



Conseil de  
l'Union européenne

**Bruxelles, le 6 février 2015  
(OR. en)**

**16978/14  
ADD 1**

**PV/CONS 75  
ENV 1000**

## **PROJET DE PROCÈS-VERBAL**

---

Objet: **3363<sup>e</sup>** session du Conseil de l'Union européenne (**Environnement**), tenue  
à Bruxelles le 17 décembre 2014

---

## POINTS EN DÉLIBÉRATION PUBLIQUE<sup>1</sup>

**Page**

### **DÉLIBÉRATIONS LÉGISLATIVES/PUBLIQUES**

#### POINTS "A" (doc. 16783/14 PTS A 104)

1. Décision du Conseil relative au régime de l'impôt "octroi de mer" dans les régions ultrapériphériques françaises (AL) ..... 3
2. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE [première lecture]..... 3
3. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les appareils à gaz [première lecture] ..... 3

#### POINTS "B" (doc. 16777/14 OJ CONS 77 ENV 983)

4. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (MRV) [première lecture] ..... 4
6. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages pour réduire la consommation de sacs en plastique légers à poignées [première lecture]..... 8
7. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes [première lecture] ..... 8
9. a) à h) Divers ..... 10

\* \* \*

---

<sup>1</sup> Délibérations sur les actes législatifs de l'Union (article 16, paragraphe 8, du TUE), autres délibérations ouvertes au public et débats publics (article 8 du règlement intérieur du Conseil).

## **DÉLIBÉRATIONS LÉGISLATIVES/PUBLIQUES**

*(conformément à l'article 16, paragraphe 8, du traité sur l'Union européenne)*

### **POINTS "A"**

**1. Décision du Conseil relative au régime de l'impôt "octroi de mer" dans les régions ultrapériphériques françaises (AL)**

15406/14 POSEIDOM 19 REGIO 124

+ COR 1

Le Conseil a adopté la directive susvisée à l'unanimité. (Base juridique: article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne)

**2. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE [première lecture]**

– Accord politique

16345/14 ENT 285 MI 967 CODEC 2411

+ COR 1

approuvé par le Coreper (2<sup>e</sup> partie), le 10 décembre 2014

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur ce projet de règlement.

**3. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les appareils à gaz [première lecture]**

– Orientation générale

16789/14 ENT 296 MI 992 ECO 182 IND 378 CONSOM 276 CODEC 2483

approuvé par le Coreper (2<sup>e</sup> partie), le 10 décembre 2014

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur ce projet de règlement.

## POINTS "B"

### **4. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (MRV) [première lecture]**

*(Base juridique proposée par la Commission: article 192 du TFUE)*

*Dossier interinstitutionnel: 2013/0224 (COD)*

– Accord politique

11851/13 ENV 658 MAR 86 MI 602 ONU 71 CODEC 1661

+ ADD 1

16238/14 CLIMA 113 ENV 949 MAR 186 MI 960 ONU 152 CODEC 2390

+ ADD 1 REV 1

+ ADD 2

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur un projet de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (MRV) sur la base du texte de compromis convenu avec le Parlement européen, en vue de parvenir à un accord en deuxième lecture anticipée sur ce dossier. EL, CY et MT ont déclaré ne pas pouvoir soutenir l'accord. PL et UK se sont abstenues.

Le Conseil adoptera sa position en première lecture lors d'une de ses prochaines sessions, après mise au point du texte par les juristes-linguistes.

EL, MT, CY, FI, NL, SE, PL et la Commission ont fait des déclarations à inscrire au procès-verbal du Conseil (voir ci-dessous).

#### **Déclaration de la République hellénique et de Malte**

"1. La République hellénique et Malte considèrent que le texte de l'accord final sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 ne tient pas pleinement compte des pratiques concrètes de l'industrie mondiale des transports maritimes et, dans cette mesure, ne semble guère à même de permettre d'atteindre l'objectif souhaité, à savoir faciliter l'élaboration, au sein de l'OMI, de règles internationales concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO<sub>2</sub> des transports internationaux.

2. Nous estimons que les données qui doivent faire l'objet d'une surveillance et d'une déclaration pour chaque navire ne sont pas toutes pertinentes aux fins de la surveillance, de la déclaration et de la vérification des émissions de CO<sub>2</sub> des navires, augmentant ainsi la charge administrative et les coûts pour les États du pavillon comme pour les armateurs, sans avantage manifeste pour le milieu marin. C'est pourquoi la Grèce et Malte ont plaidé, depuis le début des travaux sur le règlement proposé, pour que l'accent soit mis sur la collecte des données relatives à la consommation de combustible des navires, en liaison avec la distance parcourue, qui sont des données déjà disponibles.
3. En outre, la République hellénique et Malte ne sont pas convaincues de la proportionnalité et de la valeur ajoutée de la publication de données sensibles d'un point de vue commercial, en particulier celles qui ont trait au "transport effectué" et à la "cargaison", eu égard notamment au fait que les navires opèrent dans un environnement sujet à de nombreuses variables qu'aucune partie ne contrôle et qui influencent leurs performances.
4. Par ailleurs, nous continuons à considérer que les parties techniques du règlement proposé n'ont pas fait l'objet de la réflexion nécessaire et que le temps consacré à leur élaboration n'a pas été suffisant pour permettre la mise au point d'un système MRV qui soit exploitable aussi bien par l'industrie que par les autorités.
5. Dans le même temps, la République hellénique et Malte doutent de la valeur ajoutée du système MRV de l'Union tel qu'il figure dans le texte de l'accord final, qui est destiné à servir de modèle et à promouvoir l'adoption d'un système mondial, compte tenu du fait que les discussions en cours au sein de l'OMI suivent une approche moins complexe et facile à mettre en œuvre en vue de la mise au point d'un système mondial de collecte de données relatives à la consommation de combustible des navires. Il est très important de veiller à ce que, dès qu'un système international aura été mis en place par l'intermédiaire de l'OMI, le règlement soit revu, en vue de son alignement complet sur le système mondial.

Compte tenu de ce qui précède, la République hellénique et Malte ne sont pas en mesure d'approuver l'accord final sur le règlement proposé."

### **Déclaration de Chypre**

"Chypre a clairement exprimé sa préférence pour un système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) placé sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). Dans ce contexte, nous avons également indiqué qu'un régime MRV bien structuré à l'échelle de l'UE pourrait être acceptable. Notre soutien était subordonné à la condition que le mécanisme soit efficace et ne fausse pas la concurrence. Malheureusement, nous sommes vivement préoccupés par le fait que certaines dispositions figurant dans le texte du règlement proposé qui doit être adopté posent problème et que les spécificités du secteur maritime ne soient pas suffisamment prises en compte.

En particulier, Chypre estime que les dispositions de l'article 21 du règlement relatives à la publication des informations ayant trait à l'efficacité énergétique des navires créeront des distorsions de concurrence. En outre, les informations qui doivent être publiées en ce qui concerne l'efficacité énergétique des navires ne sont pas uniformément comparables, ce qui conduira à des conclusions inappropriées et affectera le marché ainsi que la prise de décisions concernant de nouvelles règles.

Un autre problème important découlant de la publication d'informations ayant trait à l'efficacité énergétique des navires est la divulgation d'informations opérationnelles sensibles d'un point de vue commercial, comme la consommation de combustible des navires, le volume de marchandises manutentionnées et la distance parcourue.

Chypre n'est donc pas en mesure de donner son accord à l'adoption du règlement."

### **Déclaration de la Finlande, des Pays-Bas et de la Suède**

"La Finlande, les Pays-Bas et la Suède sont en faveur de la surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime et soutiennent le résultat obtenu au cours des négociations entre le Conseil et le Parlement européen.

Tous les secteurs doivent contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre afin que puisse être atteint l'objectif global consistant à limiter à 2 °C la hausse des températures mondiales. En raison de la dimension internationale du transport maritime, la méthode la plus efficace pour réduire ces émissions dans les transports maritimes internationaux sera la conclusion d'un accord mondial dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Il est donc essentiel que le règlement de l'UE instaurant un système MRV contribue à l'élaboration de règles internationales au sein de l'OMI.

Le règlement de l'UE instaurant un système MRV met en place un système permettant de surveiller les émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres données pertinentes, tout en préservant la confidentialité des informations commerciales et industrielles. Ce règlement peut notamment contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux et concourir à la définition d'objectifs en fournissant des données fiables.

Afin de garantir une égalité de traitement pour les navires opérant dans des conditions climatiques moins favorables, il importe également que des informations particulières ayant trait à la classe glace d'un navire et à la navigation dans les glaces puissent être ajoutées aux données issues de la surveillance en application du règlement.

Nous tenons à souligner qu'il est nécessaire de poursuivre les travaux sur certains éléments du règlement. Il sera notamment important de préciser le calcul du transport effectué et de l'efficacité énergétique des navires afin de permettre une comparaison équitable et fiable entre les différents types de navires. Il s'agira d'une tâche difficile pour tous les types de navires, tout particulièrement pour les types de navires tels que les cargos de marchandises diverses, les navires rouliers à passagers et les navires rouliers. Il est essentiel de préciser les paramètres à utiliser dans le calcul de la cargaison transportée pour tous les types de navires, tant pour ceux qui relèvent de la catégorie des actes d'exécution que pour ceux qui relèvent de la catégorie des actes délégués.

Nous souhaiterions également insister sur l'importance pour les États membres de l'UE de continuer à jouer un rôle constructif dans le cadre des discussions menées au sein de l'OMI sur l'élaboration de règles internationales."

### **Déclaration de la Pologne**

"La Pologne soutient les efforts visant à réduire les émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes, mais elle est d'avis que ces efforts devraient être accomplis dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) en raison du caractère international de ce secteur d'activité et des effets du changement climatique à l'échelle mondiale. Par conséquent, c'est au niveau mondial plutôt que régional que des solutions législatives devraient être trouvées.

La Pologne considère que l'Organisation maritime internationale constitue l'enceinte la plus indiquée pour définir des normes juridiques concernant la réduction des émissions de dioxyde de carbone produites par le transport maritime international. Les décisions prises par l'OMI ne risquent pas de susciter l'adoption, par des États non membres de l'UE de mesures en réaction à des dispositions introduites sur la base d'obligations imposées par l'UE. La Pologne soutient activement et encourage les initiatives entreprises au sein de l'OMI qui visent à mettre en place des instruments appropriés à l'échelle mondiale.

La Pologne estime que l'adoption du règlement proposé dans son libellé actuel ne facilitera pas les négociations ni les efforts entrepris par l'OMI pour dégager des solutions au niveau planétaire. En effet, le projet de règlement contient des éléments sur lesquels il est peu probable qu'un consensus puisse être trouvé à court terme au sein de l'OMI (par exemple, la déclaration de données quantitatives sur les cargaisons).

La Pologne ne peut souscrire au projet de règlement. Toutefois, étant donné qu'au cours des travaux menés sur ce projet, certains aspects ont été pris en compte qui rendent le règlement plus acceptable et le rapprochent de solutions proposées au sein de l'OMI, la Pologne s'abstient lors du vote concernant l'accord politique sur ce texte."

### **Déclaration de la Commission**

"La Commission souligne qu'il est contraire à la lettre et à l'esprit du règlement (UE) n° 182/2011 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13) d'invoquer l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b), de manière systématique. Le recours à cette disposition doit en effet répondre à un besoin spécifique de s'écarter de la règle de principe suivant laquelle la Commission peut adopter un projet d'acte d'exécution lorsqu'aucun avis n'est émis. Étant donné qu'il s'agit d'une exception à la règle générale établie par l'article 5, paragraphe 4, le recours au deuxième alinéa, point b) de ce même paragraphe ne peut être considéré comme un "pouvoir discrétionnaire" du législateur, mais doit être interprété de manière restrictive, et par conséquent il doit être justifié."

**6. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages pour réduire la consommation de sacs en plastique légers à poignées [première lecture]**

*(Base juridique proposée par la Commission: article 114 du TFUE)*

*Dossier interinstitutionnel: 2013/0371 (COD)*

– Accord politique

15845/13 ENV 1028 MI 974 IND 305 CONSOM 186 CODEC 2473

16137/14 ENV 943 MI 949 IND 362 CONSOM 259 CODEC 2373

+ COR 1

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur un projet de directive visant à réduire la consommation de sacs en plastique légers à poignées dans le cadre d'un accord en deuxième lecture anticipée avec le Parlement européen. La position commune sera adoptée ultérieurement, une fois que le texte aura été mis au point par les juristes-linguistes.

**7. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes [première lecture]**

*Dossier interinstitutionnel: 2013/0442 (COD)*

– Orientation générale

18170/13 ENV 1236 ENER 601 IND 389 TRANS 694 ENT 357 SAN 557

PARLNAT 326 CODEC 3089

+ ADD 1

+ ADD 6

16817/14 ENV 987 ENER 508 IND 380 TRANS 589 ENT 297 SAN 481

PARLNAT 296 CODEC 2489

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur le projet de directive. Le texte servira de base pour les négociations avec le Parlement européen à un stade ultérieur, en vue d'un accord en première lecture. EE a indiqué ne pas pouvoir soutenir le texte, tandis que CZ, BG, FI et NL se sont abstenues. EE et NL ont fait une déclaration à inscrire au procès-verbal du Conseil (voir ci-dessous).

**Déclaration de l'Estonie**

"L'Estonie soutient l'objectif général de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des installations de combustion moyennes.



Elle ne peut toutefois pas marquer son accord sur le texte de compromis proposé car la proposition en l'état ne présente pas un bon rapport coût/efficacité.

Les installations de combustion moyennes contribuent modestement à la pollution atmosphérique en Estonie: elles ne produisent que 13 % des émissions de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), 6 % des émissions d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) et 10 à 15 % des émissions de particules. En outre, la qualité de l'air est excellente en Estonie et celle-ci n'enregistre aucun dépassement des normes en la matière (conformément à la directive 2008/50/CE).

En premier lieu, la fixation de valeurs limites d'émission très strictes pour les poussières ne donnera pas lieu à des investissements rentables par rapport aux gains environnementaux produits. L'Estonie soutient et promeut l'utilisation de la biomasse solide et d'autres sources d'énergie renouvelables. Les opérateurs ont adapté leurs installations de combustion en conséquence. Les valeurs d'émission de poussières prévues dans la proposition de compromis requièrent des investissements supplémentaires considérables dont le rapport coût/efficacité n'est pas satisfaisant. Cela conduirait à abandonner le chauffage à distance au profit du chauffage local (installations de moins d'1 MW), ce qui aurait une incidence globale négative sur la qualité de l'air.

En second lieu, les nouvelles limites d'émissions pour les combustibles gazeux autres que le gaz naturel rendront impossible l'emploi de combustibles indigènes issus d'huiles de schiste (gaz de cornue). L'utilisation de ces gaz de procédé constitue le meilleur moyen de tirer parti de toute l'énergie provenant de la production d'huile de schiste. Il est important que l'Estonie puisse conserver cette possibilité.

L'Estonie attend avec impatience la suite des négociations et espère que des solutions appropriées seront trouvées aux questions évoquées ci-dessus."

### **Déclaration des Pays-Bas**

"Les Pays-Bas sont d'avis que l'amélioration de la qualité de l'air est un sujet extrêmement important et qu'à cet égard, il est capital que des mesures de contrôle des émissions à la source soient prises au niveau européen. Après tout, la pollution atmosphérique est une question transfrontière.

La proposition actuelle manque d'ambition et ne conduira pas à une réduction substantielle des émissions des installations de combustion moyennes en Europe au cours des quinze à vingt prochaines années, alors qu'il existe des moyens rentables de réduire ces émissions. Il en résulte que la qualité de l'air en Europe ne sera pas améliorée autant qu'elle pourrait l'être. Les Pays-Bas considèrent qu'il s'agit là d'une occasion manquée."

## 9. Divers

### a) Proposition législative en cours d'examen

- **Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et modifiant la directive 2003/87/CE**

*Dossier interinstitutionnel: 2014/0011 (COD)*

- Informations communiquées par la présidence sur l'avancement des travaux  
16360/14 CLIMA 114 ENV 955 MI 969 IND 367 ENER 495 COFIN 1146  
TRANS 572 COMPET 656 CODEC 2414

Le Conseil a pris note des informations fournies par la présidence sur ce dossier, qui sont exposées dans le document 16360/14, ainsi que des observations formulées par les délégations.

### h) Proposition législative en cours d'examen

- **Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2008/98/CE relative aux déchets, la directive 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages, la directive 1999/31/CE concernant la mise en décharge des déchets, la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage, la directive 2006/66/CE relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et la directive 2012/19/UE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques [première lecture]**

*Dossier interinstitutionnel: 2014/0201 (COD)*

- Informations communiquées par la présidence sur l'état d'avancement du dossier  
17012/14 ENV 1004 COMPET 681 SAN 491 MI 1011 IND 384 CONSOM 284  
ENT 302 CODEC 2536

La présidence a informé le Conseil de l'état d'avancement des travaux concernant la proposition législative en question. Le Conseil a exprimé sa déception à l'égard du programme de travail de la Commission pour 2015 tel que celle-ci l'a proposé et qui prévoit le retrait de cette proposition législative en vue d'en soumettre une nouvelle plus ambitieuse.

Les ministres ont notamment souligné le travail considérable déjà accompli sur le texte de la proposition actuelle, qui n'est pas sans défauts, et ils ont exprimé le souhait de poursuivre leurs efforts sur cette base. Certains ministres ont également fait valoir qu'un retrait serait perçu de manière négative.

Les ministres ont aussi demandé des précisions à la Commission sur la suite des travaux. Ils ont aussi ajouté que, si la Commission devait effectivement procéder à ce retrait, il convenait que la proposition révisée soit équilibrée et réaliste et qu'elle tienne compte des préoccupations exprimées jusque là par les États membres.

La Commission a confirmé avoir pris bonne note de tous les points soulevés par les ministres concernant l'importance de l'économie circulaire et a rassuré le Conseil quant au fait qu'elle n'entendait pas renoncer à l'objectif qu'elle s'était fixé. Ce retrait marquait, au contraire, sa volonté de soumettre une proposition plus ambitieuse.