



Conseil de
l'Union européenne

**Bruxelles, le 17 mars 2015
(OR. en)**

**6888/15
ADD 1**

**PV/CONS 9
TRANS 80
TELECOM 63
ENER 93**

PROJET DE PROCÈS-VERBAL

Objet: **3372^e session du Conseil de l'Union européenne (TRANSPORTS, TÉLÉCOMMUNICATIONS ET ÉNERGIE), tenue à Bruxelles le 5 mars 2015**

POINTS EN DÉLIBÉRATION PUBLIQUE¹

Page

DÉLIBÉRATIONS LÉGISLATIVES

POINTS "A" (doc. 6530/15 PTS A 14)

1. 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 [première lecture] (AL + D) 3
2. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 223/2009 relatif aux statistiques européennes [première lecture] (AL + D)..... 6

*

* *

¹ 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

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

1. 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 [première lecture] (AL + D)

– Adoption

a) de la position du Conseil en première lecture

b) de l'exposé des motifs du Conseil

doc. 6572/15 CODEC 249 CLIMA 18 ENV 89 MAR 18 MI 114 ONU 24

+ ADD 1 REV 1

17086/14 CLIMA 119 ENV 1010 MAR 191 MI 1013 ONU 167

CODEC 2552

+ COR 1 (hr)

+ ADD 1

approuvé par le Coreper (1^{re} partie) le 4 mars 2015

Le Conseil a approuvé sa position en première lecture, la délégation polonaise s'abstenant et les délégations grecque, chypriote et maltaise votant contre, conformément à l'article 294, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: article 192, paragraphe 1, du TFUE)

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 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."

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 Grèce 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 CO² 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 CO₂ 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 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 CO² 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 CO² 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."

2. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 223/2009 relatif aux statistiques européennes [première lecture] (AL + D)

– Adoption

a) de la position du Conseil en première lecture

b) de l'exposé des motifs du Conseil

doc. 6582/15 CODEC 252 STATIS 15 ECOFIN 137

+ ADD 1 REV 1

5161/15 STATIS 3 ECOFIN 22 CODEC 30

+ COR 1 (el)

+ COR 2 (fr, fi, pt, sv)

+ COR 3 (ro)

+ COR 4 (es, sl)

+ COR 5 (hr)

+ COR 6 (pt)

+ REV 1 (lt)

+ ADD 1

approuvé par le Coreper (2^e partie) le 4 mars 2015

Le Conseil a approuvé sa position en première lecture, les délégations néerlandaise et portugaise s'abstenant et la délégation autrichienne et la délégation du Royaume-Uni votant contre, conformément à l'article 294, paragraphe 5, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. (Base juridique: article 338, paragraphe 1, du TFUE)

Déclaration du Royaume-Uni, de la Finlande et de la Lituanie

"En ce qui concerne la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 223/2009 relatif aux statistiques européennes, le Royaume-Uni, la Finlande et la Lituanie considèrent que, si l'article 338, paragraphe 1, du TFUE est la base juridique du règlement (CE) n° 223/2009, il ne constitue pas une base juridique appropriée pour l'article 12, paragraphe 5, du règlement proposé, où il est prévu que la Commission européenne peut ouvrir et mener une enquête lorsque la législation sectorielle prévoit des amendes pour les États membres ayant communiqué une représentation erronée de données statistiques. Le Royaume-Uni, la Finlande et la Lituanie soulignent que l'article 338 du TFUE ne prévoit pas l'imposition d'amendes ou d'autres sanctions dans le domaine des statistiques dans la législation sectorielle; l'article 12, paragraphe 5, n'est donc pas considéré comme une base juridiquement envisageable pour la future législation sectorielle."