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

2013/0224(COD) - 29/04/2015 - Acte final

OBJECTIF : établir un système de surveillance, de déclaration et de vérification (*monitoring, reporting and verification – MRV*) des émissions de CO2 du secteur des transports maritimes, en tant que première étape vers un système MRV mondial.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

CONTENU : le règlement établit **des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO2)** ainsi que d'autres informations utiles concernant les navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO2 du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.

L'instauration d'un système MRV au niveau de l'Union devrait entraîner **une réduction des émissions allant jusqu'à 2 %** par rapport à une situation inchangée, ainsi que des économies nettes agrégées pouvant atteindre 1,2 milliard d'euros d'ici à 2030.

Champ d'application: seraient soumis aux règles du système MRV, **les navires d'une jauge brute supérieure à 5.000**, pour ce qui concerne les émissions de CO2 produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

Les émissions de CO2 qui se produisent **dans les ports de l'Union**, y compris les émissions des navires à quai ou manœuvrant dans un port, seraient également prises en considération. Les règles du système MRV devraient s'appliquer **sans discrimination à tous les navires**, quel que soit leur pavillon.

Seraient exclus du champ d'application, les navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires, aux navires de pêche ou aux navires-usines pour le traitement du poisson, aux navires en bois de construction primitive, aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ou aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Plan de surveillance : le 31 août 2017 au plus tard, les compagnies devraient présenter aux vérificateurs, pour chacun de leurs navires, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions de CO2 et des autres informations utiles. Les compagnies devraient vérifier régulièrement, et au moins une fois par an, si le plan de surveillance du navire rend compte de la nature et du fonctionnement du navire et si la méthode de surveillance peut être améliorée.

À compter du 1er janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance évalué conformément au règlement, devraient surveiller les émissions de CO2 de chaque navire, **par voyage et sur une base annuelle**.

Méthodes de surveillance : les règles devraient tenir compte des exigences en vigueur et des données qui sont déjà disponibles à bord des navires. Les compagnies pourraient donc choisir **une des quatre méthodes** de surveillance suivantes: i) l'utilisation des notes de livraison de soutes, ii) la surveillance des soutes à combustible à bord, iii) le recours à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou iv) la mesure directe des émissions.

Vérification : la vérification par des **vérificateurs accrédités et indépendants** devrait garantir que les plans de surveillance et les déclarations d'émissions 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.

Contrôle : le contrôle de la mise en œuvre par les États membres agissant en tant qu'États du pavillon ou en tant qu'États du port (que ce soit dans le cadre du contrôle par l'État du port - ou par des inspections spécifiques du système MRV) servirait à vérifier la présence d'un document de conformité en cours de validité à bord des navires lorsqu'ils font escale dans des ports relevant de leur juridiction, et à **appliquer des sanctions**, le cas échéant.

Dans le cas des navires n'ayant pas respecté les exigences de surveillance et de déclaration pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives et lorsque d'autres mesures visant à en assurer le respect ont échoué, le règlement prévoit **la possibilité d'une expulsion**.

Enfin, **l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)** se verrait confier un nombre de tâches limité, principalement en lien avec la base de données de contrôle de la mise en œuvre.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 1.7.2015.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de tenir compte de la réglementation internationale (notamment au niveau de l'Organisation maritime internationale - OMI), ainsi que des évolutions technologiques et scientifiques dans ce domaine. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans (tacitement prorogée) à compter du 1er juillet 2015**. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.