

Émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes: système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires

2019/0017(COD) - 04/02/2019 - Document de base législatif

OBJECTIF : modifier le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (règlement MRV de l'UE) afin de tenir compte du nouveau système mondial de collecte de données de l'Organisation maritime internationale (OMI).

ACTE PROPOSÉ : règlement du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : le transport maritime international est à ce jour le seul moyen de transport auquel ne s'appliquent pas les engagements pris par l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). En 2015, il a contribué à hauteur de 13 % aux émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE dues au secteur des transports.

Dans sa [résolution](#) de février 2014 sur un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030, le Parlement européen a observé que tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour que l'Union puisse apporter sa juste contribution aux efforts mondiaux.

Le volume du commerce maritime devrait croître à l'avenir, ce qui entraînera une augmentation considérable des émissions de GES liées à ce secteur si des mesures d'atténuation ne sont pas mises en place rapidement. Selon une étude de l'OMI, les émissions du transport maritime mondial pourraient augmenter de 50 % à 250 % d'ici à 2050, en fonction de l'évolution de la situation économique et énergétique.

Le «règlement MRV de l'UE » a pour objectif de recueillir des données relatives aux émissions dues au transport maritime afin d'orienter les décisions futures et d'encourager les réductions des émissions en fournissant aux marchés concernés des informations sur l'efficacité énergétique des navires. Il oblige les compagnies à surveiller, déclarer et vérifier, sur une base annuelle à partir de 2018, la consommation de combustible, les émissions de CO₂ et l'efficacité énergétique de leurs navires durant les voyages qu'ils effectuent au départ et à destination de ports de l'Espace économique européen (EEE).

À la suite de l'accord de Paris de 2015 sur les changements climatiques, l'OMI a adopté, en octobre 2016, un système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (le «système mondial de collecte de données de l'OMI»).

Compte tenu de la coexistence de ces deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification, la Commission a examiné comment les deux systèmes pourraient être alignés afin de réduire la charge administrative pesant sur les navires, tout en préservant les objectifs du règlement MRV de l'UE.

ANALYSE D'IMPACT : l'option retenue est celle d'un alignement partiel des deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification en vue de contribuer à réduire la charge administrative imposée aux compagnies maritimes, tout en préservant les objectifs essentiels du règlement MRV de l'UE.

Cet alignement partiel ne devrait cependant pas modifier le règlement MRV de l'UE pour ce qui est de la gouvernance, du champ d'application du règlement et de ses exigences en matière de vérification, de transparence et de déclaration des émissions de CO₂. Toute modification apportée au règlement MRV de l'UE devrait donc se limiter à mettre celui-ci en adéquation avec le système mondial de collecte de données de l'OMI pour les aspects qui concernent les définitions, les paramètres de surveillance ainsi que les plans et modèles de surveillance.

CONTENU : la proposition de modification du [règlement \(UE\) 2015/757](#) vise à réduire la charge administrative imposée aux navires effectuant des activités de transport maritime qui relèvent à la fois du règlement MRV de l'UE et du système mondial de collecte de données de l'OMI, tout en préservant les objectifs spécifiques de l'action de l'UE dans ce domaine.

La proposition vise ainsi à :

- modifier les termes «compagnie» et «période de déclaration», ainsi que l'attribution des obligations de surveillance et de déclaration en cas de «changement de compagnie». L'objectif est de faire en sorte que les mêmes entités juridiques s'acquittent, sur la base de périodes de référence calculées de manière similaire, des exigences de surveillance et de déclaration découlant aussi bien du règlement MRV de l'UE que du système mondial de collecte de données de l'OMI pour les navires relevant de sa compétence utilisés pour des activités de transport maritime liées à l'EEE ;
- modifier les paramètres de surveillance : à cette fin, i) le paramètre «port en lourd» devrait être communiqué, mais la déclaration de la «cargaison transportée» devrait rester facultative ; ii) le paramètre «temps passé en mer» devrait être remplacé par le paramètre «heures pendant lesquelles le navire fait route» tel qu'il est défini dans le cadre du système mondial de collecte de données de l'OMI ; iii) la «distance parcourue» devrait être calculée selon la méthode prévue par le système mondial de collecte de données de l'OMI afin de réduire la charge administrative ;
- rationaliser le contenu des plans de surveillance afin de tenir compte du système mondial de collecte de données de l'OMI, sauf en ce qui concerne les parties du plan qui sont nécessaires pour garantir que seules les données ayant trait à l'UE sont surveillées et communiquées dans le cadre du règlement MRV de l'UE. Par conséquent, toutes les dispositions relatives à la surveillance «par voyage» devraient être maintenues dans le plan de surveillance.

En revanche, certaines caractéristiques du règlement MRV de l'Union seraient conservées :

- le champ d'application du règlement MRV de l'UE sera maintenu pour ce qui est des activités et des navires couverts (ce qui signifie que la majorité des navires d'une jauge brute supérieure à 5000 faisant escale dans des ports de l'UE à des fins de transport maritime seront couverts) ;
- les émissions de CO₂ générées par les navires à l'intérieur des ports de l'Union devront être surveillées et déclarées séparément. Les données relatives aux voyages effectués à l'intérieur d'un État membre de l'UE seront elles aussi surveillées et communiquées. Les dispositions du règlement en vigueur en matière de vérification des données par des tiers accrédités seront conservées ;
- enfin, les dispositions du règlement MRV de l'UE relatives à la publication des données relatives aux émissions de CO₂ et à l'efficacité énergétique de chaque navire doivent aussi être maintenues.