur d'émission (t-CO <sub>2</sub> /t-combustible)
1 Diesel/Gas-oil	ISO 8217 Grades DMX à DMB	3,206
2 Fioul léger	ISO 8217 Grades RMA à RMD	3,151
3 Fioul lourd	ISO 8217 Grades RME à RMK	3,114
4 Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	Propane	3,000
	Butane	3,030
5 Gaz naturel liquéfié (GNL)		2,750
6 Méthanol		1,375
7 Éthanol		1,913

Des facteurs d'émission appropriés seront utilisés pour les biocarburants, les combustibles de substitution d'origine non fossile et les autres combustibles pour lesquels il n'est pas spécifié de valeur par défaut.»

b) la section B est modifiée comme suit:

i) au paragraphe 1, cinquième alinéa, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«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 la BDN;»

ii) au paragraphe 1, cinquième alinéa, le point c) suivant est ajouté:

«c) à partir de la densité mesurée, le cas échéant, par un laboratoire accrédité lors d'une analyse effectuée sur le combustible.»

iii) au paragraphe 3, quatrième alinéa, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«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 la BDN;»

iv) au paragraphe 3, quatrième alinéa, le point c) suivant est ajouté:

«c) à partir de la densité mesurée, le cas échéant, par un laboratoire accrédité lors d'une analyse effectuée sur le combustible.»

2) à l'annexe II, section A, le paragraphe 1 est modifié comme suit:

a) au point a), la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«les dates et heures de départ du quai et d'arrivée au quai sont définies selon le temps universel coordonné (GMT/TUC);»

b) au point b), la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

«la distance parcourue est déterminée entre le quai du port de départ et le quai du port d'arrivée, et est exprimée en milles marins;»

c) au point e), le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«dans le cas des navires rouliers, on entend par cargaison transportée la masse de la cargaison à bord, déterminée comme la masse réelle ou comme le nombre d'engins de transport (camions, automobiles, etc.) ou de mètres linéaires occupés multiplié par la valeur par défaut de leur poids;»

---