

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

2013/0224(COD) - 31/01/2014 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Theodoros SKYLAKAKIS (ADLE, EL) 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.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Un MRV comme préalable à l'adoption de toute mesure fondée sur le marché : le rapport a souligné que la meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consistait à instituer un mécanisme de marché, à savoir la tarification des émissions ou le prélèvement d'une taxe, qui nécessite de mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) des émissions de gaz à effet de serre, basé sur la consommation de combustible des navires.

La collecte de données sur ces émissions constituerait la première étape d'une approche progressive visant à inclure les émissions du transport maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Titre de la proposition : les députés ont clarifié que le règlement proposé devrait concerner la surveillance, la déclaration et la vérification **des émissions de gaz à effet de serre** (plutôt que du dioxyde de carbone) du secteur des transports maritimes. **La définition du terme « émissions » couvrirait le CO₂ et le NOx émis dans l'atmosphère par les navires.**

Champ d'application : afin de garantir la cohérence du système MRV de l'Union avec le droit international en vigueur, en particulier avec l'annexe VI de la convention Marpol, les règles du MRV devraient s'appliquer **aux navires de 400 tb et plus** (selon la Commission, elles devraient s'appliquer aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à 5000). Les navires de pêche et les navires-usines pour le traitement du poisson ont été supprimés de la liste des navires exclus du champ d'application.

Principes communs de surveillance et de déclaration : il est précisé que la surveillance et la déclaration devraient être exhaustives et couvrir les émissions de CO₂ et de NOx résultant de la combustion des combustibles, **quand le navire est en mer ou à quai**. Dans leurs activités ultérieures de surveillance et de déclaration, les compagnies devraient tenir compte des recommandations incluses dans les rapports de vérification.

Méthodes de surveillance et de déclaration : en cas d'accord international visant à surveiller les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission devrait réexaminer les méthodes énoncées à l'annexe I au moyen d'actes délégués en vue de **préciser l'utilisation des débitmètres** pour les procédés de combustion concernés ou des mesures directes des émissions.

Contenu du plan de surveillance : le plan devrait décrire les sources d'émission suivantes, ainsi que les types de combustible qui leur sont associés, à bord du navire: i) moteur(s) principal(aux) ; ii) moteur(s) auxiliaire(s) ; iii) chaudière(s) ; iv) générateur(s) de gaz inerte.

Il devrait par ailleurs inclure : i) les procédures, responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer la distance parcourue et la durée de la navigation dans les glaces; ii) une fiche de révision consignant tous les détails de l'historique des révisions.

Les compagnies devraient utiliser des plans de surveillance normalisés basés sur des modèles les plus simples possibles et ne provoquant pas de bureaucratie inutile.

Surveillance des émissions : le rapport a clarifié que la surveillance pourrait être suspendue durant les périodes pendant lesquelles un navire intervient dans des **situations d'urgence**, y compris des opérations de sauvetage.

Pour chaque navire et pour chaque voyage à destination et en provenance d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, les compagnies devraient **surveiller les informations concernant le CO₂ et le NOx émis ainsi que l'efficacité énergétique**. Les informations relatives à la cargaison et au transport effectué ne devraient pas être surveillées.

Par dérogation, les navires effectuant de multiples voyages par jour seraient exemptés de l'obligation de surveillance des émissions par voyage.

Contenu de la déclaration d'émissions : devraient être incluses les informations relatives à la **classe glace du navire** et à l'efficacité technique homologuée du navire, exprimée par l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) applicable éventuellement au type de navire concerné.

Vérification : les députés ont suggéré que le vérificateur soit tenu d'intégrer dans son rapport des recommandations d'amélioration s'il a identifié des domaines où les performances de la compagnie sont susceptibles de progresser en termes de surveillance et de déclaration des émissions.

Publication des informations : la Commission devrait publier les émissions annuelles déclarées en respectant la confidentialité des informations commerciales.

Rapport : il est suggéré que la Commission évalue tous les deux ans les incidences globales du secteur des transports maritimes **sur le climat mondial**, y compris celles qui ne sont pas liées aux émissions ou aux effets du CO₂, sur la base des données d'émissions communiquées par les États membres en vertu du règlement.

Méthodes de détermination des émissions : les députés ont suggéré d'ajouter la modélisation basée sur le mouvement des navires (suivi AIS) et les données propres aux navires parmi les méthodes de calcul de la consommation réelle de combustible par voyage. Toute combinaison de méthodes, approuvée par le vérificateur, pourrait être utilisée si elle améliore la précision globale des mesures.

La Commission aurait le pouvoir d'adopter des **actes délégués** pour compléter et modifier les dispositions des annexes I et II afin de tenir compte des derniers éléments scientifiques disponibles et d'aligner les annexes avec les réglementations internationales pertinentes convenues par l'OMI pour assurer la conformité avec les réglementations internationales.