Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes

2013/0224(COD) - 28/06/2013 - Document de base législatif

OBJECTIF : surveiller, déclarer et vérifier les émissions de CO2 des navires dans le cadre d'une approche progressive visant à réduire ces émissions.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil (modification du règlement (UE) n° 525/2013).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : en vue de contribuer à la stratégie Europe 2020 de l'UE, le livre blanc sur les transports publié par la Commission en 2011 préconise une réduction des émissions de CO2 du transport maritime de l'UE de 40 % (et si possible de 50 %) par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2050.

En 2010, les émissions totales de CO2 liées aux activités européennes de transport maritime ont été estimées à 180 Mt. **Ces émissions devraient augmenter**, en dépit des normes de rendement énergétique minimales instaurées en 2011 par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour certaines catégories de navires neufs («indice nominal de rendement énergétique», EEDI).

L'augmentation prévue des émissions de CO2 du transport maritime ne cadre pas avec les objectifs de l'UE, ce qui influe défavorablement sur le changement climatique. Par ailleurs, au niveau de l'UE, le transport maritime international est le seul mode de transport non encore pris en compte dans les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE.

Aujourd'hui, on ne connaît pas la quantité précise de CO2 et d'autres gaz à effet de serre émise par le transport maritime intéressant l'UE, faute d'une surveillance de ces émissions et d'une notification appropriée à cet égard. Convaincue de la nécessité d'une **approche progressive pour réduire les émissions de gaz à effet** de serre du transport maritime, la Commission estime que la mise en place d'un système fiable de surveillance, de déclaration et de vérification (*Monitoring, Reporting and Verification - MRV*) est un préalable indispensable avant d'envisager des mesures fondées sur le marché ou des normes d'efficacité énergétique, que ce soit au niveau de l'UE ou sur le plan international.

ANALYSE D'IMPACT : d'après les résultats de l'analyse d'impact, la mise en place d'un système MRV permettrait de **réduire les émissions de gaz à effet de serre de près de 2 %** par rapport à une situation inchangée et de réaliser des **économies agrégées nettes de 1,2 milliard d'euros d'ici à 2030**.

Les coûts de mise en œuvre sont estimés à environ 26 millions EUR par an (en excluant du champ d'application les navires d'une jauge brute (GT) inférieure à 5000). Globalement, le rapport bénéfice/coût relatif de cette option est très élevé.

BASE JURIDIQUE : article 162, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition de règlement vise à **garantir la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre des navires** et partant, à améliorer la disponibilité des informations nécessaires à l'élaboration des politiques et à la prise de décision dans le cadre des engagements pris par l'Union dans le domaine de la lutte contre le changement climatique.

À cet effet, il est proposé d'établir **un système MRV européen pour les émissions de CO2 des navires**, qui constituera la première étape d'une approche progressive visant à réduire ces émissions.

Les caractéristiques opérationnelles du système MRV proposé seraient les suivantes : **Émissions de CO2 des grands navires** : la mesure proposée est centrée sur les émissions de CO2, qui représentent 98 % environ des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports maritimes, ainsi que sur les gros navires d'une jauge brute (GT) supérieure à 5000 qui représentent environ 55 % des navires faisant escale dans les ports de l'Union et sont responsables d'environ 90 % des émissions.

Réduction de la charge administrative : la proposition vise à limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les compagnies et prévoit à cet effet que le calcul des émissions annuelles de CO2 s'effectuera sur la base de la consommation et du type de combustible ainsi que de l'efficacité énergétique, à l'aide des données disponibles dans les journaux de bord, les rapports de situation et les notes de livraison de soutes.

Il est proposé d'organiser la déclaration et la publication des informations déclarées sur une base annuelle.

Couverture géographique : tous les voyages à l'intérieur de l'Union, tous les voyages à destination de l' Union, entre le dernier port situé en dehors de l'UE et le premier port d'escale situé dans l'UE et tous les voyages en provenance de l'Union, entre un port situé dans l'Union et le premier port d'escale en dehors de l'Union, devraient être pris en considération aux fins de la surveillance.

Vérification des déclarations d'émissions : le cadre opérationnel du MRV prévoit l'utilisation des structures et organes existants du secteur des transports maritimes, notamment des organismes reconnus pour la vérification des déclarations d'émissions et pour la délivrance des documents attestant la conformité.

La vérification par des vérificateurs accrédités devrait garantir que les plans de surveillance et les déclarations d'émission sont corrects et conformes aux exigences définies dans le règlement. Un **document de conformité**, délivré par un vérificateur, devrait être conservé à bord des navires, afin de prouver le respect des obligations en matière de surveillance, de déclaration et de vérification.

Vers un système mondial : la Commission privilégiant l'adoption de mesures au niveau mondial, le système MRV de l'UE devrait **servir d'exemple pour la mise en œuvre d'un système MRV mondial**, en vue d'accélérer les discussions internationales. À cet égard, des propositions appropriées seront présentées à l'OMI en temps opportun.

La proposition contient une clause autorisant la Commission à réviser le règlement en fonction de l' évolution de la situation sur le plan international, notamment au cas où l'OMI mettrait en place un système MRV mondial. En pareil cas, le règlement devrait être révisé et, le cas échéant, modifié afin de mettre les dispositions sur le MRV en adéquation avec le système international.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : le règlement sera mis en œuvre à l'aide du budget existant et n'aura pas d' incidence sur le cadre financier pluriannuel.

Des coûts de développement informatique d’un montant limité, d’environ 0,5 million EUR sont à attendre pour procéder aux adaptations nécessaires d’un outil existant, hébergé et exploité par l’Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).