

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

2021/0211B(COD) - 18/04/2023 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 500 voix pour, 131 contre et 11 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union et le règlement (UE) 2015/757.

Le Parlement a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Modifications du règlement (UE) 2015/757 relatif à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime (MRV)

Les modifications apportées au règlement (UE) 2015/757 visent à prévoir des règles en matière de surveillance, de déclaration et de vérification qui sont nécessaires pour étendre le système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE de l'UE) aux activités de transport maritime et à prévoir la surveillance, la déclaration et la vérification d'autres émissions de gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires.

Le règlement modifié établit **des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de gaz à effet de serre** 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 gaz à effet de serre du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.

Champ d'application

Afin d'accroître l'efficacité environnementale du système de surveillance, de déclaration et de vérification, de garantir des conditions de concurrence équitables et de réduire le risque de contournement, les cargos de marchandises diverses d'une jauge brute inférieure à 5.000 mais non inférieure à 400 seront inclus dans le règlement (UE) 2015/757 **à partir de 2025**.

Les navires de haute mer sont responsables d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre. Par conséquent, le règlement modifié s'appliquera également aux **navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 à partir de 2025**. La Commission évaluera avant le 31 décembre 2024 si d'autres types de navires d'une jauge brute inférieure à 5.000 mais non inférieure à 400 devraient être inclus dans le règlement (UE) 2015/757.

Le texte amendé souligne que si les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) représentent la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, les émissions de méthane (CH₄) et de protoxyde d'azote (N₂O) représentent une part non négligeable de ces émissions. Le règlement prévoit dès lors **d'inclure les émissions autres que celles de CO₂ (méthane et N₂O) dans le règlement MRV à partir de 2024.**

Méthodes de surveillance des émissions de CO₂ et autres informations pertinentes

Au plus tard le 1er octobre 2023, la Commission adoptera les actes délégués afin de tenir compte de l'inclusion des émissions de CH₄ et de N₂O, ainsi que de l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre produites par les navires de ravitaillement en mer, dans le champ d'application du règlement. Les méthodes de surveillance des émissions de CH₄ et de N₂O devraient être fondées sur les mêmes principes que les méthodes de surveillance des émissions de CO₂, avec toutes les adaptations nécessaires pour refléter la nature du gaz à effet de serre concerné.

Déclaration d'émissions

À partir de 2025, au plus tard le 31 mars de chaque année, les compagnies devront présenter à l'autorité responsable, aux autorités des États du pavillon concernés pour les navires battant pavillon d'un État membre et à la Commission une déclaration d'émissions pour l'ensemble de la période de déclaration pour chaque navire placé sous leur responsabilité, qui a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur. L'autorité responsable pourra exiger que les compagnies soumettent leurs déclarations d'émissions pour une date antérieure au 31 mars, mais pas avant le 28 février.

Publication d'informations et rapport de la Commission

La Commission devra évaluer tous les deux ans l'impact global des activités de transport maritime sur le climat mondial, y compris par les émissions ou les effets des gaz à effet de serre autres que le CO₂ et des particules ayant un potentiel de réchauffement planétaire non couvert par le présent règlement.

Réexamen

Enfin, la Commission devra, au plus tard le 31 décembre 2024, réexaminer le règlement, notamment en tenant compte de l'expérience acquise lors de sa mise en œuvre, entre autres pour inclure les navires d'une jauge brute inférieure à 5000 mais non inférieure à 400 dans le champ d'application du règlement en vue d'une éventuelle inclusion ultérieure de ces navires dans le champ d'application de la directive 2003/87/CE ou pour proposer d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par ces navires. Le réexamen sera accompagné, s'il y a lieu, d'une proposition législative.