COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 28.7.2026
COM(2026) 409 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur l'interaction et la convergence entre le règlement FuelEU Maritime et le règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur l'interaction et la convergence entre le règlement FuelEU Maritime et le règlement MRV de l'UE relatif au transport maritime

I. Introduction

L'Union européenne (UE) a adopté divers actes législatifs qui favorisent la décarbonation du secteur maritime. Ces actes visent à accroître l'utilisation de carburants et de technologies renouvelables et bas carbone par les navires faisant escale dans les ports de l'UE. Le présent rapport est principalement axé sur deux de ces actes:

1) le 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[1] (ci-après le «règlement FuelEU Maritime»), qui est entré en vigueur le 12 octobre 2023 et est pleinement applicable depuis le 1er janvier 2025. Il exige la réduction progressive de l'intensité en gaz à effet de serre (GES) de l'énergie utilisée à bord des grands navires et impose l'utilisation de l'alimentation en électricité à quai dans certains ports européens à partir de 2030;
2) le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE[2] (ci-après le «règlement MRV maritime»), qui impose aux grands navires faisant escale dans les ports de l'Espace économique européen (EEE) de surveiller et de déclarer chaque année les émissions vérifiées de gaz à effet de serre (GES) et d'autres données relatives à l'efficacité énergétique. Le règlement MRV maritime a été révisé en 2023 à la suite de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE aux émissions du transport maritime (SEQE)[3].

L'article 30, paragraphe 1, du règlement FuelEU Maritime impose à la Commission européenne de présenter au Parlement et au Conseil un rapport «examinant l'interaction et la convergence» entre ledit règlement et le règlement MRV maritime.

La Commission a donc procédé à une première analyse comparative du règlement FuelEU Maritime, du règlement MRV maritime et des actes délégués et d'exécution connexes. Les premières expériences acquises dans le cadre de la mise en œuvre effective de ces actes ont également été prises en considération.

Étant donné que le règlement MRV maritime fournit un cadre pour la surveillance, la déclaration et la vérification des données relatives aux aspects maritimes de la directive SEQE-UE[4], les éléments de ladite directive sont également couverts par le présent rapport, le cas échéant.

En janvier 2024, le SEQE de l'UE a été étendu au secteur maritime. Depuis lors, les compagnies maritimes sont tenues d'acheter et de restituer des quotas d'émission du SEQE de l'UE pour chaque tonne d'émissions de CO_2 (ou d'équivalent CO_2) déclarées relevant du champ d'application du SEQE de l'UE.

Au cours du processus d'élaboration du règlement FuelEU Maritime et de la révision du règlement MRV maritime en 2023, et dans le cadre des négociations avec le Parlement et le Conseil, des efforts ont été déployés pour aligner autant que possible les deux actes et créer un cadre qui prévoit une conformité rationalisée pour les entités réglementées, les vérificateurs et les autorités responsables des États membres.

Ces deux règlements sont liés, car, en vertu du règlement FuelEU Maritime, toute donnée déjà communiquée aux fins du règlement MRV maritime devrait, si nécessaire, être utilisée pour vérifier le respect du règlement FuelEU Maritime afin de limiter la charge administrative imposée aux compagnies, aux vérificateurs et aux autorités compétentes.

Toutefois, ces deux règlements comportent des aspects distincts en matière de surveillance, de déclaration et de vérification, étant donné que l'élaboration des propositions de la Commission relatives au règlement FuelEU Maritime, la révision du règlement MRV maritime et l'inclusion du secteur maritime dans le SEQE de l'UE, ainsi que les négociations respectives avec le Parlement et le Conseil, ont eu lieu séparément, même si elles se sont partiellement chevauchées dans le temps.

Par conséquent, un examen et une analyse plus approfondis de ces actes sont nécessaires pour:

- faire le point sur les différences et les divergences entre les principales dispositions des règlements,
- évaluer les difficultés découlant de l'obligation de se conformer simultanément aux deux règlements, et
- présenter les moyens possibles d'aligner davantage les deux règlements et d'améliorer la cohérence.

Les conclusions visent à fournir un aperçu des possibilités de rationalisation des exigences administratives conformément aux engagements en matière de simplification administrative globale énoncés dans la boussole pour la compétitivité de l'UE.

Champ d'application des règlements

Seuils de taille

En ce qui concerne la taille des navires qui relèvent du champ d'application des règlements analysés, le règlement FuelEU Maritime s'applique aux navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 qui servent au transport de passagers ou de marchandises à des fins

---

[1] 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.

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

[3] Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires, JO L 130 du 16.5.2023, p. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

[4] Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, JO L 275 du 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

commerciales. De la même manière, le règlement MRV maritime dispose qu'il s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 et, à partir du 1er janvier 2025, aux cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400, ainsi qu'aux navires de haute mer d'une jauge brute non inférieure à 400 qui relèvent d'une des catégories énumérées à l'annexe I du règlement[5].

Champ d'application géographique

La déclaration au titre du règlement MRV maritime couvre la consommation de carburant et les émissions de GES de tous les voyages internationaux effectués à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE (voyages entre des ports de l'UE et des ports de pays tiers), ainsi que celles des activités d'un navire dans les ports de l'UE. Le règlement FuelEU Maritime a le même champ d'application en matière de déclaration, mais afin de refléter équitablement la part des émissions de l'UE, seule la moitié (50 %) de la consommation de carburant/de l'énergie utilisée lors des voyages internationaux effectués à l'extérieur de l'UE doit être prise en considération. La même règle est appliquée dans le cadre de la directive SEQE-UE.

Le règlement FuelEU Maritime traite les voyages entre l'UE et les régions ultrapériphériques de tout État membre de l'UE de la même manière que les voyages internationaux à destination/en provenance de pays non membres de l'EEE (par conséquent, 50 % de la consommation de carburant/de l'énergie utilisée est prise en considération). En vertu du règlement MRV maritime, ces voyages sont en revanche traités comme des voyages effectués à l'intérieur de l'UE (par conséquent, 100 % des émissions relèvent du champ d'application). Toutefois, en vertu de la directive SEQE-UE, les compagnies maritimes ne sont pas tenues de payer jusqu'en décembre 2030 pour les émissions résultant des voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre des ports situés dans une région ultrapériphérique et les voyages entre des ports situés dans les régions ultrapériphériques du même État membre [voir ci-dessous la section relative aux exemptions].

Émissions couvertes par les règlements

En ce qui concerne la comptabilisation des émissions provenant des carburants, la directive SEQE-UE et le règlement MRV maritime couvrent les émissions de gaz à effet de serre à l'échappement, également connues sous le nom d'émissions en aval ou d'émissions du réservoir au sillage. En effet, les émissions en amont (également connues sous le nom d'émissions du puits au réservoir) liées à la production de carburant sont déjà couvertes par d'autres secteurs relevant du SEQE et leur inclusion dans le cadre des quotas alloués au secteur du transport maritime pourrait entraîner une double délivrance, un double échange et une double comptabilisation. Le règlement FuelEU Maritime couvre à la fois les émissions du puits au réservoir et du réservoir au sillage afin de garantir que la performance totale en matière d'émissions des différentes sources d'énergie est prise en considération.

Le règlement FuelEU Maritime, le règlement MRV maritime et la directive SEQE-UE s'appuient sur les critères de durabilité, y compris les seuils minimaux d'émissions de GES fixés dans la directive révisée sur les énergies renouvelables[6], pour la conversion de matières premières renouvelables en carburants, y compris le système de certification pertinent. Le règlement FuelEU Maritime limite davantage le périmètre des carburants admissibles en excluant les matières premières issues de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale. Les carburants produits à partir de ces matières premières sont traités comme des combustibles fossiles au titre du règlement FuelEU Maritime.

Sources d'énergie

Le recours par les navires à certaines sources d'énergie autres que le carburant – telles que l'électricité provenant d'un branchement à quai et de l'énergie éolienne, qui ne peuvent pas faire l'objet d'une surveillance au cours des voyages, mais qui contribuent à la consommation d'énergie d'un navire et donc à ses objectifs de décarbonation – est couvert par le règlement FuelEU Maritime, mais pas par le règlement MRV Maritime. Pour l'électricité provenant d'un branchement à quai et pour l'énergie éolienne, une surveillance ou des calculs supplémentaires sont donc nécessaires pour le règlement FuelEU Maritime.

Exemptions

En ce qui concerne le champ d'application, il existe des différences entre les exemptions autorisées par le règlement FuelEU Maritime et par la directive SEQE-UE.

Tant le règlement FuelEU Maritime que la directive SEQE-UE permettent aux États membres d'exempter les voyages effectués par des navires à passagers vers des îles comptant moins de 200 000 résidents permanents. Il existe toutefois des différences. En ce qui concerne la directive SEQE-UE, les exemptions peuvent s'appliquer aux voyages entre un port d'une île relevant de la juridiction de l'État membre demandeur qui n'est pas reliée au continent par une liaison routière ou ferroviaire et compte moins de 200 000 résidents permanents, et un port relevant de la juridiction de ce même État membre. En ce qui concerne le règlement FuelEU Maritime, les exemptions peuvent s'appliquer aux voyages effectués par des navires à passagers autres que les navires à passagers de croisière entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et un port d'escale relevant de la juridiction du même État membre situé sur une île comptant moins de 200 000 résidents permanents. Ces exemptions s'appliquent également aux activités exercées dans un port par les navires concernés dans le cadre des voyages exemptés.

En vertu du règlement FuelEU Maritime et de la directive SEQE-UE, les États membres peuvent exempter les navires à passagers, et les navires rouliers à passagers dans le cas de la directive SEQE-UE, effectuant des voyages transnationaux dans le cadre d'obligations de service public ou de contrats de service public pour certains voyages.

Les États membres peuvent également exempter de l'application du règlement FuelEU Maritime les navires à passagers fournissant des services de transport maritime dans le cadre d'obligations de service public ou de contrats de service public pour les liaisons entre leurs ports continentaux et des ports situés sur une île ou dans les villes de Ceuta et Melilla. La directive SEQE-UE ne prévoit pas de telles exemptions.

---

[5] Règlement délégué (UE) 2024/3214 de la Commission du 16 octobre 2024 modifiant le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles pour la surveillance des émissions de gaz à effet de serre des navires de haute mer et l'attribution aux carburants durables d'un facteur d'émission égal à zéro

JO L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

[6] Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, JO L 328 du 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj.

Enfin, en vertu du règlement FuelEU Maritime, les États membres peuvent créer des exemptions pour les voyages effectués entre des ports situés dans des régions ultrapériphériques. La directive SEQE-UE prévoit une dérogation temporaire automatique (c'est-à-dire sans obligation de notification) jusqu'à la fin de l'année 2030 pour les voyages entre un port situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les ports situés dans la même région ultrapériphérique et dans une autre région ultrapériphérique du même État membre.

Pour toutes les exemptions susmentionnées, les dates de fin sont différentes dans le règlement FuelEU Maritime et dans la directive SEQE-UE. Le règlement FuelEU Maritime autorise des exemptions qui peuvent s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2029, tandis que pour la directive SEQE-UE elles peuvent s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2030.

Dispositions relatives à la classe glace et à la navigation dans les glaces

Le règlement FuelEU Maritime, le règlement MRV maritime et la directive SEQE-UE comportent tous des dispositions concernant la classe glace du navire et la navigation dans les glaces, bien que dans un format différent. Afin d'atténuer les coûts supplémentaires pour les navires de classe glace, le règlement FuelEU Maritime permet aux compagnies de demander que l'énergie supplémentaire utilisée en raison de la classe glace du navire et celle utilisée en raison de la navigation dans des conditions de glace soient exclues du calcul du bilan de conformité. En vertu de la directive SEQE-UE, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 % de quotas de moins que le total des émissions vérifiées provenant de leurs navires de classe glace jusqu'au 31 décembre 2030.

Ports voisins de transbordement de conteneurs

Afin de réduire le risque d'escales d'évitement et le risque de délocalisation des activités de transbordement, tant le règlement FuelEU Maritime que la directive SEQE-UE imposent à la Commission de dresser et de mettre à jour la liste des «ports voisins de transbordement de conteneurs». Les arrêts dans ces ports sont exclus de la définition de «port d'escale» aux fins de la surveillance, de la déclaration et de la vérification. Les critères d'identification de ces ports dans le règlement FuelEU Maritime et dans la directive SEQE-UE sont identiques. Toutefois, les délais de mise à jour des listes sont différents. Par conséquent, les différences en ce qui concerne les données pourraient entraîner des différences pour ce qui est des listes appliquées.

Conclusions

- La plupart des différences relatives au champ d'application des règlements sont justifiées par les choix opérés par le Parlement et le Conseil. Tout ajustement du champ d'application, tel que le type de navire, devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi, à la lumière des avantages d'une plus grande cohérence entre les règles décrites ci-dessus.
- La possibilité d'accroître la convergence en ce qui concerne l'éligibilité, la détermination des émissions et l'intensité en GES des carburants utilisés à bord dans le cadre des règles décrites ci-dessus pourrait être examinée.
- Pour faciliter la mise en œuvre, il pourrait être envisagé de poursuivre l'alignement des dispositions relatives aux exemptions applicables au titre du règlement FuelEU Maritime et de la directive SEQE-UE. Toutefois, cela devrait tenir compte du fait que ces différences sont des choix spécifiques effectués par les colégislateurs.
- Les délais de révision de la liste des ports voisins de transbordement de conteneurs pourraient être harmonisés afin de simplifier la mise en œuvre.

II. Entités responsables

Le règlement FuelEU Maritime, la directive SEQE-UE et le règlement MRV maritime définissent les organismes responsables de leur mise en œuvre. Ces définitions sont semblables, mais pas identiques, ce qui pourrait aboutir à une situation dans laquelle une compagnie maritime déciderait d'avoir une entité responsable pour la directive SEQE-UE et le règlement MRV maritime différente de celle responsable pour le règlement FuelEU Maritime.

L'entité responsable au titre du règlement FuelEU Maritime doit toujours être la compagnie ISM, l'entité juridique gérant le navire conformément au code international de gestion de la sécurité (code ISM). En fonction des dispositions contractuelles et opérationnelles, la compagnie ISM devrait être soit le propriétaire du navire, soit tout autre organisme ou personne autre que le propriétaire du navire, qui a accepté de prendre en charge l'ensemble des tâches et responsabilités imposées par le code ISM. Lorsqu'un propriétaire de navire est responsable de la conformité de son navire avec le code ISM, il est à la fois la compagnie ISM et l'entité responsable de la conformité avec le règlement FuelEU Maritime. Dans les cas où le propriétaire du navire a délégué les responsabilités de se conformer au code ISM à tout autre organisme ou personne (qui a accepté d'assumer ces responsabilités), cet organisme ou cette personne deviendra la compagnie ISM ainsi que l'entité responsable du respect du règlement FuelEU Maritime.

En vertu du règlement MRV maritime, la même entité doit être responsable au regard, à la fois, de la directive SEQE-UE et du règlement MRV maritime. En vertu de la directive SEQE-UE et du règlement MRV maritime, l'entité responsable de la conformité en ce qui concerne les émissions d'un navire donné peut être soit le propriétaire du navire (c'est-à-dire le propriétaire enregistré), soit la compagnie ISM. Si la compagnie ISM est distincte du propriétaire du navire, le propriétaire enregistré et la compagnie ISM doivent convenir contractuellement entre eux de l'entité qui assumera la responsabilité du respect des obligations de la directive SEQE-UE et du règlement MRV maritime. En l'absence de décision expresse du propriétaire enregistré et de la société ISM, le propriétaire enregistré sera considéré comme responsable du respect des obligations énoncées dans la directive SEQE-UE et le règlement MRV maritime.

Autorités responsables

L'«État responsable» d'une compagnie chargée de l'application de FuelEU, telle que définie dans le règlement FuelEU Maritime, est déterminé au moyen des mêmes règles que celles appliquées pour déterminer l'«autorité responsable» de la directive SEQE-UE à l'égard d'une compagnie maritime. Toutefois, compte tenu de la possibilité que, dans certaines situations, la compagnie responsable d'un navire ne soit pas la même pour le règlement FuelEU Maritime, d'une part, et pour le règlement MRV maritime et la directive SEQE-UE, d'autre part (voir ci-dessus), il est possible que le même navire soit administré par deux États membres différents, l'un pour le règlement FuelEU Maritime et l'autre pour la directive SEQE-UE et le règlement MRV maritime.

Au sein d'un État membre, il est possible que des autorités différentes soient désignées comme responsables de la gestion du règlement FuelEU Maritime, d'une part, et du règlement MRV maritime et de la directive SEQE-UE, d'autre part, mais il appartient à l'État membre de décider s'il est préférable d'attribuer cette responsabilité à la même autorité.

Conclusions

- Il y a lieu d'effectuer un examen plus approfondi des entités responsables dans le cadre du règlement FuelEU Maritime, de la directive SEQE-UE et du règlement MRV maritime afin de déterminer si une interprétation et une définition harmonisées de l'entité réglementée apporteraient une simplification supplémentaire et pour qui. Dans ce contexte, il convient de tenir compte du fait que la directive SEQE-UE examine la conformité au niveau des compagnies et que le règlement FuelEU Maritime prévoit des obligations concernant les navires.

III. Surveillance, enregistrement et déclaration

Plans de surveillance

En vertu tant du règlement FuelEU Maritime que du règlement MRV maritime, les compagnies doivent soumettre au vérificateur, pour chacun de leurs navires, un plan de surveillance indiquant les informations nécessaires pour satisfaire aux exigences de déclaration. En raison des exigences différentes, les exploitants doivent présenter deux plans de surveillance distincts, l'un conformément au règlement MRV maritime et l'autre conformément au règlement FuelEU Maritime. Ces deux plans ont une structure semblable et peuvent être produits dans le système informatique THETIS MRV. Après leur soumission, les deux plans de surveillance font l'objet de procédures distinctes.

Dans la pratique, THETIS MRV fait office de guichet unique pour les compagnies maritimes. En effet, il permet la soumission complémentaire de données aux fins du règlement MRV maritime/de la directive SEQE-UE et du règlement FuelEU Maritime. Toutes les données surveillées et enregistrées au titre du règlement MRV maritime peuvent en effet être utilisées pour les calculs FuelEU, sous réserve de confirmation par le vérificateur FuelEU, s'il est différent du vérificateur MRV. Les mêmes données MRV maritimes peuvent également être utilisées pour agréger les données pertinentes pour les déclarations au niveau de la compagnie au titre de la directive SEQE-UE.

Déclaration par voyage

En vertu du règlement FuelEU Maritime et du règlement MRV Maritime, les données sont en principe surveillées par voyage. Toutefois, en vertu du règlement MRV maritime, il n'est pas obligatoire de déclarer les données par voyage, ce qui signifie que les compagnies peuvent déclarer les données requises sur une base annuelle agrégée. Dans la pratique, toutefois, THETIS MRV permet d'enregistrer et de déclarer les données par voyage à titre facultatif en vertu du règlement MRV maritime.

Dérogations à la surveillance par voyage

Par dérogation, le règlement MRV maritime permet aux compagnies de surveiller la consommation de carburant et les émissions de GES de certains navires uniquement sur une base annuelle. Cette dérogation s'applique aux navires qui n'effectuent que des voyages à l'intérieur de l'UE et effectuent plus de 300 voyages par an. De telles dérogations n'existent pas dans le cadre du règlement FuelEU Maritime.

Répartition de la consommation de carburant/d'énergie selon la zone géographique

Le règlement FuelEU Maritime permet la répartition/la redistribution à titre gratuit du carburant utilisé pendant toute la période de déclaration à la partie de la distance parcourue à l'intérieur ou à l'extérieur de l'UE, que le carburant/l'énergie ait ou non été effectivement utilisé(e) au cours de ce voyage spécifique. Le règlement MRV maritime et la directive SEQE-UE exigent la déclaration du type de carburant concerné au type de voyage exact au cours duquel le carburant a été consommé. Cela a une incidence sur la répartition des carburants ayant la plus faible intensité de GES (et le taux zéro pour la directive SEQE-UE).

Conclusions

- Les solutions informatiques appliquées dans THETIS MRV réduisent la charge liée à la présentation de deux plans de surveillance distincts. Toutefois, la possibilité de fusionner ces deux plans de surveillance pourrait être examinée, de même que la question de savoir si une telle démarche permettrait de simplifier davantage les déclarations.
- Il existe des différences en ce qui concerne les exigences en matière de déclaration de l'énergie utilisée dans les ports et lors des voyages. En outre, contrairement au règlement MRV maritime, le règlement FuelEU Maritime ne prévoit pas de dérogations permettant à certains navires de surveiller leur consommation de carburant et leurs émissions chaque année, au lieu de surveiller chaque voyage. Il est possible d'examiner la possibilité d'harmoniser davantage ces éléments.

IV. Vérification

Le système de vérification applicable au titre du règlement FuelEU Maritime repose en grande partie sur le système établi au titre du règlement MRV maritime, mais il existe certaines différences, qui sont analysées ci-dessous.

Obligations et principes généraux applicables aux vérificateurs et aux procédures de vérification

Les obligations et les principes applicables aux vérificateurs et aux procédures de vérification – tels que précisés dans les actes d'exécution et les actes délégués adoptés au titre du règlement FuelEU Maritime et du règlement MRV maritime – sont largement alignés[7]. Une différence est que, contrairement au règlement MRV maritime, en vertu du règlement FuelEU Maritime, si le vérificateur change, les plans de surveillance doivent être réexaminés par le nouveau vérificateur.

Accréditation

[7] Règlement d'exécution (UE) 2024/2027 de la Commission du 26 juillet 2024 sur les activités de vérification au titre du règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE, *JO L 2024/2027 du 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj*; et règlement délégué (UE) 2023/2917 de la Commission du 20 octobre 2023 relatif aux activités de vérification, à l'accréditation des vérificateurs et à l'approbation des plans de surveillance par les autorités responsables conformément au règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, et abrogeant le règlement délégué (UE) 2016/2072 de la Commission, *JO L 2023/2917 du 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*.

Les spécifications concernant les règles d'accréditation des vérificateurs au titre du règlement MRV maritime et du règlement FuelEU Maritime sont énoncées dans des actes délégués[8]. Les dispositions de ces actes sont identiques ou en grande partie semblables.

Conclusions

- Les règles relatives à la vérification et à l'accréditation des vérificateurs sont énoncées dans les deux règlements, à savoir le règlement FuelEU Maritime et le règlement MRV maritime, et précisées dans des actes délégués et des actes d'exécution distincts. Les différences entre les règles sont minimes et découlent principalement des différences entre les procédures et les rôles confiés aux vérificateurs dans le cadre des différents actes.

V. Exécution

Décision d'expulsion/immobilisation

En vertu du règlement FuelEU Maritime et du règlement MRV maritime, si un navire ne respecte pas ses obligations pendant deux périodes de déclaration consécutives ou plus, les États membres peuvent prendre une décision d'expulsion. Toutefois, l'État du pavillon ne peut refuser l'entrée au port aux navires battant son pavillon.

Obligation de posséder un document de conformité en cours de validité

En vertu du règlement FuelEU Maritime, les navires qui n'ont effectué aucun voyage relevant de son champ d'application au cours d'une période de déclaration sont toujours tenus d'avoir à bord une déclaration de conformité en cours de validité (un document spécifique à un navire, délivré à une compagnie par un vérificateur, qui confirme que ce navire s'est conformé au règlement FuelEU Maritime pendant une période de déclaration spécifique) au cours de la période de vérification. Le règlement MRV maritime établit une obligation de conserver à bord une déclaration de conformité en cours de validité uniquement pour les navires ayant effectué des voyages relevant de son champ d'application au cours de la période de déclaration. Dans le cas des navires inactifs (c'est-à-dire qui n'ont aucune activité relevant du champ d'application du règlement MRV maritime), ledit règlement n'interdit pas la présentation d'une déclaration d'émissions vérifiée à émissions nulles afin d'obtenir une déclaration de conformité en cours de validité.

Obligation de l'État du pavillon

Le règlement MRV maritime dispose que chaque État membre doit prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect des exigences en matière de surveillance et de déclaration par les navires battant son pavillon. En revanche, en vertu du règlement FuelEU Maritime, les États membres ne sont pas tenus de procéder à des vérifications concernant les navires battant leur pavillon.

Délivrance d'un document de conformité FuelEU

En vertu du règlement FuelEU Maritime et du règlement MRV Maritime, le vérificateur est, en principe, responsable de la délivrance de la déclaration de conformité. Toutefois, en vertu du règlement FuelEU Maritime, si une sanction FuelEU est due, le document doit être délivré par l'autorité compétente de l'État responsable. En outre, en vertu du règlement FuelEU Maritime, l'autorité compétente a la possibilité de retirer les documents de conformité précédemment délivrés lorsque des inexactitudes ou des irrégularités sont détectées dans les données déclarées, ce qui n'est pas le cas en vertu du règlement MRV maritime.

Vérifications

Tant le règlement FuelEU Maritime que le règlement MRV maritime exigent des autorités chargées du contrôle par l'État du port qu'elles incluent des vérifications de la déclaration de conformité dans le cadre de leurs inspections (effectuées conformément à la directive 2009/16/CE)[9].

Sanctions

En vertu tant du règlement FuelEU Maritime que du règlement MRV maritime, les États membres doivent établir un ensemble distinct de règles relatives aux sanctions applicables aux violations des règlements.

Conclusions

- Les règles d'exécution prévues tant par le règlement FuelEU Maritime que par le règlement MRV maritime sont axées sur le navire et comportent de nombreuses dispositions identiques ou semblables, mais il existe des différences. La mise en place d'un régime d'exécution commun pourrait être examinée afin de rationaliser certaines activités et de réduire la charge pesant sur les autorités des États membres.

VI. Calendrier des obligations de conformité

Une comparaison des obligations de conformité prévues par le règlement MRV maritime et le règlement FuelEU Maritime indique que ces deux règlements sont cohérents en ce qui concerne le calendrier.

S'il est décidé à l'avenir de recourir à un plan de surveillance global pour les deux règlements, il y aura lieu d'aligner le calendrier sur certains points. Par exemple, à l'heure actuelle, les navires qui font escale dans un port d'un État membre pour la première fois après le 31 août 2024 doivent présenter un plan de surveillance au plus tard deux mois après leur première escale dans un port au titre du règlement FuelEU Maritime, mais au plus tard trois mois après la première escale de chaque navire dans un port d'un État membre au titre du règlement MRV maritime.

Au plus tard le 31 janvier de la période de vérification, la déclaration FuelEU doit être soumise au vérificateur et, au plus tard le 31 mars de la période de vérification, le vérificateur est tenu d'enregistrer la déclaration FuelEU vérifiée dans la base de données

[8] Règlement délégué (UE) 2025/192 de la Commission du 9 septembre 2024 relatif aux procédures d'accréditation des vérificateurs au titre du règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil, *JO L 2025/192 du 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj*; et règlement délégué (UE) 2023/2917 de la Commission cité plus haut.

[9] Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port, JO L 131 du 28.5.2009, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj.

FuelEU. En revanche, le règlement MRV maritime dispose que, en fonction des règles de l'autorité responsable, la déclaration d'émissions vérifiée doit être soumise aux autorités compétentes au cours de la période comprise entre le 28 février et le 31 mars de la période de vérification. Il appartient à chaque autorité responsable de décider de la date exacte à laquelle elle soumet la déclaration dans ce délai.

Conclusions

- Les délais et les procédures à suivre pour satisfaire aux exigences des deux règlements ont une structure semblable, mais il existe des différences en ce qui concerne les dates et la formulation des obligations. Un alignement plus poussé du processus de surveillance et de déclaration pourrait être envisagé.

VII. Conclusions générales

La comparaison indique que, si le règlement FuelEU Maritime, le règlement MRV maritime et la directive SEQE-UE sont déjà bien alignés sur de nombreux aspects, il serait possible de réduire les divergences existantes lors des prochaines révisions des actes, dans le but de simplifier la mise en œuvre et de réduire la charge administrative pour les exploitants, les vérificateurs et les États membres.

Les avantages les plus importants seraient la mise en place d'un système unique de surveillance, de déclaration et de vérification qui répondrait à la fois au règlement FuelEU Maritime et à la directive SEQE-UE et garantirait que les compagnies peuvent utiliser les données collectées, vérifiées et déclarées au titre du règlement MRV maritime aux fins de la conformité avec la directive SEQE-UE et le règlement FuelEU Maritime.

Un tel système fondé sur le règlement MRV maritime devrait i) couvrir toutes les exigences en matière de surveillance au titre de la directive SEQE-UE et du règlement FuelEU Maritime, ii) réduire au minimum les divergences et les décalages entre les exigences, iii) harmoniser et éventuellement fusionner les documents de déclaration en un modèle unique (à savoir les plans de surveillance, les déclarations d'émissions), iv) établir un cadre unique de vérification et d'accréditation, et v) aligner la notion d'entité réglementée dans le règlement MRV maritime, le règlement FuelEU Maritime et la directive SEQE-UE.

Au-delà du système de surveillance, de déclaration et de vérification, une plus grande convergence pourrait également être envisagée à l'avenir entre le règlement FuelEU Maritime et la directive SEQE-UE dans d'autres domaines tels que les exemptions géographiques, les types de navires, la couverture en matière d'énergie et d'émissions, la navigation dans des conditions de glace et les mesures d'exécution. Toutefois, il serait plus difficile de parvenir à une plus grande cohérence de ces dispositions que d'harmoniser les systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification; en outre, il existe des motifs légitimes de maintenir les différences existantes, qui reposaient sur des choix spécifiques des colégislateurs.

Toutes les modifications apportées sur les points susmentionnés devraient être coordonnées et tenir compte de l'incidence de ces changements sur les trois actes législatifs. Dans le même temps, toute révision devrait examiner la faisabilité et les incidences économiques, environnementales et sociales d'une convergence accrue, en vue de préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union en faveur du climat, y compris ses engagements juridiquement contraignants.