

Comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport

2023/0266(COD) - 11/07/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir des règles harmonisées pour comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre des services de transport de marchandises et de passagers.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre est utilisée dans divers secteurs économiques - y compris les transports - pour générer des données relatives aux émissions de gaz à effet de serre provenant d'activités spécifiques d'entreprises et de particuliers. La mise à disposition de **données fiables sur les émissions** peut encourager la durabilité, l'innovation et les changements de comportement en faveur d'options de transport durables.

Pour libérer le potentiel de la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre dans les transports, il faut que les calculs sous-jacents soient comparables et précis, et qu'ils tiennent compte des caractéristiques spécifiques d'un service de transport donné. Par conséquent, les émissions devraient être quantifiées sur la base d'une approche méthodologique scientifiquement solide, détaillée et harmonisée.

Toutefois, il n'existe actuellement **aucun cadre universellement accepté pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport**. Pour quantifier ces émissions, les acteurs du transport peuvent choisir entre différentes normes, méthodologies, outils de calcul et de multiples bases de données et ensembles de données sur les valeurs par défaut des émissions. Il en résulte souvent **un écart important dans les résultats** qui compromet la comparabilité des chiffres d'émissions de gaz à effet de serre sur le marché et fournit des informations inexactes et trompeuses sur les performances d'un service de transport. Il y a également un risque de sélection d'une méthode de calcul des émissions et de données par défaut en fonction de ce qui est le plus avantageux pour une entité individuelle. Cela crée des conditions propices à **l'écoblanchiment** et peut donner de mauvaises incitations aux utilisateurs.

L'absence d'un cadre normalisé est généralement reconnue et a donné lieu à plusieurs tentatives de la part de l'industrie ou des gouvernements nationaux pour en produire un. Toutefois, aucun de ces efforts n'a permis d'harmoniser les méthodes de comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre ou d'utiliser de manière cohérente les données relatives aux gaz à effet de serre au niveau de l'Union.

On estime que près de 600.000 entités du secteur des transports de l'UE mesurent leurs émissions de gaz à effet de serre (2020), mais seulement 21.660 d'entre elles le font au niveau désagrégué nécessaire pour produire des données sur les émissions de gaz à effet de serre des services de transport. Cela ne représente que 1,2% des quelque 1,8 million d'entités effectuant elles-mêmes des opérations de transport. La faible adoption de la comptabilité des émissions de gaz à effet de serre est principalement observée parmi les PME, qui représentent la grande majorité des entités opérant sur le marché des transports de l'UE.

Cette initiative vise à surmonter les obstacles qui empêchent l'harmonisation de la mesure et du calcul des émissions de gaz à effet de serre et à faciliter leur adoption dans le secteur des transports. Elle établit un **cadre réglementaire commun** conçu pour soutenir des mesures spécifiques prises par l'industrie et les pouvoirs publics pour faciliter la transition verte. Ces mesures comprennent l'établissement de clauses de

transparence en matière de gaz à effet de serre dans les contrats de transport, la fourniture d'informations sur les émissions de gaz à effet de serre d'un service donné aux passagers ou la fixation de critères liés au climat pour les procédures de passation de marchés écologiques et les programmes de transport écologiques.

Cette initiative dite «CountEmissions EU» sur l'harmonisation de la comptabilisation des émissions dans les transports fait partie du paquet de propositions sur **l'écologisation du fret**, qui couvre plusieurs modes de transport. Son objectif est de faire progresser la décarbonation du transport de marchandises, de promouvoir le transport intermodal et d'achever l'espace ferroviaire unique européen. En plus de cette proposition, le paquet comprend :

- la révision de la directive 92/106/CEE du Conseil (la «directive sur les transports combinés) visant à encourager le recours au transport intermodal;
- la révision de la directive sur les poids et dimensions (directive 96/53/CE du Conseil);
- la proposition de règlement sur la planification et la gestion de la capacité ferroviaire.

CONTENU : le règlement proposé établit **des règles pour la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport** qui commencent ou se terminent sur le territoire de l'Union. Il s'appliquera à toute entité fournissant ou organisant des services de fret et de transport de voyageurs dans l'Union qui calcule les émissions de gaz à effet de serre d'un service de transport commençant ou se terminant sur le territoire de l'Union et divulguant des informations désagrégées sur ces émissions à tout tiers à des fins commerciales ou réglementaires.

La Commission propose notamment une **approche méthodologique commune** permettant aux entreprises de calculer leurs émissions de gaz à effet de serre si elles choisissent de publier ces informations ou si elles sont invitées à les partager pour des raisons contractuelles. La méthodologie proposée est basée sur la **norme EN ISO 14083** récemment adoptée pour la quantification et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'exploitation des chaînes de transport de passagers et de marchandises.

L'objectif général de cette proposition est d'inciter les entreprises et les clients à modifier leur comportement afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des services de transport, grâce à l'adoption et à l'utilisation de données comparables et fiables sur les émissions de gaz à effet de serre.

La proposition comprend

- une **méthodologie de référence commune** fournie par la norme EN ISO 14083, garantissant que le calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport est effectué de manière normalisée dans l'ensemble du secteur des transports;
- une **approche harmonisée pour les données d'entrée**, en encourageant l'utilisation de données primaires, en autorisant les données modélisées, en augmentant la fiabilité, l'accessibilité et l'adéquation des valeurs par défaut et en atténuant les variations entre les ensembles de données nationaux, régionaux et sectoriels;
- une **base de données centrale de l'UE** contenant des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions de gaz à effet de serre, afin d'améliorer la comparabilité des résultats en matière d'émissions de gaz à effet de serre;
- une **base de données centrale de l'UE** sur les facteurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut;

- des **paramètres** appropriés pour la production et le partage des données sur les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des règles communes pour la communication et la transparence des résultats de la comptabilisation des émissions;

- **un système de vérification commun**, proportionné et fiable pour les informations sur les émissions de gaz à effet de serre générées par les services de transport et pour les processus de calcul sous-jacents. Les **PME** devraient être exemptées des exigences liées à la vérification, à moins que ces entreprises ne souhaitent obtenir une preuve de conformité;

- les règles relatives au développement et à l'utilisation d'outils techniques de calcul des émissions.

Il est proposé que toutes ces dispositions soient pleinement applicables 42 mois après l'entrée en vigueur du règlement.

Implications budgétaires

La proposition entraîne des coûts nets actualisés pour le budget de l'Union de 600.000 EUR pour la période 2025-2027 et des ressources supplémentaires de 6,3 millions EUR pour la période 2028-2050.