COM(2026) 620 final

ASSEMBLÉE NATIONALE **SÉNAT**

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 10 septembre 2026

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 10 septembre 2026

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 modifiant les règlements (UE) 2015/757 et (UE) 2023/1805 afin de simplifier et de rationaliser la surveillance, la déclaration et la vérification et de les aligner sur les révisions du système d'échange de quotas d'émission de l'UE

E20925

Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 20 juillet 2026
(OR. en)

12074/26

Dossier interinstitutionnel:
2026/0210(COD)

CLIMA 407
ENV 975
ENER 528
TRANS 516
IND 501
COMPET 976
MI 801
ECOFIN 1031
CODEC 1482

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	17 juillet 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 620 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les règlements (UE) 2015/757 et (UE) 2023/1805 afin de simplifier et de rationaliser la surveillance, la déclaration et la vérification et de les aligner sur les révisions du système d'échange de quotas d'émission de l'UE

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 620 final.

p.j.: COM(2026) 620 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.7.2026
COM(2026) 620 final

2026/0210 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les règlements (UE) 2015/757 et (UE) 2023/1805 afin de simplifier et de rationaliser la surveillance, la déclaration et la vérification et de les aligner sur les révisions du système d'échange de quotas d'émission de l'UE

{SEC(2026) 616 final} - {SWD(2026) 616 final} - {SWD(2026) 617 final} - {SWD(2026) 618 final}

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au règlement (UE) 2015/757 et au règlement (UE) 2023/1805 ont été séparées de la proposition COM(2026) 616 de la Commission[1] (la "proposition générale relative au SEQE") pour des questions de forme juridique uniquement. Les points suivants sont traités dans l'exposé des motifs de la proposition générale relative au SEQE: i) justification et objectifs de la proposition; ii) cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action; iii) cohérence avec les autres politiques de l'Union.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La base juridique est la même (article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne) que pour la proposition générale relative au SEQE, étant donné qu'il s'agit d'un élément de la révision globale.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le SEQE de l'UE repose en grande partie sur des règles harmonisées à l'échelle de l'Union. La présente proposition a été séparée de la proposition générale relative au SEQE pour des raisons de forme juridique uniquement, et devrait être traitée en même temps que la proposition principale. Les modifications apportées aux règlements modifient des dispositions harmonisées.

• Proportionnalité

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au règlement (UE) 2015/757 et au règlement (UE) 2023/1805 ont été séparées de la proposition générale relative au SEQE pour des questions de forme juridique uniquement. Cet élément est abordé dans l'exposé des motifs de la proposition générale relative au SEQE.

• Choix de l'instrument

Étant donné que les actes législatifs initiaux sont des règlements du Parlement européen et du Conseil, les modifications doivent également être introduites sous la forme d'un règlement du Parlement européen et du Conseil dans le cadre de la procédure législative ordinaire.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Les modifications qu'il est proposé d'apporter au règlement (UE) 2015/757 et au règlement (UE) 2023/1805 ont été séparées de la proposition générale relative au SEQE pour des questions de forme juridique uniquement. Les points suivants sont traités dans l'exposé des motifs de la proposition générale relative au SEQE: i) évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante; ii) consultation des parties intéressées; iii) obtention et utilisation d'expertise; iv) analyse d'impact; v) réglementation affûtée et simplification; vi) droits fondamentaux.

[1] Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE et la décision (UE) 2015/1814 en ce qui concerne le renforcement de la compétitivité et de la décarbonation à coûts maîtrisés, COM(2026) 616.

Plus particulièrement, une analyse d'impact globale unique accompagnant à la fois la présente proposition et la proposition associée de la Commission visant à réviser la directive SEQE a été soumise au comité d'examen de la réglementation (CER) le 23 mars 2026. L'exposé des motifs de la proposition principale contient une explication du contexte plus général. L'analyse d'impact comprend le contrôle de cohérence prévu à l'article 6, paragraphe 4, de la loi européenne sur le climat, qui impose à la Commission d'évaluer la cohérence de tout projet de mesure ou de proposition législative de l'UE avec les objectifs de la loi européenne sur le climat, comme l'objectif de neutralité climatique de l'UE.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Ce point est traité dans l'exposé des motifs de la proposition générale relative au SEQE, dont ces éléments ont été séparés pour des questions de forme juridique uniquement.

La fiche financière et numérique législative accompagnant la proposition générale relative au SEQE aborde tous les éléments relatifs à cette proposition.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Ce point est traité dans l'exposé des motifs de la proposition générale relative au SEQE, dont ces éléments ont été séparés pour des questions de forme juridique uniquement.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Les principales modifications apportées au règlement MRV relatif au transport maritime et au règlement FuelEU Maritime sont décrites ci-après.

- La proposition vise à simplifier la tâche des opérateurs pour ce qui est du respect des obligations concernant la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV) et le système d'échange de quotas (SEQE) ainsi que la base de données FuelEU en fusionnant les cycles de conformité MRV pertinents et en réduisant au minimum les doubles emplois et les points de divergence existants. Cela nécessite un élargissement du champ d'application du règlement MRV (article 2 modifié) afin de prendre en considération l'utilisation d'énergie, en sus des émissions de GES et des données relatives à l'efficacité énergétique, ainsi qu'une mise à jour des exigences en matière de surveillance et de déclaration (articles 9 et 10 modifiés) afin de garantir la collecte de toutes les données pertinentes au sein du même système MRV.
  - Les modifications proposées modifient en conséquence le contenu et les modalités de présentation du plan de surveillance (article 6 modifié) et de la déclaration d'émissions (article 11 modifié). Il s'ensuit que les compagnies sont tenues d'inclure et de présenter toutes les informations nécessaires dans un document unique au sein d'un flux de travail commun afin de se conformer aux exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification au titre du règlement MRV/de la directive SEQE et du règlement FuelEU.
  - La proposition apporte des modifications aux règles de vérification afin de prendre en considération l'extension du règlement à l'utilisation d'énergie et aux nouvelles exigences en matière de déclaration qui en découlent (articles 13 à 16 modifiés). Les habilitations conférées à la Commission en ce qui concerne les règles de vérification et d'accréditation au titre du présent règlement devraient être mises en œuvre en vue de mettre en place un cadre unique d'accréditation et

de vérification applicable au titre du règlement MRV, de la directive SEQE et du règlement FuelEU Maritime.

– La proposition confère en outre à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués lui permettant de modifier les méthodes et règles de surveillance afin de les adapter au champ d'application étendu du règlement, étant donné que de nouveaux points de données sont ajoutés pour prendre en considération l'utilisation d'énergie (article 5 modifié).

– Les modifications qu'il est proposé d'apporter au règlement MRV nécessitent de modifier en conséquence le règlement FuelEU, d'autant plus que le principe de "surveillance et déclaration uniques" est pleinement mis en œuvre au moyen d'un cycle commun de conformité MRV.

- La proposition modifie certaines définitions (article 3 modifié) et certaines exigences en matière de surveillance et de déclaration (article 11 et annexe II modifiés) afin de garantir un alignement plus étroit sur le système de collecte de données de l'OMI.
- En outre, la proposition introduit un nouvel article 4 *bis* afin de clarifier le rôle de l'autorité responsable en ce qui concerne les obligations de surveillance, de déclaration et de vérification et d'établir un mécanisme de rattachement pour toute compagnie maritime relevant du champ d'application du règlement MRV afin d'améliorer encore la solidité du système MRV.
- La proposition vise également à renforcer l'égalité des conditions de concurrence par une extension ciblée du champ d'application du SEQE de l'UE à certaines catégories de navires (article 2 modifié du règlement MRV). Cette extension ciblée nécessite de conférer à la Commission des compétences déléguées et des compétences d'exécution lui permettant de fixer les règles pertinentes en matière de surveillance et de déclaration (articles 5, 6 et 11 modifiés du règlement MRV).
- La proposition contient des règles adaptées visant à renforcer les garanties contre le risque d'évitement par des navires participant à des opérations en mer ou apportant un soutien à ces opérations. Ces règles adaptées nécessitent de modifier le champ d'application du règlement MRV (article 2 modifié du règlement MRV), d'ajouter de nouvelles définitions (article 3 modifié du règlement MRV) et de supprimer la liste des "navires de haute mer" (annexe I modifiée du règlement MRV). La proposition confère à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués lui permettant de fixer les règles pertinentes en matière de surveillance et de déclaration (articles 5, 6 et 11 modifiés du règlement MRV).

2026/0210 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant les règlements (UE) 2015/757 et (UE) 2023/1805 afin de simplifier et de rationaliser la surveillance, la déclaration et la vérification et de les aligner sur les révisions du système d'échange de quotas d'émission de l'UE

(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[2],

vu l'avis du Comité des régions[3],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil[4] établit les règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV) des émissions de gaz à effet de serre ainsi que d'autres informations utiles provenant des activités de transport maritime, notamment les activités de transport maritime relevant du champ d'application de la directive 2003/87/CE. Le règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil[5] fixe, entre autres, des exigences relatives à l'intensité en gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires afin de promouvoir l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime.

(2) Le système de surveillance, de déclaration et de vérification prévu par le règlement (UE) 2023/1805 comprend des exigences similaires à celles énoncées dans le règlement (UE) 2015/757 et exige, dans la mesure du possible, l'utilisation des données déclarées au titre de ce dernier règlement. En particulier, la détermination de l'intensité en gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires conformément au règlement (UE) 2023/1805 repose sur des données soumises à surveillance dans le cadre du règlement (UE) 2015/757.

---

2 JO C , , p. .

3 JO C , , p. .

4 Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

5 Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(3) Les systèmes MRV applicables présentent de nombreuses similitudes quant à la conception, aux processus et aux acteurs concernés, mais restent distincts sur le plan de la forme tout en présentant certains chevauchements et divergences, ce qui entraîne pour les opérateurs une redondance dans les actions de mise en conformité et les interactions avec les autorités compétentes.

(4) Afin de renforcer l'efficacité du cadre de surveillance, de déclaration et de vérification applicable permettant de garantir le respect de la directive 2003/87/CE, d'une part, et du règlement (UE) 2023/1805, d'autre part, et de réduire la charge administrative, il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757 de manière à mettre en place un système MRV unique qui couvre à la fois les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée à bord des navires, dans la perspective de satisfaire aux exigences prévues par la directive 2003/87/CE et le règlement (UE) 2023/1805.

(5) Afin de garantir que les compagnies ne surveillent et ne déclarent les données pertinentes qu'une seule fois dans le cadre du même système MRV, il convient de modifier les exigences en matière de surveillance et de déclaration prévues par le règlement (UE) 2015/757 afin de prendre en considération l'utilisation d'énergie, les émissions du puits au sillage définies à l'article 3 du règlement (UE) 2023/1805 et d'autres informations utiles nécessaires à la mise en œuvre des obligations prévues par le règlement (UE) 2023/1805. Dans le présent règlement, lorsqu'il est fait mention des émissions totales agrégées de gaz à effet de serre ou du total agrégé des émissions de gaz à effet de serre, ces termes devraient s'entendre comme couvrant à la fois les émissions du puits au réservoir et celles du réservoir au sillage, les deux éléments devant être déclarés séparément.

(6) Afin d'éviter les procédures faisant double emploi, il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757 et le règlement (UE) 2023/1805 afin de garantir que les compagnies maritimes soumettent, pour chaque navire placé sous leur responsabilité, un plan de surveillance unique et une déclaration unique couvrant à la fois les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée à bord des navires.

(7) En outre, il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757 et le règlement (UE) 2023/1805 afin d'harmoniser les règles relatives aux activités d'accréditation et de vérification et le rôle des États membres en matière d'exécution et d'intégrer ces règles dans le champ d'application du règlement (UE) 2015/757. Cette modification devrait garantir une mise en œuvre et une exécution cohérentes du cadre unique de surveillance, de déclaration et de vérification pour l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre et de l'énergie utilisée à bord des navires. Afin de renforcer la cohérence dans l'administration et dans l'exécution, il convient de préciser davantage le rôle des États membres à l'égard des compagnies maritimes qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2015/757, et d'introduire un mécanisme permettant de rattacher les compagnies maritimes qui relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2015/757 mais pas du champ d'application de la directive 2003/87/CE.

(8) Afin de garantir la cohérence dans l'administration et dans l'exécution, l'entité responsable du respect du règlement (UE) 2023/1805 devrait être la même que l'entité responsable du respect du règlement (UE) 2015/757 ainsi que de la directive 2003/87/CE.

(9) Afin d'assurer la cohérence avec le champ d'application du règlement (UE) 2023/1805, il convient de modifier le règlement (UE) 2015/757 pour préciser que les activités des navires détenus ou exploités par un État et utilisés uniquement à des fins non commerciales ne relèvent pas du champ d'application de ce dernier règlement.

(10) Afin de préciser les catégories de navires qui sont exclues du champ d'application du règlement, il convient de remplacer les références actuelles aux navires de pêche ("*fish-catching ships*") ou aux navires-usines pour le traitement du poisson par une référence aux navires de pêche au sens large ("*fishing ships*"). Cette référence devrait couvrir un large éventail de catégories de navires comprenant non seulement les navires de pêche ("*fish-catching ships*") et les navires-usines pour le traitement du poisson, mais aussi les navires de pêche ("*fishing ships*") autres que ceux servant aux captures.

(11) Afin d'améliorer l'alignement du règlement (UE) 2015/757 sur le système de collecte de données de l'Organisation maritime internationale (OMI), il convient de modifier certaines définitions et exigences en matière de déclaration pour supprimer les doubles emplois potentiels, d'une manière compatible avec les objectifs et principes stratégiques du système MRV de l'Union.

(12) Afin d'accroître l'efficacité environnementale du système MRV, de garantir des conditions de concurrence équitables et de réduire le risque de contournement, les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques, les transporteurs de gaz, les transporteurs de GNL, les navires rouliers à passagers et les navires à passagers 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 2029.

(13) La directive 2003/87/CE est en cours de modification afin de garantir des conditions de concurrence équitables et de réduire le risque de contournement de ses dispositions en ce qui concerne les navires effectuant ou soutenant des opérations en mer. Il convient donc de modifier le règlement (UE) 2015/757 afin de tenir compte des modifications devant être apportées à la directive 2003/87/CE. Afin de garantir le bon fonctionnement du système MRV, 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 règles de surveillance et les règles de déclaration applicables aux émissions des navires effectuant ou soutenant des opérations en mer.

(14) Afin de soutenir l'action mondiale pour le climat, la Commission, assistée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), devrait s'efforcer de fournir aux pays tiers les outils et les orientations nécessaires à la mise en place de systèmes de tarification des émissions de gaz à effet de serre, y compris un système MRV qui couvre les voyages ne relevant pas du champ d'application du règlement (UE) 2015/757, un système MRV fiable étant un préalable à l'adoption de toute mesure fondée sur le marché. Ce soutien devrait être subordonné à la garantie que les systèmes MRV des pays tiers sont conformes aux principes et méthodes énoncés dans ce règlement.

(15) Afin de garantir des conditions uniformes pour la détermination de l'énergie éolienne utilisée et pour l'emploi de systèmes automatisés et de modèles électroniques standard aux fins de la délivrance cohérente de rapports de vérification au titre du règlement (UE) 2015/757, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution à cet égard. En outre, afin de veiller à l'uniformité des conditions d'emploi des systèmes automatisés et des modèles standard pour la surveillance et la déclaration des informations utiles au titre du règlement (UE) 2023/1805, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution à cet égard. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil.

(16) Il est nécessaire de garantir le bon fonctionnement du système unique de surveillance, de déclaration et de vérification pour le SEQE de l'UE et FuelEU Maritime et de tenir compte de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant de catégories

spécifiques de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 et de navires effectuant ou soutenant des opérations en mer, ainsi que de l'énergie utilisée par ces catégories, dans le champ d'application du règlement (UE) 2015/757. À cet égard, 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 règles de surveillance et les règles de déclaration applicables aux émissions relevant du règlement (UE) 2015/757, ainsi qu'à toute autre information utile prévue dans ledit règlement. En outre, pour tenir compte de la mise en place d'un système MRV unique pour FuelEU et le SEQE de l'UE, il convient d'étendre le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (UE) 2015/757 de manière à permettre le réexamen de certains aspects techniques de la surveillance des émissions de gaz à effet de serre et de l'utilisation d'énergie en fonction de la réglementation internationale et des normes internationales pertinentes, des actes juridiques de l'Union dans le domaine de l'énergie, ainsi que des évolutions technologiques et scientifiques. Afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant de catégories spécifiques de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 et de navires effectuant ou soutenant des opérations en mer, ainsi que de l'énergie utilisée par ces catégories, le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 11, paragraphe 4, du règlement (UE) 2015/757 devrait être étendu pour couvrir les règles de surveillance et de déclaration applicables à ces navires. 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"[6]. 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.

(17) Afin de permettre à la Commission d'adopter, en temps utile, les actes pour lesquels des pouvoirs lui ont été conférés en vertu du règlement précité, les dispositions relatives aux habilitations devraient s'appliquer le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Afin de garantir le bon fonctionnement du nouveau système MRV unique, il convient de différer l'application des dispositions relatives au système MRV.

(18) Il y a donc lieu de modifier les règlements (UE) 2015/757 et (UE) 2023/180 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) Dans l'ensemble du règlement, le terme "déclaration d'émissions" est remplacé par le terme "déclaration MRV", et ce remplacement s'accompagne de toutes les modifications grammaticales nécessaires.

(2) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

6 JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

"*Article premier*

Objet

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV) précises des émissions de gaz à effet de serre, de l'énergie utilisée 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.".

(3) L'article 2 est modifié comme suit:

(a) 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 et l'énergie utilisée 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.";

(b) le paragraphe 1 *bis* est remplacé par le texte suivant:

"1 *bis*. À partir du 1er 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 et l'énergie utilisée lors de leurs voyages ayant pour objet de transporter, à des fins commerciales, des marchandises 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.";

(c) le paragraphe 1 *bis bis* suivant est inséré:

"1 *bis bis*. Le présent règlement s'applique également aux navires 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 et l'énergie utilisée lors de leurs voyages ayant pour objet d'effectuer ou de soutenir des opérations en mer en lien avec un site d'opérations en mer situé dans la mer territoriale, la zone économique exclusive (ZEE), le plateau continental ou la mer épicontinentale d'un État membre 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 si ces émissions sont étroitement liées à l'exécution ou au soutien d'opérations en mer en lien avec un site d'opérations en mer situé dans la mer territoriale, la ZEE, le plateau continental ou la mer épicontinentale d'un État membre.";

(d) le paragraphe 1 *ter bis* suivant est inséré:

"1 *ter bis*. 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 et l'énergie utilisée lors de leurs voyages ayant pour objet d'effectuer

ou de soutenir des opérations en mer en lien avec un site d'opérations en mer situé dans la mer territoriale, la ZEE, le plateau continental ou la mer épicontinentale d'un État membre 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 si ces émissions sont étroitement liées à l'exécution ou au soutien d'opérations en mer en lien avec un site d'opérations en mer situé dans la mer territoriale, la ZEE, le plateau continental ou la mer épicontinentale d'un État membre.";

(e) le paragraphe 1 *quinquies* suivant est inséré:

"1 *quinquies*. Le présent règlement s'applique également aux navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 qui appartiennent aux catégories de navires suivantes:

a) les pétroliers;

b) les navires-citernes pour produits chimiques;

c) les transporteurs de gaz;

d) les transporteurs de GNL;

e) les navires rouliers à passagers;

f) les navires à passagers.

Le présent paragraphe s'applique aux émissions de gaz à effet de serre produites et à l'énergie utilisée lors des voyages de ces navires ayant pour objet de transporter, à des fins commerciales, des passagers et des marchandises 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.";

(f) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires, aux navires de pêche au sens large, aux navires en bois de construction primitive et aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques.";

(g) le paragraphe 3 suivant est ajouté:

"3. Le présent règlement ne s'applique pas aux émissions de gaz à effet de serre produites et à l'énergie utilisée lors des activités des navires détenus ou exploités par un État et utilisés uniquement à des fins non commerciales.".

(4) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) le point n) est remplacé par le texte suivant:

"n) "navire à quai": un navire qui est amarré, depuis la première amarre à terre jusqu'à la dernière, ou ancré, depuis le mouillage de l'ancre jusqu'à sa levée, dans un port relevant de la juridiction d'un État membre lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'il est amarré ou ancré mais n'est pas engagé dans des opérations de manutention de la cargaison;";

(b) les points r) à ag) suivants sont ajoutés:

"r) "opérations en mer": des opérations en mer au sens de l'article 3, point [am]), de la directive 2003/87/CE;

s) "site d'opérations en mer": un site d'opérations en mer au sens de l'article 3, point [an]), de la directive 2003/87/CE;

t) "port en lourd": la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement d'un navire dans une eau de densité relative égale à 1 025 kg/m³ au tirant d'eau à la ligne de charge d'été et le déplacement lège du navire. Le tirant d'eau à la ligne de charge d'été devrait correspondre au tirant d'eau d'été maximal tel que certifié dans le manuel de stabilité approuvé par l'administration ou un organisme reconnu par cette dernière;

u) "biocarburants": les biocarburants au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 33), de la directive (UE) 2018/2001;

v) "carburants à base de carbone recyclé": les carburants à base de carbone recyclé au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 35), de la directive (UE) 2018/2001;

w) "carburants renouvelables d'origine non biologique" ou "RFNBO": les carburants renouvelables d'origine non biologique au sens de l'article 2, point 36), de la directive (UE) 2018/2001;

x) "technologie à émissions nulles": une technologie au sens de l'article 3, point 7), du règlement (UE) 2023/1805;

y) "sources d'énergie de substitution": l'énergie renouvelable produite à bord, l'électricité fournie par l'alimentation en électricité à quai ou des systèmes de propulsion assistée par le vent;

z) "propulsion assistée par le vent": la propulsion, intégrale ou partielle, d'un navire grâce à l'énergie éolienne exploitée au moyen de systèmes de propulsion assistée par le vent tels que, entre autres, les voiles rotors, les cerfs-volants, les voiles rigides, les voiles souples, les ailes avec aspiration ou les turbines;

aa) "énergie utilisée à bord": la quantité d'énergie, exprimée en gigajoules (GJ), utilisée par un navire pour la propulsion et le fonctionnement de tout équipement embarqué, en mer ou à quai dans un port;

ab) "alimentation en électricité à quai": le système approvisionnant les navires à quai en électricité, à basse ou haute tension, en courant alternatif ou continu, y compris les installations à bord et à quai, lorsqu'il alimente directement le tableau de distribution principal du navire en énergie nécessaire au séjour dans le port, aux charges de service ou à la recharge des batteries secondaires;

ac) "demande de puissance électrique à quai": la demande d'électricité d'un navire à quai pour satisfaire tous les besoins en énergie à base d'électricité à bord;

ad) "demande totale de puissance électrique établie du navire à quai": la valeur la plus élevée, exprimée en kilowatts, de la demande totale d'électricité d'un navire à quai, y compris les charges de séjour et de manutention de la cargaison;

ae) "lisière des glaces": la démarcation, à un moment quelconque, entre la mer libre et n'importe quelle espèce de glace de mer, qu'elle soit fixe ou dérivante,

définie à la section 4.4.8 de la nomenclature des glaces de mer de l'Organisation météorologique mondiale de mars 2014;

af) "navigation dans des conditions de glace": la navigation d'un navire de classe glace dans une zone maritime située à la lisière des glaces;

ag) "période de vérification": l'année civile qui suit directement la période de déclaration.".

(5) L'article 4 est modifié comme suit:

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

"2. La surveillance et la déclaration sont exhaustives et couvrent les émissions de gaz à effet de serre résultant de la combustion des combustibles et de l'énergie utilisée à bord pour la propulsion et le fonctionnement de tout équipement embarqué, que les navires soient en mer ou dans des ports, y compris à quai. Les compagnies appliquent des mesures appropriées pour éviter toute lacune dans les données au cours d'une période de déclaration.";

(b) le paragraphe 2 *bis* suivant est ajouté:

"2 *bis*. Les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée à bord sont déterminées conformément aux méthodes de surveillance définies à l'annexe I, en tenant compte de l'ensemble des sources d'émissions, des unités de consommateur de carburant, des sources d'énergie de substitution, des technologies à émissions nulles installées à bord et des facteurs d'émission pertinents.";

(c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Les compagnies obtiennent, enregistrent, compilent, analysent et consignent les données de surveillance, et conservent pendant au moins 10 ans toutes les données de surveillance, y compris les hypothèses, références, facteurs d'émission, notes de livraison de soutes conformément à l'annexe I du règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil* et données d'activité, d'une manière transparente permettant de reproduire la détermination des émissions de gaz à effet de serre et de l'énergie utilisée à bord des navires.

---

* Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48), ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).";

(d) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Les compagnies veillent à ce que la détermination des émissions de gaz à effet de serre et de l'énergie utilisée à bord des navires ne soit ni systématiquement ni sciemment inexacte. Elles détectent toute source d'inexactitude et la minimisent.";

(e) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. Les compagnies permettent d'établir avec une assurance raisonnable l'intégrité des données à surveiller et à déclarer.";

(f) le paragraphe 9 suivant est ajouté:

"9. Les données déclarées conformément au paragraphe 1 sont utilisées aux fins du respect du règlement (UE) 2023/1805.".

(6) L'article 4 *bis* suivant est inséré:

"*Article 4* bis

Autorité responsable

1. L'autorité responsable veille à ce qu'une compagnie maritime placée sous sa responsabilité respecte les obligations énoncées aux articles 4 à 12 pour chaque navire relevant du champ d'application du présent règlement.

2. Lorsque des obligations au titre du présent règlement incombent à une compagnie pour la première fois après le [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'application du présent règlement] et que cette compagnie ne figure pas sur la liste établie conformément à l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE, la compagnie est rattachée à une autorité responsable conformément à l'article 3 *octies septies* de la directive 2003/87/CE.

Dans un délai d'un mois à compter de la première escale dans un port qui relève de la juridiction d'un État membre d'un navire relevant du champ d'application du présent règlement, cette compagnie contacte l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) au sujet de son rattachement à une autorité responsable. L'autorité responsable de cette compagnie conserve cette responsabilité au moins jusqu'à la mise à jour de la liste conformément à l'article 3 *octies septies*, paragraphe 2, de la directive 2003/87/CE.".

(7) L'article 5 est modifié comme suit:

(a) le titre et le paragraphe 1 sont remplacés par le texte suivant:

"*Article 5*

Méthodes de surveillance des informations utiles

1. Aux fins de l'article 4, les compagnies déterminent, pour chacun de leurs navires, les émissions de gaz à effet de serre conformément à l'une quelconque des méthodes définies à l'annexe I du présent règlement ainsi que l'énergie utilisée conformément aux méthodes définies à l'annexe I du présent règlement et à l'annexe I du règlement (UE) 2023/1085, et surveillent d'autres informations utiles conformément aux règles énoncées à l'annexe II du présent règlement, ou adoptées en vertu de cette annexe.";

(b) les paragraphes 2 à 4 sont remplacés 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 CH_4 et de N_2O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre des navires effectuant ou soutenant des opérations en mer relevant du champ d'application du présent règlement, conformément à l'article 2, paragraphes 1 *bis bis* et 1 *ter*, du présent règlement, et des modifications de la directive 2003/87/CE, ainsi que pour aligner les annexes I et II sur les actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE, 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, notamment les facteurs d'émission, à la lumière des

progrès technologiques et scientifiques, et afin d'assurer le bon fonctionnement du système d'échange de quotas d'émission (SEQE de l'UE) établi en vertu de la directive 2003/87/CE et de la base de données FuelEU établie en vertu du règlement (UE) 2023/1805 ainsi que la cohérence avec les futures normes internationales ou futurs actes juridiques de l'Union dans le domaine de l'énergie, conformément aux meilleures connaissances scientifiques et techniques disponibles.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 23 pour modifier les annexes I et II afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant de catégories de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 relevant du champ d'application du présent règlement, conformément à l'article 2, paragraphes 1 *bis* et 1 *quinquies*, y compris pour prévoir des exigences simplifiées en matière de surveillance.

4. Afin d'assurer des conditions uniformes pour la détermination de la quantité d'énergie éolienne utilisée, la Commission est habilitée à adopter, au moyen d'actes d'exécution, des règles précisant les normes et les références de certification à utiliser par les entreprises. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.".

(8) L'article 6 est modifié comme suit:

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

"2. Nonobstant le paragraphe 1, dans le cas des navires auxquels le présent règlement s'applique pour la première fois après le 31 août 2017, la compagnie présente un plan de surveillance au vérificateur sans retard indu et au plus tard deux mois après la première escale de chaque navire dans un port relevant de la juridiction d'un État membre. Ce plan de surveillance indique la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et de l'énergie utilisée à bord, y compris la quantité et le type d'énergie utilisée, les facteurs d'émission applicables et toute autre information utile.";

(b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

1) le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) la description de toutes les sources d'émission de gaz à effet de serre et de tous les consommateurs de carburant à bord du navire;",

2) les points c *bis*) à c *octies*) suivants sont insérés après le point c):

"c *bis*) la description des types de carburant utilisés par les sources d'émission et les consommateurs de carburant installés à bord;

c *ter*) la description des sources d'énergie de substitution et des technologies à émissions nulles installées à bord, et de la puissance correspondante exprimée en mégawatts (MW);

c *quater*) dans le cas des navires visés à l'article 6, paragraphe 4, point b), du règlement (UE) 2023/1805, la description des normes et des caractéristiques de l'équipement permettant le raccordement à l'alimentation en électricité à quai, ou d'une technologie à émissions nulles;

c *quinquies*) la valeur de la demande totale de puissance électrique établie du navire à quai, telle qu'elle figure dans son étude d'équilibre des charges électriques ou son étude de charge électrique, utilisée pour démontrer la conformité avec les règles 40 et 41 du chapitre II-1 de la Convention

internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), approuvée par son administration du pavillon ou un organisme agréé au sens du code de l'OMI régissant les organismes reconnus adopté par les résolutions MEPC.237(65) et MSC.349(92). Lorsqu'un navire n'est pas en mesure de fournir cette référence, la valeur considérée équivaut à 25 % du total des régimes nominaux maximum continus des moteurs principaux du navire spécifiés dans leur certificat EIAPP délivré en application de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) ou, si les moteurs ne sont pas tenus de posséder un certificat EIAPP, sur la plaque signalétique des moteurs;

c *sexies*) la description des sources d'énergie qu'il est prévu d'utiliser à bord pendant la navigation et à quai afin de satisfaire aux exigences énoncées aux articles 4 et 6 du règlement (UE) 2023/1805;

c *septies*) la description des procédures de surveillance des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de combustible du navire ainsi que de l'énergie fournie par des sources d'énergie de substitution ou des technologies à émissions nulles;

c *octies*) la description des procédures de surveillance et de déclaration des facteurs d'émission applicables;",

3) le point d) est remplacé par le texte suivant:

"d) la description des procédures, systèmes et responsabilités mis en œuvre pour mettre à jour la liste des sources d'émission de gaz à effet de serre, des consommateurs de carburant, des sources d'énergie de substitution et des technologies à émissions nulles pendant la période de déclaration;",

4) le point f), i), est remplacé par le texte suivant:

"i) la méthode choisie parmi celles définies à l'annexe I pour calculer la consommation de combustible de chaque source d'émission de gaz à effet de serre et chaque consommateur de carburant, ainsi que, le cas échéant, la description des équipements de mesure utilisés,",

5) le point g) est supprimé,

6) le point h), iii) est remplacé par le texte suivant:

"iii) les procédures, responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer le temps passé en mer entre le port de départ et le port d'arrivée ainsi que le temps passé à quai;",

7) le point h *bis*) suivant est inséré:

"h *bis*) dans le cas d'un navire équipé d'une propulsion assistée par le vent, la description de l'équipement de propulsion éolienne installé à bord et des valeurs de PWind et de PProp telles que visées à l'annexe I du règlement (UE) 2023/1805;",

8) les points k) à n) suivants sont ajoutés:

"k) lorsque la compagnie demande que l'énergie supplémentaire utilisée du fait de la classe glace du navire soit exclue du calcul du bilan de conformité conformément à l'annexe IV du règlement (UE) 2023/1805, des informations sur la classe glace du navire;";

l) aux fins du calcul de l'énergie utilisée par les navires de la classe glace, lorsque la compagnie demande que l'énergie supplémentaire utilisée du fait de la navigation dans des conditions de glace soit exclue du calcul du bilan de conformité figurant à l'annexe IV du règlement (UE) 2023/1805, la description d'une procédure vérifiable de suivi de la distance parcourue sur l'ensemble du voyage et lors de la navigation dans des conditions de glace, la date, l'heure et la position à l'entrée et à la sortie des glaces et la consommation de combustible lors d'une navigation dans des conditions de glace;

m) la description des procédures de répartition de l'utilisation d'énergie en vue de l'application de toute dérogation pertinente ou tout ajustement pertinent au titre du règlement (UE) 2023/1805, le cas échéant;

n) la description des procédures en vue de l'application de toute dérogation pertinente ou tout ajustement pertinent au titre de la directive 2003/87/CE, le cas échéant.";

(c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Le plan de surveillance peut également contenir des informations sur la classe glace du navire et/ou les procédures, responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer la distance parcourue et le temps passé en mer en navigation dans les glaces.";

(d) au paragraphe 6, l'alinéa suivant est ajouté:

"Au plus tard le 1er avril 2029, 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 de l'utilisation d'énergie, des émissions du puits au sillage et d'autres informations utiles nécessaires à la mise en œuvre des obligations prévues par le règlement (UE) 2023/1805.";

(e) le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

"7. Nonobstant le paragraphe 6, pour les navires auxquels le présent règlement s'applique pour la première fois après le 1er janvier 2029, 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 deux mois après la première escale de chaque navire concerné dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.";

(f) le paragraphe 8 est modifié comme suit:

(1) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"8. Au plus tard le 31 décembre 2029, les autorités responsables approuvent les plans de surveillance présentés par les compagnies conformément aux règles établies dans les actes délégués adoptés en vertu du présent paragraphe. En ce qui concerne les navires auxquels le présent règlement s'applique pour la première fois après le 1er janvier 2029, l'autorité responsable approuve le plan de surveillance présenté 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.",

(2) le deuxième alinéa est supprimé;

(g) le paragraphe 9 suivant est ajouté:

"9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 pour modifier les articles 6 à 10 en ce qui concerne les règles relatives aux plans de surveillance prévues par ces articles, afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par des catégories de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 relevant du champ d'application du présent règlement, conformément à l'article 2, paragraphes 1 *bis* et 1 *quinquies*, ainsi que de l'énergie utilisée par ces catégories, y compris pour prévoir des exigences simplifiées en matière de surveillance, et afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre et de l'énergie utilisée par des navires effectuant ou soutenant des opérations en mer relevant du champ d'application du présent règlement, conformément à l'article 2, paragraphes 1 *bis bis* et 1 *ter*.".

(9) L'article 7 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

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

"b) lorsque de nouvelles émissions de gaz à effet de serre ou consommations de combustible se produisent à partir de nouvelles sources d'émission ou de nouveaux consommateurs de carburant, ou en raison de l'utilisation de nouveaux combustibles ne figurant pas encore dans le plan de surveillance, ou lorsque de nouveaux types d'énergie, de nouveaux systèmes de raccordement à l'alimentation en électricité à quai, de nouvelles sources d'énergie de substitution ou de nouvelles technologies à émissions nulles sont mis en œuvre;",

2) le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) lors d'un changement dans la disponibilité des données, du fait de l'utilisation de nouveaux types d'équipements de mesure ou de nouvelles méthodes d'échantillonnage ou d'analyse, ou pour d'autres raisons, qui peut affecter la précision des données recueillies;",

3) le point d) est remplacé par le texte suivant:

"d) lorsque des compagnies, des vérificateurs ou des autorités responsables ont constaté que les données obtenues par la méthode de surveillance appliquée sont incorrectes;",

4) le point d *bis*) suivant est inséré:

"da) lorsque des compagnies, des vérificateurs ou des autorités responsables ont constaté que les méthodes permettant de prévenir les lacunes dans les données et d'identifier les données ne sont pas propres à garantir l'exactitude, l'exhaustivité et la transparence des données;",

5) le point e) est remplacé par le texte suivant:

"e) lorsque des vérificateurs ont constaté qu'une partie du plan de surveillance n'est pas conforme aux exigences du présent règlement et que

le vérificateur demande à la compagnie de le réviser conformément à l'article 13, paragraphe 1.";

(b) 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), d) et d *bis*), 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.";

(c) au paragraphe 5, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

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

(10) À la section 3, le titre est remplacé par le texte suivant:

"**Surveillance des informations utiles**".

(11) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

"*Article 8*

Surveillance des activités au cours d'une période de déclaration

Les compagnies, sur la base du plan de surveillance évalué conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de gaz à effet de serre produites et l'énergie utilisée par chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée pour déterminer les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée conformément à l'annexe I, partie A.".

(12) L'article 9, paragraphe 1, est modifié comme suit:

(a) le point b) est remplacé par le texte suivant:

"b) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de consommateur de carburant et d'énergie utilisée, au total;";

(a) les points e *bis*) à e *quater*) suivants sont insérés:

"e *bis*) le temps passé à quai;

e *ter*) le temps passé amarré au quai ou le temps passé au mouillage;

e *quater*) la finalité du port d'escale;";

(b) les points h) à l) suivants sont ajoutés:

"h) la quantité d'électricité livrée au navire par l'alimentation en électricité à quai;

i) pour chaque navire auquel s'applique l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) 2023/1805, le raccordement et l'utilisation de l'alimentation en électricité à quai ou l'existence de l'une des exceptions prévues à l'article 6, paragraphe 5, dudit règlement, confirmée en vertu de l'article 6, paragraphe 9, point a), dudit règlement;

j) pour chaque type de combustible consommé à quai et en mer, le facteur d'émission du puits au sillage, les facteurs d'émission du réservoir au sillage du carburant brûlé et les facteurs d'émission du réservoir au sillage du carburant échappé associés aux différentes unités de consommateur de carburant à bord, couvrant tous les gaz à effet de serre pertinents;

k) la classe glace du navire, si la compagnie demande que l'énergie supplémentaire utilisée du fait de la classe glace du navire soit exclue du calcul du bilan de conformité figurant à l'annexe IV du règlement (UE) 2023/1805, en utilisant la recommandation 25/7 de la Commission pour la protection de l'environnement marin de la mer Baltique (HELCOM) relative à la sécurité de la navigation hivernale en mer Baltique pour établir la correspondance entre les classes glace;

l) la classe glace du navire, la date, l'heure et la position à l'entrée et à la sortie des glaces, la quantité de chaque type de combustible consommé et la distance parcourue lors de la navigation dans des conditions de glace, ainsi que la distance totale parcourue au cours de tous les voyages effectués pendant la période de déclaration, si la compagnie demande que l'énergie supplémentaire utilisée du fait de la navigation dans les glaces soit exclue du calcul du bilan de conformité figurant à l'annexe IV du règlement (UE) 2023/1805.";

(c) le second alinéa est remplacé par le texte suivant:

"À titre facultatif, les compagnies peuvent également surveiller les informations relatives à la classe glace du navire et à la navigation dans les glaces, le cas échéant.".

(13) L'article 10 est modifié comme suit:

(d) le premier alinéa est modifié comme suit:

1) les points b) à f) sont remplacés par le texte suivant:

"b) le total agrégé des émissions de gaz à effet de serre et de l'énergie utilisée relevant du champ d'application du présent règlement;

c) les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

d) les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée agrégées résultant de tous les voyages effectués au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre;

c) les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée agrégées résultant de tous les voyages effectués à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre;

f) les émissions de gaz à effet de serre produites et l'énergie utilisée dans des ports relevant de la juridiction d'un État membre, les émissions de gaz à effet de serre produites et l'énergie utilisée à quai faisant l'objet d'une surveillance distincte;",

2) le point l) suivant est ajouté:

"l) le total agrégé de l'utilisation d'énergie couverte par le règlement (UE) 2023/1805, ventilée par type de combustible et d'énergie, facteur

d'émission et activité, ainsi que les informations nécessaires requises pour justifier l'application de toute dérogation pertinente ou tout ajustement pertinent au titre du règlement (UE) 2023/1805.";

(e) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"À titre facultatif, les compagnies peuvent également surveiller les informations relatives à la classe glace du navire et à la navigation dans les glaces, le cas échéant.";

(f) le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Les compagnies peuvent également surveiller la consommation de combustible, les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée en opérant une distinction fondée sur d'autres critères définis dans le plan de surveillance.".

(14) L'article 11 est modifié comme suit:

(g) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Au plus tard le 28 février de la période de vérification, les compagnies fournissent au vérificateur une déclaration (ci-après dénommée la "déclaration MRV") contenant toutes les informations visées au paragraphe 3 du présent article, ainsi que les données de surveillance et la documentation visées à l'article 4, paragraphe 4, pour la période de déclaration de l'année précédente.

Au plus tard le 31 mars de la période de vérification, les compagnies présentent, pour chaque navire placé sous leur responsabilité, 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 MRV pour l'ensemble de la période de déclaration, qui a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur conformément à l'article 13.

Au plus tard le 30 avril de la période de vérification, les compagnies présentent aux autorités des États du pavillon concernés une déclaration MRV pour l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité, cette déclaration d'émissions ayant été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément à l'article 13.";

(h) 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 de celle de la réalisation du changement et au plus tard un 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.";

(i) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

1) le point a), v), est remplacé par le texte suivant:

"v) l'efficacité technique du navire [indice nominal de rendement énergétique (EEDI), indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) ou valeur de l'indice estimée (EIV) conformément à la résolution MEPC.215 (63) de l'OMI, le cas échéant],",

2) au point a), les points xi) à xiv) suivants sont ajoutés:

"xi) le dernier indicateur d'intensité de carbone (CII) disponible, le cas échéant,

xii) la jauge brute du navire,

xiii) le port en lourd du navire,

xiv) le pavillon du navire;",

3) le point a *bis*) suivant est inséré:

"a *bis*) des informations sur l'installation de technologies innovantes en matière d'efficacité énergétique à bord d'un navire, conformément à la catégorisation figurant dans le document MEPC.1/Circ.896, le cas échéant;",

4) le point e) suivant est inséré:

"e) pour chaque voyage et escale, les paramètres visés à l'article 9, à l'exception de la cargaison transportée et du transport effectué.";

(j) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 pour modifier les articles 11, 11 *bis* et 12 en ce qui concerne les règles en matière de déclaration afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par des catégories de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 relevant du champ d'application du présent règlement, conformément à l'article 2, paragraphes 1 *bis* et 1 *quinquies*, ainsi que de l'énergie utilisée par ces catégories, y compris pour prévoir des exigences simplifiées en matière de déclaration, et afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre et de l'énergie utilisée par des navires effectuant ou soutenant des opérations en mer relevant du champ d'application du présent règlement, conformément à l'article 2, paragraphes 1 *bis bis* et 1 *ter*.".

(15) À l'article 11 *bis*, le paragraphe 3 est supprimé.

(16) À l'article 13, le paragraphe 7 suivant est ajouté:

"7. Le vérificateur délivre les rapports de vérification au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données, y compris des modèles électroniques. La Commission détermine, par voie d'actes d'exécution, les règles techniques pour les formats d'échange des données, y compris les modèles électroniques. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2.".

(17) L'article 14 est modifié comme suit:

(k) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

1) le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) l'affectation de la consommation de combustible aux voyages et l'utilisation de sources d'énergie de substitution pour les voyages et à quai;",

2) les points f) et g) suivants sont ajoutés:

"f) les données requises au titre de l'article 10, paragraphe 3, du règlement (UE) 2023/1805;

g) l'utilisation de l'alimentation en électricité à quai ou l'application de l'une des exceptions enregistrées dans la base de données FuelEU conformément à l'article 6, paragraphe 9, point a), du règlement (UE) 2023/1805.";

(l) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Le vérificateur ne prend en considération les déclarations MRV présentées conformément à l'article 12 que si des données et informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie utilisée avec un degré raisonnable de certitude, et à condition de veiller à:

a) la cohérence des données déclarées par rapport aux estimations basées sur les données de suivi et les caractéristiques des navires, telles que la puissance motrice installée;

b) l'absence d'incohérences dans les données déclarées, en particulier dans la comparaison du volume total de combustible acheté annuellement pour chaque navire et de la consommation agrégée de combustible lors des voyages;

c) la conformité de la collecte de données avec la réglementation applicable; et

d) l'exhaustivité et la cohérence des registres pertinents du navire.".

(18) L'article 15 est modifié comme suit:

(m) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le vérificateur met en évidence les risques associés au processus de surveillance et de déclaration en comparant les émissions de gaz à effet de serre déclarées ainsi que la quantité déclarée, le type et le facteur d'émission de l'énergie utilisée avec les estimations basées sur les données de suivi et les caractéristiques des navires, telles que la puissance motrice installée. En cas d'écarts importants, le vérificateur procède à des analyses complémentaires.";

(n) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"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, la crédibilité, l'exactitude et l'exhaustivité des données et informations déclarées.".

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

"1. Les vérificateurs sont accrédités pour la vérification des activités relevant du champ d'application du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) nº 765/2008. À la fin de chaque année, l'organisme national d'accréditation notifie la liste des vérificateurs accrédités à la Commission, ainsi que l'ensemble des coordonnées utiles.".

(20) L'article 17 est modifié comme suit:

(o) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Document de conformité MRV";

(p) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Lorsque la déclaration MRV conforme aux exigences énoncées aux articles 11 à 15 et aux annexes I et II a été présentée à l'autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concernés pour les navires battant pavillon d'un État membre et à la Commission, le vérificateur délivre, sur la base du rapport de vérification, un document de conformité pour le navire concerné.";

(q) le paragraphe 3 *bis* suivant est inséré:

"3 *bis.* Lorsque l'autorité responsable constate, dans la déclaration MRV visée à l'article 11, paragraphe 1, des inexactitudes, des irrégularités ou des erreurs de calcul entraînant une non-conformité avec les exigences énoncées aux articles 8 à 12 et aux annexes I et II, le document de conformité pertinent pour le navire concerné est retiré. L'autorité responsable informe la compagnie responsable et retire le document de conformité des systèmes automatisés visés à l'article 17, paragraphe 4.";

(r) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Le vérificateur délivre le document de conformité contenant les informations visées au paragraphe 2 au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données, y compris des modèles électroniques. Le document de conformité est mis à la disposition de la Commission, de l'autorité de l'État du pavillon et de l'autorité responsable.".

(21) L'article 18 est remplacé par le texte suivant:

"*Article 18*

Obligation de posséder un document de conformité en cours de validité

Au plus tard le 30 juin de l'année suivant la fin de la période de déclaration, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur d'un tel port et qui ont effectué des voyages au cours de ladite période de déclaration possèdent un document de conformité en cours de validité.".

(22) L'article 19 est modifié comme suit:

(s) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Chaque État membre veille à ce que toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de sa juridiction conformément à la directive 2009/16/CE comporte la vérification du fait que le navire possède un document de conformité en cours de validité.";

(t) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Pour chaque navire pour lequel les informations visées à l'article 21, paragraphe 2, points i) et j), ne sont pas disponibles lorsqu'il entre dans un port relevant de la juridiction d'un État membre, l'État membre concerné peut contrôler que le navire possède un document de conformité en cours de validité.".

(23) L'article 21 est modifié comme suit:

(u) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Au plus tard le 30 juin de chaque année, la Commission met à la disposition du public les informations relatives aux émissions de gaz à effet de serre et à l'énergie utilisée, qui sont issues de la surveillance annuelle des paramètres effectuée conformément à l'article 10 et ont été déclarées conformément à l'article 11, ainsi que les informations visées au paragraphe 2 du présent article.";

(v) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

1) les points a *bis*) à a *quater*) suivants sont insérés:

"a *bis*) la jauge brute du navire;

a *ter*) le port en lourd du navire;

a *quater*) le pavillon du navire;",

2) les points b *bis*) et b *ter*) suivants sont insérés:

"b *bis*) le dernier indicateur d'intensité de carbone (CII) disponible, le cas échéant;

b *ter*) des informations sur l'installation de technologies innovantes en matière d'efficacité énergétique à bord d'un navire, conformément à la catégorisation figurant dans le document MEPC.1/Circ.896, le cas échéant;",

3) le point i) est remplacé par le texte suivant:

"i) les dates de délivrance et d'expiration du document de conformité MRV;";

(w) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Tous les trois ans, la Commission publie un rapport relatif aux émissions de gaz à effet de serre, à l'énergie utilisée et aux autres informations utiles du transport maritime, notamment les résultats agrégés et expliqués, dans le but d'informer le public et de permettre une évaluation des émissions de gaz à effet de serre, de l'énergie utilisée et de l'efficacité énergétique du transport maritime en fonction de la taille ou du type de navire, de l'activité effectuée ou de toute autre catégorie jugée pertinente. Le rapport comprend une évaluation des incidences globales des activités de transport maritime sur le climat mondial, y compris par le biais des émissions ou effets de gaz à effet de serre autres que le CO_2 et de particules ayant un potentiel de réchauffement climatique et non couvertes par le présent règlement.";

(x) le paragraphe 5 est supprimé;

(y) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. Dans le cadre de son mandat, l'AESM aide la Commission à se conformer au présent article ainsi qu'aux articles 12 et 17 du présent règlement, conformément au règlement (UE) 2025/2434 du Parlement européen et du Conseil*.

---

* Règlement (UE) 2025/2434 du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2025 relatif à l'Agence européenne pour la sécurité maritime et abrogeant le règlement (CE) nº 1406/2002 (JO L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).".

(24) À l'article 22, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

"4. La Commission, assistée par l'AESM, s'efforce de mettre à la disposition des pays tiers qui demandent un soutien et une coordination en vertu de l'article 25 *ter* de la directive 2003/87/CE les outils et les orientations nécessaires pour faciliter une tarification des émissions de gaz à effet de serre, y compris un système MRV qui couvre les voyages ne relevant pas du champ d'application du présent règlement, si ce système MRV est conforme aux principes et méthodes MRV énoncés dans le présent règlement.".

(25) L'article 23 est modifié comme suit:

(z) 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 1er 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 *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.

Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 3, à l'article 6, paragraphe 9, et à l'article 11, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur].

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, paragraphes 2 et 3, à l'article 6, paragraphes 8 et 9, 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 précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.";

(aa) au paragraphe 5, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphes 2 et 3, de l'article 6, paragraphes 8 et 9, 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.".

(26) L'annexe I est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

(27) L'annexe II est modifiée comme suit:

(bb) dans la partie A, le point 1), b), est remplacé par le texte suivant:

"b) la distance parcourue s'entend comme la distance fond. Si l'on utilise la longueur du trajet le plus direct entre le port de départ et le port d'arrivée pour combler des lacunes en matière de données, il est tenu compte d'un facteur de correction prudent afin d'éviter de sous-estimer sensiblement la distance parcourue. Le plan de surveillance précise la méthode de calcul de la distance appliquée et, si nécessaire, le facteur de correction utilisé. 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;";

(cc) dans la partie A, le point 1), f), est remplacé par le texte suivant:

"f) pour les porte-conteneurs, la cargaison se définit comme le poids total en tonnes métriques transportées et par le nombre d'équivalents vingt pieds (EVP) transportés à bord. Le poids total en tonnes métriques transportées peut être exprimé comme le nombre d'équivalents vingt pieds (EVP) multiplié par la valeur par défaut de leur poids. Si la cargaison transportée par un porte-conteneurs est définie conformément aux directives ou aux instruments OMI applicables en vertu de la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), cette définition est réputée être conforme au présent règlement.

Aux fins du présent règlement, on entend par "porte-conteneurs" un navire conçu exclusivement pour le transport de conteneurs en cale ou sur le pont;";

(dd) dans la partie C, le point 1.1 est remplacé par le texte suivant:

"1.1. Principes généraux

Aux fins de la surveillance des émissions totales agrégées de gaz à effet de serre d'un navire à déclarer en vertu de la directive 2003/87/CE, les compagnies appliquent les formules établies à l'annexe I, partie A, du présent règlement, en tenant compte des émissions du réservoir au sillage pour les types d'émissions de gaz à effet de serre relevant de la directive 2003/87/CE.".

Article 2

Modifications apportées au règlement (UE) 2023/1805

Le règlement (UE) 2023/1805 est modifié comme suit:

(1) Dans l'ensemble du règlement, le terme "déclaration FuelEU" est remplacé par le terme "déclaration MRV", et ce remplacement s'accompagne de toutes les modifications grammaticales nécessaires.

(2) L'article 3 est modifié comme suit:

(a) le point 8 est remplacé par le texte suivant:

"8) "sources d'énergie de substitution": l'énergie renouvelable produite à bord, l'électricité fournie par l'alimentation en électricité à quai ou les systèmes de propulsion assistée par le vent;";

(b) le point 13 est remplacé par le texte suivant:

"13) "compagnie": la compagnie maritime au sens de l'article 3, point w), de la directive 2003/87/CE;";

(c) le point 17 est remplacé par le texte suivant:

"17) "énergie utilisée à bord": la quantité d'énergie, exprimée en gigajoules (GJ), utilisée par un navire pour la propulsion et le fonctionnement de tout équipement embarqué, en mer ou à quai;";

(d) le point 21 est remplacé par le texte suivant:

"21) "classe glace": la classe glace au sens de l'article 3, point o), du règlement (UE) 2015/757; ";

(e) le point 40 est remplacé par le texte suivant:

"40) "État responsable": l'autorité responsable au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) 2015/757;".

(3) À l'article 4, le paragraphe 4 est supprimé.

(4) L'article 7 est modifié comme suit:

(f) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Conformément aux articles 8, 9 et 10 du présent règlement, les compagnies surveillent et déclarent, pour chacun de leurs navires, les données pertinentes au cours d'une période de déclaration, conformément aux principes communs en matière de surveillance et de déclaration énoncés à l'article 4 du règlement (UE) 2015/757.";

(g) les paragraphes 2 à 5 sont supprimés.

(5) L'article 8 est modifié comme suit:

(h) le paragraphe 1 est supprimé;

(i) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Pour chaque navire relevant du champ d'application du présent règlement, les compagnies présentent au vérificateur et à l'État responsable le plan de surveillance visé à l'article 6 du règlement (UE) 2015/757.";

(j) les paragraphes 3 et 4 sont supprimés.

(6) L'article 9 est modifié comme suit:

(k) le paragraphe 1 est supprimé;

(l) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Les compagnies respectent les règles énoncées à l'article 7 du règlement (UE) 2015/757 et, le cas échéant, modifient le plan de surveillance conformément aux règles énoncées audit article.";

(m) le paragraphe 3 est supprimé.

(7) L'article 10 est modifié comme suit:

(n) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. Les compagnies ne s'écartent pas des valeurs par défaut pour les facteurs d'émission du puits au réservoir indiqués à l'annexe I du règlement (UE) 2015/757 pour les carburants fossiles. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, les compagnies sont autorisées à s'écarter des valeurs par défaut pour les facteurs d'émission du puits au réservoir énoncés à l'annexe I du règlement (UE) 2015/757, à condition que les valeurs réelles soient certifiées dans le cadre d'un système reconnu par la Commission. Cette certification est effectuée, pour les

biocarburants, le biogaz, les carburants renouvelables d'origine non biologique et les carburants à base de carbone recyclé, conformément à l'article 30, paragraphes 5 et 6, de la directive (UE) 2018/2001 ou, le cas échéant, conformément aux dispositions pertinentes des actes juridiques de l'Union concernant les marchés intérieurs des gaz naturel et renouvelable et de l'hydrogène.";

(o) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Les compagnies sont autorisées à s'écarter des valeurs par défaut pour les facteurs d'émission du réservoir au sillage énoncés à l'annexe I du règlement (UE) 2015/757, à l'exception des facteurs d'émission de CO_2 du réservoir au sillage pour les carburants fossiles, à condition que les valeurs réelles soient certifiées au moyen d'essais en laboratoire ou de mesures directes des émissions.".

(8) À l'article 11, les paragraphes 1, 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Pour chaque navire et en cas de changement de vérificateur, le vérificateur évalue la conformité du plan de surveillance selon les modalités prévues à l'article 13 du règlement (UE) 2015/757.

2. Les modifications apportées au plan de surveillance en vertu de l'article 7, paragraphe 4, du règlement (UE) 2015/757 font l'objet d'une évaluation par le vérificateur conformément à l'article 13, paragraphe 1, du règlement (UE) 2015/757.

3. Une fois que le plan de surveillance et le plan de surveillance modifié ont été évalués de manière satisfaisante, le vérificateur s'acquitte des obligations énoncées à l'article 13 du règlement (UE) 2015/757.".

(9) L'article 12 est modifié comme suit:

(p) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Le vérificateur s'acquitte des obligations générales et respecte les principes énoncés à l'article 14 du règlement (UE) 2015/757.

2. Le vérificateur évalue la fiabilité, la crédibilité, l'exactitude et l'exhaustivité des données et informations relatives à la quantité, au type et au facteur d'émission de l'énergie utilisée à bord des navires selon les modalités prévues à l'article 14, paragraphe 2, du règlement (UE) 2015/757

Le vérificateur évalue en outre la fiabilité, la crédibilité, l'exactitude et l'exhaustivité des données et informations contenues dans la déclaration de bilan de conformité visé à l'article 15 du présent règlement conformément à l'article 16, ainsi que l'application du mécanisme de flexibilité prévu aux articles 20 et 21 du présent règlement. Pour la vérification de la déclaration de bilan de conformité, le vérificateur évalue l'exhaustivité des données déclarées et leur cohérence avec les informations fournies par la compagnie, notamment sa déclaration MRV visée à l'article 11 du règlement (UE) 2015/757.";

(q) le paragraphe 3 est supprimé.

(10) L'article 13 est modifié comme suit:

(r) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le vérificateur respecte les obligations liées aux procédures de vérification énoncées à l'article 15 du règlement (UE) 2015/757.";

(s) les paragraphes 2 à 4 sont supprimés;

(t) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. La Commission adopte des actes d'exécution afin de préciser davantage les règles applicables aux activités de vérification visées dans le présent règlement, en ce qui concerne au moins les éléments suivants: les compétences des vérificateurs; les documents que les compagnies doivent fournir aux vérificateurs; l'évaluation des risques, y compris les contrôles, que doivent effectuer les vérificateurs; la vérification de la déclaration de bilan de conformité visée à l'article 15; le seuil de tolérance; l'assurance raisonnable fournie par les vérificateurs; les inexactitudes et irrégularités; le contenu du rapport de vérification; les recommandations d'améliorations; les visites sur place; et la communication entre les compagnies, les vérificateurs, les autorités compétentes et la Commission. Les règles définies dans ces actes d'exécution sont fondées sur les principes de vérification prévus aux articles 11 et 12 et au présent article, ainsi que sur les normes internationalement reconnues en la matière. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 3.".

(11) L'article 14 est modifié comme suit:

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

"1. L'accréditation pour les activités de vérification relevant du champ d'application du présent règlement n'est délivrée qu'aux vérificateurs titulaires d'une accréditation en cours de validité pour des activités de vérification relevant du champ d'application du règlement (UE) 2015/757;";

b) les paragraphes 2 à 5 sont supprimés.

(12) Au chapitre V, le titre est remplacé par le texte suivant:

"Surveillance, vérification, déclaration et évaluation de la conformité".

(13) L'article 15 est modifié comme suit:

(u) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Surveillance et déclaration";

(v) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les compagnies surveillent et déclarent les données pertinentes conformément aux règles énoncées aux articles 8 à 11 du règlement (UE) 2015/757.";

(w) le paragraphe 2 est supprimé;

(x) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Au plus tard le 28 février de la période de vérification, sur la base de la déclaration MRV conforme à l'article 11 du règlement (UE) 2015/757, les compagnies fournissent au vérificateur une déclaration propre au navire (la "déclaration de bilan de conformité") contenant les informations suivantes concernant l'utilisation d'énergie relevant du champ d'application du présent règlement:

a) selon la méthode définie à l'annexe I du présent règlement, l'intensité annuelle moyenne en GES de l'énergie utilisée à bord du navire concerné;

b) à l'aide de la formule définie à l'annexe IV, partie A, du présent règlement, le bilan de conformité du navire;

c) le nombre d'escales non conformes au cours de la période de déclaration précédente, y compris le temps passé amarré au quai et, le cas échéant, conformément à l'article 6, paragraphe 9, du présent règlement, au mouillage, pour chaque escale du navire en situation de non-conformité aux exigences énoncées à l'article 6 du présent règlement;

d) la quantité d'énergie utilisée annuellement à bord d'un navire, à l'exclusion de l'énergie provenant de l'alimentation en électricité à quai;

e) la quantité d'énergie utilisée annuellement à bord d'un navire et produite à partir de carburants renouvelables d'origine non biologique.";

(y) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"4. En cas de transfert d'un navire d'une compagnie à une autre:

a) la compagnie apporteuse notifie au vérificateur les informations visées au paragraphe 2 du présent article, sous réserve de la disponibilité d'une déclaration MRV partielle visée à l'article 11 du règlement (UE) 2015/757, pour la durée pendant laquelle elle a eu la responsabilité de l'exploitation du navire;

b) à une date aussi proche que possible de la date d'achèvement du transfert et au plus tard un mois après, les informations visées au point a) du présent paragraphe sont vérifiées et enregistrées dans la base de données FuelEU conformément à l'article 16 par le vérificateur qui a effectué des activités de vérification concernant le navire relevant de la compagnie apporteuse; et

c) sans préjudice des points a) et b), la compagnie ayant la responsabilité de l'exploitation du navire au 31 décembre de la période de déclaration est responsable de la conformité du navire avec les exigences énoncées aux articles 4 et 6 pendant toute la période de déclaration au cours de laquelle le transfert ou les transferts ont eu lieu.";

(z) le paragraphe 5 suivant est ajouté:

"5. Les compagnies utilisent des déclarations de bilan de conformité normalisées basées sur des modèles et soumettent ces déclarations au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution arrêtant ces modèles ainsi que les règles techniques nécessaires à leur application uniforme. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 3.".

(14) L'article 16 est modifié comme suit:

(aa) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Vérification de la déclaration de bilan de conformité";

(bb) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Le vérificateur évalue la qualité, l'exhaustivité et l'exactitude de la déclaration de bilan de conformité. À cette fin, le vérificateur utilise toute information figurant dans la base de données FuelEU, y compris les informations provenant de la déclaration MRV vérifiée et les informations fournies sur les escales conformément à l'article 6.";

(cc) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Lorsque, à l'issue de son évaluation de vérification visée au paragraphe 1, le vérificateur conclut avec une assurance raisonnable que la déclaration de bilan de conformité est exempte d'inexactitudes ou d'irrégularités importantes, il notifie à la compagnie concernée un rapport de vérification indiquant que la déclaration de bilan de conformité satisfait au présent règlement. Le rapport de vérification spécifie tous les points en rapport avec le travail effectué par le vérificateur.";

(dd) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Lorsque, à l'issue de l'évaluation de vérification, le vérificateur constate des inexactitudes ou des irrégularités par rapport au présent règlement, il en informe la compagnie concernée en temps utile. La compagnie corrige sans retard indu les inexactitudes ou irrégularités de façon à permettre la finalisation du processus de vérification dans les délais et soumet au vérificateur une déclaration de bilan de conformité modifiée ainsi que toute autre information nécessaire pour corriger les inexactitudes ou irrégularités recensées. Dans son rapport de vérification, le vérificateur indique si la déclaration de bilan de conformité modifiée satisfait au présent règlement. Lorsque les inexactitudes ou irrégularités signalées n'ont pas été corrigées et conduisent à des inexactitudes importantes, le vérificateur notifie à la compagnie un rapport de vérification indiquant que la déclaration de bilan de conformité ne satisfait pas au présent règlement.";

(ee) le paragraphe 4 est supprimé;

(ff) au paragraphe 5, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Au plus tard le 31 mars de la période de vérification, le vérificateur enregistre dans la base de données FuelEU la déclaration de bilan de conformité jugée conforme au présent règlement. Toutes les informations pertinentes enregistrées dans la base de données FuelEU sont accessibles à l'État responsable.";

(a) le paragraphe 6 suivant est ajouté:

"6. Les compagnies utilisent des rapports de vérification normalisés basés sur des modèles et soumettent ces rapports au moyen de systèmes automatisés et de formats d'échange de données. La Commission adopte des actes d'exécution arrêtant ces modèles ainsi que les règles techniques nécessaires à leur application uniforme. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 29, paragraphe 3.".

(15) À l'article 17, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

"c) la déclaration de bilan de conformité visée à l'article 15.".

(16) À l'article 20, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Sur la base de la vérification effectuée conformément à l'article 16, lorsque le navire présente, pour la période de déclaration, un excédent de conformité relatif à l'intensité en GES visée à l'article 4, paragraphe 2, ou, le cas échéant, au sous-objectif en matière de carburants renouvelables d'origine non biologique visé à l'article 5, paragraphe 3, la compagnie peut le mettre en réserve dans le bilan de conformité du même navire pour la période de déclaration suivante. La compagnie enregistre la mise en réserve de l'excédent de conformité pour la période de déclaration suivante dans la base de données FuelEU, après approbation de son vérificateur. La compagnie ne peut

plus mettre en réserve l'excédent de conformité une fois que le document de conformité FuelEU a été délivré.

2. Sur la base de la vérification effectuée conformément à l'article 16, lorsque le navire présente, pour la période de déclaration, un déficit de conformité, la compagnie peut emprunter, sur la période de déclaration suivante, un excédent de conformité anticipé pour le montant correspondant. L'excédent de conformité anticipé est ajouté au bilan de conformité du navire pour la période de déclaration en cours et, après avoir été multiplié par 1,1, il est déduit du bilan de conformité de ce navire pour la période de déclaration suivante. L'excédent de conformité anticipé ne peut pas être emprunté:

a) pour un montant dépassant de plus de 2 % la limite fixée à l'article 4, paragraphe 2, multipliée par la consommation d'énergie du navire calculée conformément à l'annexe I;

b) pour deux périodes de déclaration consécutives.".

(17) L'article 21 est modifié comme suit:

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

"1. Les bilans de conformité portant sur l'intensité en GES visée à l'article 4, paragraphe 2, et, le cas échéant, le sous-objectif en matière de carburants renouvelables d'origine non biologique visé à l'article 5, paragraphe 3, de deux navires ou plus, tels qu'ils sont vérifiés conformément à l'article 16, peuvent être groupés aux fins du respect des exigences énoncées à l'article 4 et, le cas échéant, à l'article 5, paragraphe 3. Le bilan de conformité d'un navire ne peut pas être inclus dans plus d'un groupement au cours de la même période de déclaration.";

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

"4. Un groupement n'est valable que si le bilan total de conformité est positif, si les navires qui présentaient un déficit de conformité vérifié conformément à l'article 16 ne présentent pas de déficit de conformité plus élevé après la répartition de la conformité groupée, et si les navires qui présentaient un excédent de conformité selon la vérification effectuée conformément à l'article 16 ne présentent pas de déficit de conformité après la répartition de la conformité groupée.".

(18) L'article 23 est modifié comme suit:

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

"1. Avant le 1er mai de la période de vérification, sur la base de la vérification effectuée conformément à l'article 16, et après application éventuelle des articles 20 et 21, le vérificateur enregistre dans la base de données FuelEU le bilan de conformité vérifié du navire en ce qui concerne l'intensité en GES visée à l'article 4, paragraphe 2 et, le cas échéant, le sous-objectif en matière de carburants renouvelables d'origine non biologique visé à l'article 5, paragraphe 3.

Si un navire présente un déficit de conformité pour le sous-objectif en matière de carburants renouvelables d'origine non biologique visé à l'article 5, paragraphe 3, la sanction FuelEU est calculée conformément à la formule indiquée à l'annexe IV, partie B.";

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

"4. Avant le 1er mai de la période de vérification, le cas échéant sur la base de la vérification effectuée conformément à l'article 16, le vérificateur enregistre dans la base de données FuelEU le nombre total d'heures passées amarré au quai par le navire en situation de non-conformité avec les exigences énoncées à l'article 6.".

(19) À l'article 30, paragraphe 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

"e) le comptage de l'électricité livrée via l'alimentation en électricité à quai à l'annexe I du présent règlement et le facteur d'émission du puits au sillage associé à cette électricité au sens de l'annexe I du règlement (UE) 2015/757;".

(20) L'annexe I est modifiée comme suit:

(gg) La phrase "La masse de carburant [Mi] est déterminée au moyen de la quantité déclarée conformément au cadre de déclaration au titre du règlement (UE) 2015/757 pour les voyages relevant du champ d'application du présent règlement, sur la base de la méthode de surveillance choisie par la compagnie." est remplacée par la phrase suivante:

"La masse de carburant [M_i] est déterminée au moyen de la quantité déclarée conformément au cadre de déclaration au titre du règlement (UE) 2015/757 pour les activités relevant du champ d'application du présent règlement, sur la base de la méthode de surveillance choisie par la compagnie.";

(hh) dans l'ensemble de l'annexe I, le terme "annexe II" est remplacé par le terme "annexe I du règlement (UE) 2015/757".

(21) L'annexe II est supprimée.

Article 3

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 applicable à partir du 1er janvier [2029/deuxième année après l'entrée en vigueur]. Toutefois, l'article 1er, point 7), en ce qui concerne l'article 5, paragraphes 2 à 4, du règlement (UE) 2015/757, l'article 1er, point 8), f), en ce qui concerne l'article 6, paragraphe 9, du règlement (UE) 2015/757, l'article 3, point 14), d), en ce qui concerne l'article 11, paragraphe 4, du règlement (UE) 2015/757, l'article 1er, point 16), en ce qui concerne l'article 13, paragraphe 7, du règlement (UE) 2015/757, l'article 1er, point 23), en ce qui concerne l'article 23 du règlement (UE) 2015/757, l'article 2, point 13), f), en ce qui concerne l'article 15, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/1805, l'article 2, point 10), b), en ce qui concerne l'article 13, paragraphe 5, du règlement (UE) 2023/1805, et l'article 2, point 14), g), en ce qui concerne l'article 16, paragraphe 6, du règlement (UE) 2023/1805, s'appliquent à partir du [date d'entrée en vigueur].

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président/La présidente*