

CO2 – réglementation européenne

REGLEMENT MRV

Concernant le shipping, la politique européenne part du constat que l'importance relative et absolue des émissions du maritime va considérablement augmenter dans les prochaines décennies, alors que le secteur dispose d'une marge importante d'amélioration d'efficacité énergétique. L'UE a affirmé à plusieurs reprises sa préférence pour une solution internationale, mais prend les mesures nécessaires pour anticiper un éventuel échec des discussions internationales. En 2013, la commission a publié une stratégie prévoyant 3 étapes : la collecte de données (qui s'est traduite par l'adoption en 2015 du règlement MRV), la fixation d'objectifs de réduction, et enfin des mesures complémentaires pouvant comprendre des instruments de marché.

Les principales dispositions du règlement 2015/757 sont les suivantes :

Champ d'application :

Le règlement s'applique :

- Aux seules émissions de CO2
- Aux navires de plus de 5000 GT arrivant/quittant un port de l'UE (y compris le temps passé au port), pour les voyages depuis/vers le dernier/premier port non UE ou entre deux ports UE
- La définition du voyage (transport de passagers ou de marchandises) exclut les navires « de service »

Modalités de surveillance et de déclaration :

Les compagnies doivent surveiller et déclarer les émissions de leurs navires couverts par le règlement, de manière transparente, cohérente et vérifiable.

Avant le **31 août 2017**, ou deux mois après la première escale dans un port UE intervenant après le 31 août 2017, les compagnies soumettent au vérificateur un **plan de surveillance**, c'est-à-dire une description exhaustive et transparente de la méthode de surveillance choisie.

La compagnie vérifie au moins une fois par an que le plan de surveillance est toujours à jour, et s'il peut être amélioré. Les changements éventuels sont notifiés au vérificateur, qui les évalue et lui notifie en retour la conformité du plan ainsi modifié.

A partir du **1^{er} janvier 2018**, les compagnies procèdent à une **surveillance** sur la base du voyage et sur une base annuelle. Les navires ne touchant que des escales UE, et effectuant plus de 300 voyages/an sont toutefois exemption de la surveillance/voyage.

A partir du **30 avril 2019**, elles **déclarent** tous les ans à la Commission et à leur pavillon les émissions et les autres informations pertinentes, telles que validées par le vérificateur, et selon un format harmonisé et automatisé.

Modalités de vérification :

Le vérificateur est indépendant, et est accrédité par l'organisme national désigné par le [règlement 765/2008](#)¹. Il évalue la **conformité du plan de surveillance**. En cas de non-conformité, la compagnie procède aux modifications nécessaires du plan, et à leur mise en œuvre avant le début de la période de surveillance.

Il évalue également la **conformité de la déclaration d'émissions**. En cas d'erreurs, il en informe la compagnie qui devra les corriger pour fournir une déclaration révisée. Si ce n'est pas le cas, il indique dans son rapport de vérification que la déclaration n'est pas conforme aux dispositions du règlement. Pour procéder à ces évaluations de conformité, il évalue la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance et des données déclarées, sur une base documentaire. Il peut toutefois procéder à des contrôles par sondage pendant le processus de vérification.

La Commission peut adopter des actes délégués pour préciser davantage les modalités de vérification.

Le cas échéant, le vérificateur délivre un **document de conformité**, et en informe la Commission et le pavillon. Ce document doit être conservé à bord du navire.

Autres dispositions :

Contrôle et sanctions :

Les Etats membres s'assurent que les navires battant leur pavillon remplissent leurs obligations de surveillance et de déclaration ; elles sont présumées remplies si le navire dispose d'un document de conformité.

La présence du document de conformité est vérifiée par le PSC.

En cas de non respect des dispositions relatives à la surveillance et à la déclaration pendant plus de deux années consécutives, et si les autres mesures de mise en œuvre ont échoué, l'Etat du port peut expulser le navire.

Publication :

Tous les ans à partir du 30 juin 2019, la Commission publie les émissions déclarées et les informations suivantes :

- Nom du navire
- EEDI ou EIV

¹ Les sociétés de classification ne sont donc, a priori, pas automatiquement autorisées à proposer des prestations dans le cadre du MRV, et devront être accréditées.

- Emissions annuelles
- Consommation totale de combustible
- Consommation et émissions moyennes par distance parcourue
- Consommation et émissions totales par distance et cargaison
- Temps total passé en mer
- Méthode de surveillance appliquée
- Date de délivrance et d'expiration du document de conformité ; identité du vérificateur

Lorsque, pour des raisons spécifiques, la publication de certaines données non liées aux émissions nuirait à des intérêts commerciaux, un niveau d'agrégation différent peut être adopté, à la demande de la compagnie. Si cela n'est pas possible, ces données ne sont pas publiées.

La Commission publie un rapport annuel sur les émissions, où elle inclut des explications à l'intention du public.

Elle évalue deux fois par an l'impact des émissions maritimes sur le changement climatique.

PROGRAMMES DE FINANCEMENTS :

Au **niveau européen**, le principal instrument de financement utilisé par les armateurs est le [Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe](#). Il est doté d'un budget de 22 milliards € pour la période 2014-2020, dont la moitié est réservée aux pays éligibles aux fonds de cohésion. Un appel à projets est publié tous les automnes, et donne lieu à une sélection sévère puisqu'il y a quatre fois plus de demandes de financement que de fonds disponibles, pour les pays non-cohésion.

S'y ajoutent, mais sont moins utilisés et/ou nouveaux :

- L'appel blending (1^{er} appel en 2017 – cf infomail JUR1705)
- L'instrument innovant de la BEI (projet pilote – cf infomail ECOFI1615)
- Le programme de R&D de l'UE, [Horizon2020](#), dont les priorités sont l'excellence scientifique, la primauté industrielle et les défis sociétaux - parmi lesquels figurent les transports intelligents, verts et intégrés ainsi que la lutte contre le changement climatique.