

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

2013/0224(COD) - 16/04/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 547 voix pour, 63 contre et 45 abstentions, une résolution législative 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 position arrêtée par le Parlement en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objectif : le Parlement a 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 et que cela devrait se refléter dans le titre du règlement. Il a souhaité rappeler que la part des émissions de CO₂ imputable à l'Union dans les émissions produites par le transport maritime international a augmenté de 48% entre 1990 et 2007.

Mécanisme de marché : les députés ont 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** (*monitoring, reporting and verification* – MRV) des émissions de gaz à effet de serre basé sur la consommation de combustible des navires. La collecte de données sur ces émissions devrait constituer la première étape d'une approche progressive. L'accès public aux données relatives aux émissions contribuerait à éliminer les obstacles commerciaux qui empêchent l'adoption de mesures qui réduiraient les émissions du secteur.

Champ d'application : 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 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.

Plans de surveillance : le Parlement a proposé que les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août 2017, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions et des autres informations utiles pour chacun de leurs **navires d'une jauge brute supérieure à 400** (plutôt que les navires d'une jauge brute supérieure à 5000).

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.

La Commission devrait pouvoir adopter des actes délégués afin de déterminer des règles techniques établissant **les modèles des plans de surveillance**. Ces modèles devraient être les plus simples possibles et ne pas engendrer de bureaucratie inutile.

Surveillance des émissions : le Parlement 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 émis ainsi que **l'efficacité énergétique** telle que définie à l'annexe II. Les informations relatives à la cargaison et au transport effectué ne devraient pas être surveillées. La partie européenne d'un trafic hauturier faisant escale dans plusieurs ports de l'Union devrait être assimilée à un seul voyage.

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

Enfin la surveillance annuelle devrait porter sur le temps total passé en mer et à quai.

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.

Respect des obligations de surveillance et de déclaration et inspections : le Parlement a suggéré que l'AESM profite de ses visites et inspections destinées à suivre l'application de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative au contrôle par l'État du port pour surveiller également la mise en œuvre des dispositions par les autorités nationales compétentes et faire rapport à la Commission.

Publication des informations : la Commission devrait publier les émissions annuelles déclarées en respectant la confidentialité des informations commerciales afin de protéger un intérêt économique légitime.

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.

Annexes : 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.