



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

2013/0224(COD)

5.12.2013

AMENDEMENTS

80 - 278

Projet de rapport
Theodoros Skylakakis
(PE522.893v01-00)

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013

Proposition de règlement
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

AM\1012185FR.doc

PE524.761v01-00

FR

Unie dans la diversité

FR

Amendement 80

Satu Hassi

Proposition de règlement

Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) La meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consiste à mettre en **place** un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification – MRV) des émissions de **CO₂**, basé sur la consommation de combustible des navires, qui constituerait la première étape d'une approche progressive visant à inclure les émissions du transport maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Amendement

(4) La meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consiste à mettre en **œuvre une mesure fondée sur le marché, qui requiert la mise en place d'un** système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification – MRV) des émissions de **gaz à effet de serre**, basé sur la consommation de combustible des navires, qui constituerait la première étape d'une approche progressive visant à inclure les émissions du transport maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre. **L'accès public aux données relatives aux émissions contribuera à éliminer nombre des obstacles commerciaux qui empêchent l'adoption de nombreuses mesures à coût négatif qui réduiraient les émissions du secteur.**

Or. en

Amendement 81

Corinne Lepage

Proposition de règlement

Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) La meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consiste à mettre en place un système de

Amendement

(4) La meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consiste à mettre en place **des mesures**

surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification – MRV) des émissions de CO₂, basé sur la consommation de combustible des navires, qui constituerait la première étape d'une approche progressive visant à inclure les émissions du transport maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre.

fondées sur le marché. La première étape indispensable à la mise en place d'un système ETS pour le transport maritime est la mise en place d'un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification – MRV) des émissions de CO₂, basé sur la consommation de combustible des navires, qui constituerait la première étape d'une approche progressive visant à inclure les émissions du transport maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Or. fr

Amendement 82
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) La meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consiste à mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification – MRV) des émissions de CO₂, basé sur la consommation de combustible des navires, qui constituerait la première étape d'une approche progressive *visant à inclure les émissions du transport maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre.*

Amendement

(4) La meilleure solution pour réduire les émissions de dioxyde de carbone du transport maritime à l'échelle de l'Union consiste à mettre en place un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification – MRV) des émissions de CO₂, basé sur la consommation de combustible des navires *pour la collecte de données agrégées concernant les émissions de CO₂*, qui constituerait la première étape d'une approche progressive *qui peut être justifiée par la nécessité de réduire ces émissions.*

Or. en

Amendement 83
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) L'instauration d'un système MRV au niveau de l'Union devrait entraîner une réduction des émissions ***de près de 2 % par rapport à une situation inchangée, ainsi que des économies nettes agrégées de près de 1,2 milliard d'euros d'ici à 2030*** étant donné qu'un tel système pourrait contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux, ***en particulier ceux liés au manque d'informations sur l'efficacité énergétique des navires***. Cette réduction des coûts de transport devrait faciliter le commerce international. De surcroît, un système MRV fiable est un préalable à l'adoption de toute mesure fondée sur le marché ou ***de toute norme d'efficacité énergétique***, que ce soit au niveau de l'Union ou sur le plan international. Il fournit également des données fiables permettant de fixer des objectifs de réduction des émissions précis et d'évaluer les progrès accomplis par le secteur des transports maritimes sur la voie d'une économie à faible intensité de carbone.

Amendement

(7) L'instauration d'un système MRV au niveau de l'Union devrait entraîner une réduction des émissions étant donné qu'un tel système pourrait contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux. Cette réduction des coûts de transport devrait faciliter le commerce international. De surcroît, un système MRV fiable est un préalable à l'adoption de toute mesure fondée sur le marché ou ***d'autres mesures visant à fournir une meilleure base pour l'application du principe du pollueur-payeur***, que ce soit au niveau de l'Union ou sur le plan international. Il fournit également des données fiables permettant de fixer des objectifs de réduction des émissions précis et d'évaluer les progrès accomplis par le secteur des transports maritimes sur la voie d'une économie à faible intensité de carbone.

Or. en

Amendement 84

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

(7 bis) Des informations fiables concernant les émissions de CO₂ et la consommation de combustible des navires sont nécessaires afin de mettre en œuvre ultérieurement un système de tarification de ces émissions. En l'absence d'accord international qui inclurait dans ses objectifs de réduction les émissions provenant du transport maritime international et serait approuvé par les États membres dans le cadre de

Amendement

L'Organisation maritime internationale ou par l'Union dans le cadre de la CCNUCC dans un délai de trois ans à compter de la première publication des données visées à l'article 21, il conviendrait que la Commission présente une proposition visant à mettre en œuvre un système de tarification des émissions du transport maritime international.

Or. en

Amendement 85

Françoise Grossetête

Proposition de règlement

Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(8) Tous les voyages à l'intérieur de l'Union, tous les voyages à destination de l'Union, entre le dernier port situé en dehors de l'UE et le premier port d'escale situé dans l'UE et tous les voyages en provenance de l'Union, entre un port situé dans l'Union et le premier port d'escale en dehors de l'Union, devraient être pris en considération aux fins de la surveillance. Les émissions de CO₂ qui se produisent dans les ports de l'Union, y compris par les navires à quai ou manœuvrant dans un port, devraient également être prises en considération, notamment lorsque des mesures spécifiques sont prévues pour réduire ou éviter ces émissions. Ces règles devraient s'appliquer sans discrimination à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

Amendement

(8) Tous les voyages à l'intérieur de l'Union, tous les voyages à destination de l'Union, entre le dernier port situé en dehors de l'UE et le premier port d'escale situé dans l'UE et tous les voyages en provenance de l'Union, entre un port situé dans l'Union et le premier port d'escale en dehors de l'Union, devraient être pris en considération aux fins de la surveillance. Les émissions de CO₂ qui se produisent dans les ports de l'Union, y compris par les navires à quai ou manœuvrant dans un port, devraient également être prises en considération, notamment lorsque des mesures spécifiques ***et des technologies alternatives, telles que des infrastructures de branchement électrique des navires à quai,*** sont prévues pour réduire ou éviter ces émissions. Ces règles devraient s'appliquer sans discrimination à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

Or. fr

Justification

Dans les villes portuaires, les émissions des navires constituent une source importante de pollution urbaine. Le branchement des navires à quai au réseau électrique permettrait à ces

derniers d'éteindre leurs moteurs, éliminant ainsi une partie des nuisances. Cette technologie est déjà mûre et présente de nombreux avantages environnementaux, en plus du potentiel industriel qu'elle peut représenter.

Amendement 86

Satu Hassi

Proposition de règlement

Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Un système MRV de l'Union fiable et propre aux navires devrait être basé sur les émissions calculées d'après le combustible consommé lors des voyages en provenance et à destination des ports de l'Union car, du fait de la grande capacité des réservoirs des navires, les données relatives aux ventes de combustible ne pourraient pas fournir d'estimations suffisamment précises de la consommation de combustible dans ce cadre spécifique.

Amendement

(10) Un système MRV de l'Union fiable et propre aux navires devrait être basé sur les émissions calculées d'après le combustible consommé ***ou sur la déclaration précise des émissions réelles*** lors des voyages en provenance et à destination des ports de l'Union car, du fait de la grande capacité des réservoirs des navires, les données relatives aux ventes de combustible ne pourraient pas fournir d'estimations suffisamment précises de la consommation de combustible dans ce cadre spécifique.

Or. en

Justification

Les navires ayant recours à une surveillance continue obtiennent des informations précises sur leurs émissions et ne devraient pas avoir à reconvertir ces données en termes de consommation de combustible.

Amendement 87

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Le système MRV de l'Union devrait également s'appliquer à d'autres informations en rapport avec le climat qui permettent de déterminer l'efficacité énergétique des navires ou d'analyser de manière plus approfondie les facteurs favorisant les émissions. Ce champ

Amendement

supprimé

d'application met également le système MRV de l'Union en adéquation avec les initiatives internationales visant à instaurer des normes de rendement applicables aux navires existants, et qui prévoient également des mesures opérationnelles, et il contribue à l'élimination des obstacles commerciaux liés au manque d'informations.

Or. en

Justification

À ce stade initial, le système MRV ne devrait couvrir que les émissions de CO₂. Le système pourrait être complété ultérieurement par d'autres informations en rapport avec le climat. Le fait d'imposer à ce stade des normes de l'UE en matière de notification du rendement pourrait nuire aux développements au sein de l'Organisation maritime internationale.

Amendement 88

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Le système MRV de l'Union devrait **également s'appliquer à d'autres informations en rapport avec le climat qui permettent** de déterminer l'efficacité énergétique des navires ou d'analyser de manière plus approfondie les facteurs favorisant les émissions. Ce champ d'application met également le système MRV de l'Union en adéquation avec les initiatives internationales visant à instaurer des normes de rendement applicables aux navires existants, et qui prévoient également des mesures opérationnelles, et il contribue à l'élimination des obstacles commerciaux liés au manque d'informations.

Amendement

(11) Le système MRV de l'Union devrait **permettre** de déterminer l'efficacité énergétique des navires ou d'analyser de manière plus approfondie les facteurs favorisant les émissions Ce champ d'application met également le système MRV de l'Union en adéquation avec les initiatives internationales visant à instaurer des normes de rendement applicables aux navires existants, et qui prévoient également des mesures opérationnelles, et il contribue à l'élimination des obstacles commerciaux liés au manque d'informations.

Or. en

Amendement 89

Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) Le système MRV de l'Union devrait également s'appliquer à d'autres informations ***en rapport avec le climat*** qui permettent de déterminer l'efficacité énergétique des navires ou d'analyser de manière plus approfondie les facteurs favorisant les émissions. Ce champ d'application met également le système MRV de l'Union en adéquation avec les initiatives internationales visant à instaurer des normes de rendement applicables aux navires existants, et qui prévoient également des mesures opérationnelles, et il contribue à l'élimination des obstacles commerciaux liés au manque d'informations.

Amendement

(11) Le système MRV de l'Union devrait également s'appliquer à d'autres informations qui permettent de déterminer l'efficacité énergétique des navires ou d'analyser de manière plus approfondie les facteurs favorisant les émissions Ce champ d'application met également le système MRV de l'Union en adéquation avec les initiatives internationales visant à instaurer des normes de rendement applicables aux navires existants, et qui prévoient également des mesures opérationnelles, et il contribue à l'élimination des obstacles commerciaux liés au manque d'informations.

Or. en

Amendement 90
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Afin de limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les armateurs et les exploitants de navires, en particulier les petites et moyennes entreprises, ***et afin d'optimiser le rapport coûts-bénéfices du système MRV*** sans compromettre l'objectif qui est de couvrir la majeure partie des émissions ***de gaz à effet de serre*** du secteur des transports maritimes, ***les règles du MRV devraient uniquement s'appliquer aux grands émetteurs. Le seuil de 5 000 de jauge brute (GT) a été retenu à l'issue d'une analyse objective fine de la taille et des émissions des navires qui effectuent des voyages à destination et en provenance de ports de l'Union européenne. Les navires***

Amendement

(12) Afin de limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les armateurs et les exploitants de navires, en particulier les petites et moyennes entreprises, sans compromettre l'objectif qui est de couvrir la majeure partie des émissions ***CO₂*** du secteur des transports maritimes, ***le système MRV devrait s'appliquer aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000.***

d'une jauge brute supérieure à 5000 représentent environ 55 % des navires faisant escale dans les ports de l'Union et sont responsables d'environ 90 % des émissions y afférentes. Ce seuil non discriminatoire garantirait la prise en compte des principaux émetteurs. Un seuil plus bas alourdirait la charge administrative, tandis qu'un seuil plus élevé restreindrait la couverture des émissions et limiterait l'efficacité environnementale du système.

Or. en

Amendement 91
Spyros Danellis
Proposition de règlement
Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Afin de limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les armateurs et les exploitants de navires, en particulier les petites et moyennes entreprises, et afin d'optimiser le rapport coûts-bénéfices du système MRV sans compromettre l'objectif qui est de couvrir la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports maritimes, les règles du MRV devraient uniquement s'appliquer aux grands émetteurs. Le seuil de 5000 de jauge brute (GT) a été retenu à l'issue d'une analyse objective fine de la taille et des émissions des navires qui effectuent des voyages à destination et en provenance de ports de l'Union européenne. Les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 représentent environ 55 % des navires faisant escale dans les ports de l'Union et sont responsables d'environ 90 % des émissions y afférentes. Ce seuil non discriminatoire garantirait la prise en compte des principaux émetteurs. Un seuil plus bas alourdirait la charge administrative, tandis qu'un seuil plus élevé restreindrait la

Amendement

(12) Afin de limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les armateurs et les exploitants de navires, en particulier les petites et moyennes entreprises, et afin d'optimiser le rapport coûts-bénéfices du système MRV sans compromettre l'objectif qui est de couvrir la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports maritimes, les règles du MRV devraient uniquement s'appliquer aux grands émetteurs. Le seuil de 5000 de jauge brute (GT) a été retenu à l'issue d'une analyse objective fine de la taille et des émissions des navires qui effectuent des voyages à destination et en provenance de ports de l'Union européenne. Les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 représentent environ 55 % des navires faisant escale dans les ports de l'Union et sont responsables d'environ 90 % des émissions y afférentes. Ce seuil non discriminatoire garantirait la prise en compte des principaux émetteurs. Un seuil plus bas alourdirait la charge administrative, tandis qu'un seuil plus élevé restreindrait la

couverture des émissions et limiterait l'efficacité environnementale du système.

couverture des émissions et limiterait l'efficacité environnementale du système.
Cela sera mis en œuvre au travers d'une dérogation temporaire, dans l'attente d'un accord global ou d'un réexamen ultérieur.

Or. en

Justification

Les navires de jauge brute comprise entre 400 et 5 000 relèvent à juste titre du champ d'application du règlement mais devraient bénéficier d'une dérogation jusqu'à ce qu'un accord global soit réalisé ou que des moyens plus efficaces par rapport au coût de renforcer le système MRV soient identifiés.

Amendement 92

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Afin de ***limiter le plus possible la charge administrative pesant sur les armateurs et les exploitants de navires, en particulier les petites et moyennes entreprises, et afin d'optimiser le rapport coûts-bénéfices du système MRV sans compromettre l'objectif qui est de couvrir la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports maritimes***, les règles du MRV devraient ***uniquement*** s'appliquer aux ***grands émetteurs***. Le seuil ***de 5 000*** de jauge brute (GT) a été retenu à l'issue d'une analyse objective fine de la taille et des émissions des navires ***qui effectuent des voyages à destination et en provenance de ports de l'Union européenne. Les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 représentent environ 55 % des navires faisant escale dans les ports de l'Union et sont responsables d'environ 90 % des émissions y afférentes***. Ce seuil non discriminatoire garantirait ***la prise en compte des principaux émetteurs. Un seuil plus bas alourdirait la charge administrative, tandis qu'un seuil plus***

Amendement

(12) Afin de ***garantir la cohérence*** du système MRV ***de l'Union avec l'annexe VI de la convention Marpol***, les règles du MRV devraient s'appliquer aux ***navires de jauge brute supérieure à 400***. Le seuil ***de 400*** de jauge brute (GT) a été retenu ***au niveau international*** à l'issue d'une analyse objective fine de la taille et des émissions des navires. Ce seuil non discriminatoire garantirait ***des conditions équitables au niveau international***.

élevé restreindrait la couverture des émissions et limiterait l'efficacité environnementale du système.

Or. en

Amendement 93
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Afin de réduire encore les **contraintes** administratives des armateurs et des exploitants de navires, il convient que les règles de surveillance ciblent le CO₂, qui est de loin le principal gaz à effet de serre émis par les transports maritimes puisqu'il représente près de 98 % des émissions de gaz à effet de serre de ce secteur.

Amendement

(13) Afin de réduire encore les **charges** administratives des armateurs et des exploitants de navires, il convient que les règles de surveillance ciblent le CO₂, qui est de loin le principal gaz à effet de serre émis par les transports maritimes puisqu'il représente près de 98 % des émissions de gaz à effet de serre de ce secteur.

Or. en

Amendement 94
Satu Hassi
Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Il convient que les règles tiennent compte des exigences en vigueur et des données qui existent déjà à bord des navires; les **armateurs** devraient donc avoir la possibilité de choisir une des quatre méthodes de surveillance consistant à faire usage des notes de livraison de soutes, à surveiller les soutes à combustible, à recourir à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou à mesurer directement les émissions. Le choix opéré devrait être consigné dans un plan de surveillance spécifique du navire fournissant des détails sur l'application de la méthode retenue.

Amendement

(14) Il convient que les règles tiennent compte des exigences en vigueur et des données qui existent déjà à bord des navires; les **propriétaires de navires d'une jauge brute inférieure à 5 000** devraient donc avoir la possibilité de choisir une des quatre méthodes de surveillance consistant à faire usage des notes de livraison de soutes, à surveiller les soutes à combustible, à recourir à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou à mesurer directement les émissions. Le choix opéré devrait être consigné dans un plan de surveillance spécifique du navire fournissant des détails sur l'application de la méthode retenue.

Amendement 95
Spyros Danellis
Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Il convient que les règles tiennent compte des exigences en vigueur et des données qui existent déjà à bord des navires; les armateurs devraient donc avoir la possibilité de choisir une des quatre méthodes de surveillance consistant **à faire usage des notes de livraison de soutes**, à surveiller les soutes à combustible, à recourir à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou à mesurer directement les émissions. Le choix opéré devrait être consigné dans un plan de surveillance spécifique du navire fournissant des détails sur l'application de la méthode retenue.

Amendement

(14) Il convient que les règles tiennent compte des exigences en vigueur et des données qui existent déjà à bord des navires; les armateurs devraient donc avoir la possibilité de choisir une des quatre méthodes de surveillance consistant à surveiller les soutes à combustible, à recourir à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou à mesurer directement les émissions. **Les notes de livraison de soutes peuvent également être utilisées par les navires qui ne disposent pas de l'équipement nécessaire pour une surveillance automatisée pendant une période transitoire de deux ans.** Le choix opéré devrait être consigné dans un plan de surveillance spécifique du navire fournissant des détails sur l'application de la méthode retenue.

Justification

La surveillance s'appuyant sur les notes de livraison de soutes est moins précise que d'autres méthodes et c'est la seule à ne pouvoir être automatisée. Cette méthode laisse donc plus de place à l'erreur humaine et à la fraude, et sa vérification par les autorités compétentes est coûteuse et prend beaucoup de temps. Pour servir de modèle à un système global efficace, le système MRV de l'Union doit être fiable et précis; il ne devrait dès lors faire usage que de systèmes automatisés. Il peut s'avérer nécessaire d'accorder des délais supplémentaires à certains navires plus anciens pour l'installation de systèmes automatisés.

Amendement 96
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Il convient que les règles tiennent compte des exigences en vigueur et des données qui existent déjà à bord des navires; les armateurs devraient donc avoir la possibilité de choisir une des quatre méthodes de surveillance consistant à faire usage des notes de livraison de soutes, à surveiller les soutes à combustible, à recourir à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou à mesurer directement les émissions. Le choix opéré devrait être consigné dans un plan de surveillance spécifique du navire fournissant des détails sur l'application de la méthode retenue.

Amendement

(14) Il convient que les règles tiennent compte des exigences en vigueur et des données qui existent déjà à bord des navires; ***durant une période transitoire de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement***, les armateurs devraient donc avoir la possibilité de choisir une des quatre méthodes de surveillance, ***qui ne présentent pas le même degré de précision***, consistant à faire usage des notes de livraison de soutes, à surveiller les soutes à combustible, à recourir à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou à mesurer directement les émissions. ***À l'issue de cette période transitoire, les armateurs devraient avoir la possibilité de choisir une des deux méthodes de surveillance suivantes consistant à recourir à des débitmètres pour les procédés de combustion concernés ou à mesurer directement les émissions.*** Le choix opéré devrait être consigné dans un plan de surveillance spécifique du navire fournissant des détails sur l'application de la méthode retenue.

Or. en

Amendement 97

Sabine Wils

au nom du groupe GUE/NGL

Proposition de règlement

Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Le système MRV de l'Union ne devrait pas, à ce stade, s'appliquer à d'autres gaz à effet de serre, agents de forçage du climat ou polluants atmosphériques, afin d'éviter de devoir mettre en place des équipements de mesure qui ne sont pas suffisamment fiables ni commercialement disponibles,

Amendement

supprimé

ce qui pourrait entraver la mise en œuvre du système MRV de l'Union.

Or. en

Justification

À ce stade et d'une manière générale, il conviendrait de tenir compte d'autres émissions.

Amendement 98
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Le système MRV de l'Union *ne devrait pas, à ce stade, s'appliquer à d'autres gaz à effet de serre, agents de forçage du climat ou polluants atmosphériques, afin d'éviter* de devoir mettre en place des équipements de mesure qui ne sont pas suffisamment fiables ni commercialement disponibles, *ce qui pourrait entraver la mise en œuvre du système MRV de l'Union.*

Amendement

(16) Le système MRV de l'Union *constitue une occasion d'assurer une réglementation cohérente du secteur des transports maritimes en ce qui concerne les principales émissions atmosphériques. Le système MRV nécessitera donc la surveillance du CO₂, du SO_x et du NO_x figurant à l'annexe VI de la convention MARPOL. Il s'agit d'une mesure nécessaire en vue d'assurer le respect de la législation adoptée pour réduire les effets indésirables croissants sur la santé causés par la pollution atmosphérique, tout en évitant* de devoir mettre en place des équipements de mesure qui ne sont pas suffisamment fiables ni commercialement disponibles.

Or. en

Amendement 99
Satu Hassi
Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission

(16) Le système MRV *de l'Union ne devrait pas, à ce stade, s'appliquer à d'autres gaz à effet de serre, agents de forçage du climat ou polluants atmosphériques, afin d'éviter* de devoir

Amendement

(16) Le système MRV *constitue une occasion de garantir l'application, dans le secteur du transport maritime, d'une réglementation cohérente par rapport à celle des autres secteurs; il est dès lors*

mettre en place des équipements de mesure qui ne sont pas suffisamment fiables ni commercialement disponibles, ce qui pourrait entraver la mise en œuvre du système MRV de l'Union.

nécessaire d'inclure dans le système MRV la surveillance du NOx, également prévue à l'annexe VI de la convention Marpol, tout en évitant de devoir mettre en place des équipements de mesure qui ne sont pas suffisamment fiables ni commercialement disponibles. La combustion incomplète du méthane (CH4) dans les cylindres des moteurs fonctionnant au gaz et les rejets de méthane en résultant dans les gaz d'échappement devraient également être inclus dans le système MRV des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime.

Or. en

Amendement 100
Satu Hassi
Proposition de règlement
Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) D'ici à 2015, la Commission devrait présenter des propositions afin d'imposer la surveillance, la déclaration et la vérification, à compter du 1^{er} janvier 2020, d'autres polluants atmosphériques couverts par l'annexe VI de la convention MARPOL.

Or. en

Amendement 101
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17) Afin de limiter la charge administrative des armateurs et des exploitants de navires, il convient d'organiser la déclaration et la publication des informations déclarées sur une base annuelle. Pour des raisons de confidentialité, il convient de limiter aux

(17) Afin de limiter la charge administrative des armateurs et des exploitants de navires, il convient d'organiser la déclaration et la publication des informations déclarées sur une base annuelle. Pour des raisons de confidentialité, il convient de limiter aux

moyennes annuelles et aux chiffres agrégés la publication des informations concernant les émissions, la consommation de combustible et l'efficacité énergétique. Les données communiquées à la Commission devraient être intégrées aux statistiques pour autant que ces données soient pertinentes pour l'élaboration, la production et la diffusion de statistiques européennes, conformément à la décision 2012/504/UE de la Commission du 17 septembre 2012 concernant Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

moyennes annuelles *par trajet* et aux chiffres agrégés la publication des informations concernant les émissions, la consommation de combustible et l'efficacité énergétique. Les données communiquées à la Commission devraient être intégrées aux statistiques pour autant que ces données soient pertinentes pour l'élaboration, la production et la diffusion de statistiques européennes, conformément à la décision 2012/504/UE de la Commission du 17 septembre 2012 concernant Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

Or. de

Justification

Il est conseillé de s'intéresser aux valeurs d'émission d'un navire par trajet pour promouvoir la mise en œuvre des navires les moins polluants sur une liaison donnée.

Amendement 102 **Corinne Lepage**

Proposition de règlement **Considérant 17**

Texte proposé par la Commission

(17) Afin de limiter la charge administrative des armateurs et des exploitants de navires, il convient d'organiser la déclaration et la publication des informations déclarées sur une base annuelle. Pour des raisons de confidentialité, il convient de limiter aux moyennes annuelles et aux chiffres agrégés la publication des informations concernant les émissions, la consommation de combustible et l'efficacité énergétique. Les données communiquées à la Commission devraient être intégrées aux statistiques pour autant que ces données soient pertinentes pour l'élaboration, la production et la diffusion de statistiques européennes,

Amendement

(17) Afin de limiter la charge administrative des armateurs et des exploitants de navires, il convient d'organiser la déclaration et la publication des informations déclarées sur une base annuelle. Pour des raisons de confidentialité, il convient de limiter aux moyennes annuelles et aux chiffres agrégés la publication des informations concernant les émissions, la consommation de combustible et l'efficacité énergétique. ***D'autre part, il est important de fournir aux affréteurs et aux autres acteurs de l'industrie les données spécifiques de chaque itinéraire afin que les obstacles du marché soient éliminés. Ce règlement***

conformément à la décision 2012/504/UE de la Commission du 17 septembre 2012 concernant Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

tente de trouver le juste équilibre à cet égard. Les données communiquées à la Commission devraient être intégrées aux statistiques pour autant que ces données soient pertinentes pour l'élaboration, la production et la diffusion de statistiques européennes, conformément à la décision 2012/504/UE de la Commission du 17 septembre 2012 concernant Eurostat¹⁸.

¹⁸ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

Or. fr

Amendement 103

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) La vérification par des vérificateurs accrédités devrait garantir que les plans de surveillance et les déclarations d'émission sont corrects et conformes aux exigences définies dans le présent règlement. Afin de simplifier la vérification, il importe que les vérificateurs contrôlent la crédibilité des données en comparant les données déclarées aux estimations établies à partir des données et des caractéristiques de suivi des navires. Ces estimations pourraient être fournies par la Commission. Il convient que les vérificateurs soient des personnes ou entités juridiques compétentes et indépendantes, et qu'ils soient accrédités par des organismes nationaux d'accréditation établis conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93¹⁹ du Conseil.

Amendement

(18) La vérification par des vérificateurs accrédités devrait garantir que les plans de surveillance et les déclarations d'émission sont corrects et conformes aux exigences définies dans le présent règlement. ***Par conséquent, des exigences en matière de compétences sont essentielles pour qu'un vérificateur soit à même de conduire les activités de vérification au titre du présent règlement.*** Afin de simplifier la vérification, il importe que les vérificateurs contrôlent la crédibilité des données en comparant les données déclarées aux estimations établies à partir des données et des caractéristiques de suivi des navires. Ces estimations pourraient être fournies par la Commission. Il convient que les vérificateurs soient des personnes ou entités juridiques compétentes et indépendantes, et qu'ils soient accrédités par des organismes nationaux d'accréditation établis conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008

fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93¹⁹ du Conseil.

¹⁹ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

¹⁹ JO L 218 du 13.8.2008, p. 30.

Or. en

Amendement 104
Sabine Wils
Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission

(20) Forte de son expérience dans l'exécution de tâches similaires dans le domaine de la sécurité maritime, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) devrait assister la Commission en assumant certaines tâches.

Amendement

(20) Forte de son expérience dans l'exécution de tâches similaires dans le domaine de la sécurité maritime, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) devrait assister la Commission en assumant certaines tâches, ***à savoir réaliser des analyses horizontales sur la mise en œuvre de la législation et rendre compte des résultats des cycles de visites et d'inspections effectués.***

Or. en

Justification

Il est utile de donner une idée des tâches que l'AESM devrait assumer.

Amendement 105
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Le système MRV de l'Union devrait servir de modèle pour la mise en place d'un système MRV mondial. ***Un système MRV mondial est préférable, car il pourrait être plus efficace en raison de son champ d'application plus vaste. Dans ce contexte,***

Amendement

(24) Le système MRV de l'Union devrait servir de modèle pour la mise en place d'un système MRV mondial. En cas d'accord sur un système MRV mondial, la Commission devrait réexaminer le système MRV de l'Union afin de le mettre en adéquation

la Commission devrait régulièrement communiquer à l'OMI et aux autres organismes internationaux compétents des informations utiles concernant la mise en œuvre du présent règlement, et des documents appropriés devraient être soumis à l'OMI. En cas d'accord sur un système MRV mondial, la Commission devrait réexaminer le système MRV de l'Union afin de le mettre en adéquation avec le système mondial.

avec le système mondial

Or. en

Amendement 106
Satu Hassi
Proposition de règlement
Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24 bis) Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation des objectifs climatiques et aux réductions des émissions de l'Union. Si aucun accord international incluant les émissions du transport maritime international dans ses objectifs de réduction n'est en vigueur d'ici à 2019 dans le cadre de l'Organisation maritime internationale, un système de tarification devrait s'appliquer aux émissions du transport maritime pour ce qui est des voyages à destination de l'Union, la responsabilité de l'autre moitié incombant aux autres pays.

Or. en

Amendement 107
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Considérant 25

Texte proposé par la Commission

Amendement

(25) Afin de garantir l'utilisation des meilleures pratiques et des meilleures

(25) Afin de garantir l'utilisation des meilleures pratiques et des meilleures

données scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité en vue du réexamen de certains aspects techniques de la surveillance et de la déclaration des émissions de CO₂ des navires et pour préciser les règles en matière de vérification des déclarations d'émission et d'accréditation des vérificateurs. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient qu'elle veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

données scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité en vue du réexamen de certains aspects techniques de la surveillance et de la déclaration des émissions de CO₂, SO_x et NO_x des navires et pour préciser les règles en matière de vérification des déclarations d'émission et d'accréditation des vérificateurs. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient qu'elle veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Or. en

Amendement 108

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Considérant 26

Texte proposé par la Commission

(26) Afin de garantir des conditions uniformes d'utilisation des systèmes automatiques et des modèles électroniques standard permettant de déclarer de manière cohérente les émissions ***et les autres informations en rapport avec le climat*** à la Commission et aux États concernés, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²³.

Amendement

(26) Afin de garantir des conditions uniformes d'utilisation des systèmes automatiques et des modèles électroniques standard permettant de déclarer de manière cohérente les émissions à la Commission et aux États concernés, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²³.

²³ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

²³ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

Or. en

Amendement 109
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission

(26) Afin de garantir des conditions uniformes d'utilisation des systèmes automatiques et des modèles électroniques standard permettant de déclarer de manière cohérente les émissions et les autres informations *en rapport avec le climat* à la Commission et aux États concernés, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²³.

²³ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

Amendement

(26) Afin de garantir des conditions uniformes d'utilisation des systèmes automatiques et des modèles électroniques standard permettant de déclarer de manière cohérente les émissions et les autres informations *utiles* à la Commission et aux États concernés, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences d'exécution devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission²³.

²³ JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

Or. en

Amendement 110
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Considérant 27

Texte proposé par la Commission

(27) L'objectif de l'action proposée – à savoir, dans un premier temps, surveiller, déclarer et vérifier les émissions de CO₂ des navires dans le cadre d'une approche progressive visant à réduire ces émissions

– ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres agissant individuellement, en raison de la dimension internationale du transport maritime et peut donc, étant donné l'ampleur et les effets de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union. L'Union peut adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

ces émissions – ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres agissant individuellement, en raison de la dimension internationale du transport maritime et peut donc, étant donné l'ampleur et les effets de l'action, être mieux réalisé au niveau de l'Union. L'Union peut adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Or. en

Amendement 111
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission

(29) Il convient que le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet **2015** afin de laisser aux États membres et aux parties concernées le temps d'arrêter les mesures nécessaires à l'application effective du présent règlement avant le début de la première période de déclaration, le 1^{er} janvier **2018**.

Amendement

(29) Il convient que le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet **2014** afin de laisser aux États membres et aux parties concernées le temps d'arrêter les mesures nécessaires à l'application effective du présent règlement avant le début de la première période de déclaration, le 1^{er} janvier **2016**.

Or. en

Amendement 112
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre,

Amendement

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre,

ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

Or. en

Justification

À ce stade initial, le système MRV ne devrait couvrir que les émissions de CO₂. Le système pourrait être complété ultérieurement par d'autres informations en rapport avec le climat. Le fait d'imposer à ce stade des normes de l'UE en matière de notification du rendement pourrait nuire aux développements au sein de l'Organisation maritime internationale.

Amendement 113

Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement

Article 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de **dioxyde de carbone (CO₂)** des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

Amendement

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de CO₂, **de SO_x et de NO_x** des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses

Or. en

Amendement 114

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Article 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports

Amendement

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports

relevant de la juridiction d'un État membre, ***ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat***, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

relevant de la juridiction d'un État membre, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

Or. en

Amendement 115
Satu Hassi
Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de ***dioxyde de carbone (CO₂)*** des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat, afin de promouvoir la réduction des émissions de ***CO₂*** du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

Amendement

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de ***gaz à effet de serre et la restitution des quotas correspondants*** des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat, afin de promouvoir la réduction des émissions de ***gaz à effet de serre*** du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

Or. en

Amendement 116
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles ***en rapport avec le climat***, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des conditions

Amendement

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime dans des

économiquement avantageuses.

conditions économiquement avantageuses

Or. en

Amendement 117

Sabine Wils

Proposition de règlement

Article 1

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime ***dans des conditions économiquement avantageuses.***

Amendement

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ainsi que d'autres informations utiles en rapport avec le climat, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO₂ du transport maritime.

Or. en

Justification

Il n'est pas recommandable de soumettre l'intention de procéder à la réduction des émissions à des conditions d'efficacité par rapport au coût.

Amendement 118

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Article 2 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à **5 000**, pour ce qui concerne leurs émissions entre le dernier port d'escale et un port relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et le premier port d'escale, ainsi qu'entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Amendement

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à **3 000**, pour ce qui concerne leurs émissions entre le dernier port d'escale et un port relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et le premier port d'escale, ainsi qu'entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Or. en

Amendement 119
Spyros Danellis
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à **5 000**, pour ce qui concerne leurs émissions entre le dernier port d'escale et un port relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et le premier port d'escale, ainsi qu'entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Amendement

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à **400**, pour ce qui concerne leurs émissions entre le dernier port d'escale et un port relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et le premier port d'escale, ainsi qu'entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Or. en

Justification

Les navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 5 000 ne produisent que 10 % des émissions de dioxyde de carbone, mais ils peuvent requérir des efforts de conformité disproportionnés par rapport aux grands navires. Ils relèvent à juste titre du champ d'application du règlement mais devraient bénéficier, pour l'heure, d'une dérogation spécifique.

Amendement 120
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à **5 000**, pour ce qui concerne leurs émissions entre le dernier port d'escale et un port relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et le premier port d'escale, ainsi qu'entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Amendement

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute (GT) supérieure à **400**, pour ce qui concerne leurs émissions entre le dernier port d'escale et un port relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et le premier port d'escale, ainsi qu'entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Or. en

Amendement 121
Satu Hassi

Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le présent règlement ne s'applique pas **aux navires de guerre ni aux navires d'appoint de la marine de guerre, 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 ni aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Amendement

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux navires en bois de construction primitive, aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ni aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales. **En ce qui concerne les navires de guerre et les navires d'appoint de la marine de guerre, la déclaration est limitée à l'article 10, points a) à f).**

Or. en

Amendement 122
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 3 – point a

Texte proposé par la Commission

a) "émissions": le CO₂ émis dans l'atmosphère par les navires tels que définis à l'article 2;

Amendement

a) "émissions": le CO₂, **le SO_x et le NO_x** émis dans l'atmosphère par les navires tels que définis à l'article 2;

Or. en

Amendement 123
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 3 – point e

Texte proposé par la Commission

e) "vérificateur": une entité juridique exécutant des activités de vérification qui est accréditée par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du règlement du Parlement européen et du Conseil²⁶ et au présent règlement;

Amendement

e) "vérificateur": une entité juridique exécutant des activités de vérification qui est accréditée par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du règlement du Parlement européen et du Conseil et au présent règlement, **ou un organisme en charge d'un système de modélisation des émissions des navires**;

Or. en

Justification

En incluant un organisme parmi les vérificateurs, le règlement permet aux armateurs de recourir à la modélisation comme moyen de surveillance des émissions.

Amendement 124
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 3 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) "autres informations utiles en rapport avec le climat": des informations liées à la consommation de combustible, au transport effectué et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'évaluer les performances des navires;

supprimé

Or. en

Amendement 125
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 3 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) "autres informations utiles en rapport avec le climat": des informations liées à la consommation de combustible, **au transport effectué** et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'**évaluer** les performances des navires;

g) "autres informations utiles en rapport avec le climat": des informations liées **aux émissions de CO₂ dues** à la consommation de combustible, **à la distance parcourue** et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'**indiquer** les performances des navires;

Or. en

Justification

Sous la forme suggérée, le transport effectué constitue une donnée sensible et ne devrait donc pas être communiqué. Il est suggéré de remplacer le transport effectué par la distance

parcourue.

Amendement 126
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 3 – point g

Texte proposé par la Commission

g) "autres informations utiles **en rapport avec le climat**": des informations liées à la consommation de combustible, **au transport effectué** et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'**évaluer** les performances des navires;

Amendement

g) "autres informations utiles: des informations liées **aux émissions de CO₂ dues** à la consommation de combustible, **à la distance parcourue** et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'**indiquer** les performances des navires;

Or. en

Amendement 127
Françoise Grossetête

Proposition de règlement
Article 3 – point g

Texte proposé par la Commission

g) «autres informations utiles en rapport avec le climat»: des informations liées à la consommation de combustible, au transport effectué et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'évaluer les performances des navires;

Amendement

g) «autres informations utiles en rapport avec le climat»: des informations liées à la consommation de combustible, au transport effectué, **aux possibilités de branchement électrique à quai** et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'évaluer les performances des navires;

Or. fr

Justification

Dans les villes portuaires, les émissions des navires constituent une source importante de pollution urbaine. Le branchement des navires à quai au réseau électrique permettrait à ces derniers d'éteindre leurs moteurs, éliminant ainsi une partie des nuisances. Cette technologie est déjà mûre et présente de nombreux avantages environnementaux, en plus du potentiel industriel qu'elle peut représenter.

Amendement 128
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 3 – point h

Texte proposé par la Commission

h) "facteur d'émission": le **taux moyen d'émission d'un gaz à effet de serre rapporté aux données d'activité d'un flux, dans l'hypothèse d'une oxydation complète dans le cas de la combustion et d'une conversion complète pour toutes les autres réactions chimiques;**

Amendement

h) "facteur d'émission": le **rapport en termes de poids entre le volume des émissions émises et le volume de combustible consommé dans le processus de combustion du moteur;**

Or. en

Justification

La définition actuelle est peu claire et, étant donné que le règlement à l'examen doit constituer une étape en vue d'un accord international dans le cadre de l'OMI, il convient d'utiliser la définition du facteur d'émission employé pour le calcul de l'indice nominal d'efficacité énergétique.

Amendement 129
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 3 – point k

Texte proposé par la Commission

k) "**tonne de CO₂**": **une tonne métrique de CO₂**;

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 130
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 3 – point l bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

l bis) "classe glace": la notation attribuée aux navires par l'administration ou par une organisation reconnue par l'administration montrant que le navire a été conçu pour naviguer en zone de glace.

Or. en

Amendement 131
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les compagnies surveillent et déclarent, pour chaque navire, **la quantité et le type de combustible consommés** au cours d'une année civile dans chaque port relevant de la juridiction d'un État membre et au cours **de chaque voyage** à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, conformément aux paragraphes 2 à 6.

Amendement

1. Les compagnies surveillent et déclarent, pour chaque navire, **les paramètres d'émission utiles** au cours d'une année civile dans chaque port relevant de la juridiction d'un État membre et au cours **des voyages** à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, conformément aux paragraphes 2 à 6.

Or. en

Amendement 132
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La surveillance et la déclaration sont exhaustives et couvrent **toutes** les émissions résultant de la combustion des combustibles. Les compagnies appliquent des mesures appropriées pour éviter toute lacune dans les données au cours d'une période de déclaration.

Amendement

2. La surveillance et la déclaration sont exhaustives et couvrent les émissions **de CO₂** résultant de la combustion des combustibles, **quand le navire est en mer ou à quai**. Les compagnies appliquent des mesures appropriées pour éviter toute lacune dans les données au cours d'une période de déclaration.

Or. en

Amendement 133
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La surveillance et la déclaration sont exhaustives et couvrent **toutes** les émissions résultant de la combustion des combustibles. Les compagnies appliquent

Amendement

2. La surveillance et la déclaration sont exhaustives et couvrent les émissions résultant de la combustion des combustibles. Les compagnies appliquent

des mesures appropriées pour éviter toute lacune dans les données au cours d'une période de déclaration.

des mesures appropriées pour éviter toute lacune dans les données au cours d'une période de déclaration.

Or. en

Amendement 134
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les compagnies obtiennent, enregistrent, compilent, analysent et consignent les données de surveillance, y compris les hypothèses, références, facteurs d'émission et données d'activité, d'une manière transparente qui permet au vérificateur de reproduire la détermination des émissions.

Amendement

4. Les compagnies obtiennent, enregistrent, compilent, analysent et consignent les données de surveillance, y compris les hypothèses, références, facteurs d'émission et données d'activité, d'une manière transparente, ***comparable et exhaustive***, qui permet au vérificateur de reproduire la détermination des émissions.

Or. en

Justification

Précision quant à la manière dont les données devraient être collectées.

Amendement 135
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis. Dans leurs activités ultérieures de surveillance et de déclaration, les compagnies tiennent compte des recommandations incluses dans les rapports de vérification publiés conformément à l'article 13.

Or. en

Amendement 136
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions ***et les autres informations utiles en rapport avec le climat***, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **5 000**, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Amendement

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **3 000**, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Or. en

Amendement 137

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Article 5

Texte proposé par la Commission

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions ***et les autres informations utiles en rapport avec le climat***, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **5 000**, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Amendement

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **5 000**, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Or. en

Amendement 138

Satu Hassi

Proposition de règlement

Article 5

Texte proposé par la Commission

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions et les autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **5 000**, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Amendement

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions et les autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **400**, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Or. en

Amendement 139
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions et les autres informations utiles **en rapport avec le climat**, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à 5 000, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Amendement

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions et les autres informations utiles pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à 5 000, conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Or. en

Amendement 140
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 5

Texte proposé par la Commission

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions et les autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **5 000**, conformément **aux** méthodes définies à l'annexe I.

Amendement

Aux fins de l'article 4, paragraphes 1, 2 et 3, les compagnies déterminent leurs émissions et les autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **400**, conformément à **l'une des** méthodes **suivantes** définies à l'annexe I:

- a) utilisation de débitmètres pour les procédés de combustion concernés;**
- b) mesures directes des émissions.**

Pendant une période transitoire de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, les compagnies déterminent leurs émissions et les autres informations utiles en rapport avec le climat conformément aux méthodes définies à l'annexe I.

Or. en

Amendement 141
Christofer Fjellner

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août 2017, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions ***et des autres informations utiles en rapport avec le climat***, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **5 000**.

Amendement

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août 2017, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions ***de CO₂***, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **3 000**.

Or. en

Amendement 142
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août 2017, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions ***et des autres informations utiles en rapport avec le climat***, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à 5 000.

Amendement

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août 2017, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à 5 000.

Or. en

Amendement 143
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août 2017, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions et des autres informations utiles ***en rapport avec le climat***, pour chacun de leurs navires d'une

Amendement

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août 2017, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions et des autres informations utiles, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure

jauge brute supérieure à 5 000.

à 5 000.

Or. en

Amendement 144
Satu Hassi
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août **2017**, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions et des autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **5 000**.

Amendement

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août **2015**, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions et des autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **400**.

Or. en

Amendement 145
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août **2017**, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions et des autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **5 000**.

Amendement

1. Les entreprises fournissent aux vérificateurs, pour le 31 août **2015**, un plan de surveillance indiquant la méthode choisie pour la surveillance et la déclaration des émissions et des autres informations utiles en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **400**.

Or. en

Amendement 146
Satu Hassi
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Par dérogation aux dispositions du

Amendement

2. Par dérogation aux dispositions du

paragraphe 1, dans le cas des navires auquel le présent règlement s'applique pour la première fois après le 1^{er} janvier **2018**, la compagnie soumet le plan de surveillance au vérificateur dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après leur première escale dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

paragraphe 1, dans le cas des navires auquel le présent règlement s'applique pour la première fois après le 1^{er} janvier **2016**, la compagnie soumet le plan de surveillance au vérificateur dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après leur première escale dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

Or. en

Amendement 147
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, dans le cas des navires auquel le présent règlement s'applique **pour la première fois après le 1^{er} janvier 2018**, la compagnie soumet le plan de surveillance au vérificateur dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après leur première escale dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

Amendement

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, dans le cas des navires auquel le présent règlement s'applique **à partir du 1^{er} janvier 2016**, la compagnie soumet le plan de surveillance au vérificateur dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après leur première escale dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

Or. en

Justification

Un calendrier plus ambitieux semble raisonnable.

Amendement 148
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, dans le cas des navires auquel le présent règlement s'applique pour la première fois après le 1^{er} janvier **2018**, la compagnie soumet le plan de surveillance au vérificateur dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après leur première

Amendement

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, dans le cas des navires auquel le présent règlement s'applique pour la première fois après le 1^{er} janvier **2016**, la compagnie soumet le plan de surveillance au vérificateur dans les meilleurs délais et au plus tard deux mois après leur première

escale dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

escale dans un port relevant de la juridiction d'un État membre.

Or. en

Amendement 149
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Le plan de surveillance visé au paragraphe 1 consiste en une description exhaustive et transparente de la méthode de surveillance d'un navire donné et comprend au moins les éléments suivants:

Amendement

Le plan de surveillance visé au paragraphe 1 consiste en une description exhaustive, transparente **et comparable entre les États membres** de la méthode de surveillance d'un navire donné et comprend au moins les éléments suivants:

Or. en

Justification

Les mesures devraient être comparables.

Amendement 150
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – point a

Texte proposé par la Commission

a) l'identification et le type du navire, y compris son nom, son numéro d'immatriculation OMI, son port d'immatriculation ou port d'attache et le nom de l'armateur;

Amendement

a) l'identification et le type du navire, y compris son nom, son numéro d'immatriculation OMI, son port d'immatriculation ou port d'attache, **la classe glace du navire** et le nom de l'armateur;

Or. en

Amendement 151
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – point h – sous-point i

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) les procédures, responsabilités et sources de données mises en œuvre pour la détermination et la déclaration de la distance par voyage effectué;

supprimé

Or. en

Amendement 152

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 3 – point h – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

Amendement

ii) les procédures, responsabilités, formules et sources de données mises en œuvre pour la détermination et la déclaration de la cargaison ou du nombre de passagers, suivant le cas;

supprimé

Or. en

Amendement 153

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 3 – point h – sous-point iii

Texte proposé par la Commission

Amendement

iii) les procédures, responsabilités, formules et sources de données mises en œuvre pour la détermination et la déclaration du temps passé en mer entre le port de départ et le port d'arrivée;

supprimé

Or. en

Amendement 154

Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 3 – sous-point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

h bis) les procédures, responsabilités, formules et sources de données mises en œuvre pour la détermination et la déclaration de la distance parcourue et du temps passé à naviguer en zone de glace;

Or. en

Amendement 155
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 7 – alinéa 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Une compagnie modifie le plan de surveillance dans les cas ***suivants***:

Amendement

Une compagnie modifie le plan de surveillance dans les cas ***mentionnés aux points a) à e)***. ***Le plan de surveillance n'est modifié qu'en ce qui concerne les changements spécifiques résultant de ces situations.***

Or. en

Amendement 156
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 8

Texte proposé par la Commission

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Amendement

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage ***pour les voyages effectués entre un port d'un État membre et un port d'un pays tiers***, et sur une base annuelle ***pour les voyages effectués entre des ports des États membres***, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de

Amendement 157
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 8

Texte proposé par la Commission

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, **par voyage et** sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Amendement

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Justification

Des informations sur une base par voyage imposeraient de lourdes charges administratives aux transports maritimes à courte distance et la déclaration de données agrégées est préférable.

Amendement 158
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 8

Texte proposé par la Commission

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Amendement

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage **ou sur une base mensuelle ou par étape dans le cas de navires qui effectuent des voyages multiples sur de courtes périodes de temps et les communiquent** sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à

l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Or. en

Amendement 159
Esther de Lange
Proposition de règlement
Article 8

Texte proposé par la Commission

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Amendement

À compter du 1^{er} janvier 2018, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage ***ou sur une base mensuelle ou par étape dans le cas de navires qui effectuent des voyages multiples sur de courtes périodes de temps*** et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Or. en

Amendement 160
Satu Hassi
Proposition de règlement
Article 8

Texte proposé par la Commission

À compter du 1^{er} janvier **2018**, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Amendement

À compter du 1^{er} janvier **2016**, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Amendement 161
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 8

Texte proposé par la Commission

À compter du 1^{er} janvier **2018**, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I.

Amendement

À compter du 1^{er} janvier **2016**, les compagnies, sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, surveillent les émissions de chaque navire, par voyage et sur une base annuelle, en appliquant la méthode appropriée parmi celles décrites à l'annexe I, partie B, et en calculant les émissions conformément à la partie A de l'annexe I

Amendement 162
Martin Callanan
Proposition de règlement
Article 9 – titre

Texte proposé par la Commission

Surveillance par voyage

Amendement

Surveillance par voyage ***ou sur une base quotidienne***

Amendement 163
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 9 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, les compagnies surveillent, conformément à l'annexe I, partie A, et à l'annexe II, pour chaque navire et pour chaque voyage ***à destination et en provenance d'un port relevant de la***

Amendement

Sur la base du plan de surveillance approuvé conformément à l'article 13, paragraphe 1, les compagnies surveillent, conformément à l'annexe I, partie A, et à l'annexe II, pour chaque navire et pour chaque voyage ***entre un port d'un État membre et un port d'un pays tiers, les***

juridiction d'un État membre, les informations suivantes:

informations suivantes:

Or. en

Amendement 164
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 9 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de combustible, au total ***et séparément pour le combustible consommé à l'intérieur et en dehors des zones de contrôle des émissions.***

b) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de combustible, au total.

Or. en

Justification

Cette exigence alourdirait inutilement la charge administrative des entreprises.

Amendement 165
Martin Callanan
Proposition de règlement
Article 9 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de combustible, ***au total et séparément pour le combustible consommé à l'intérieur et en dehors des zones de contrôle des émissions.***

b) la quantité consommée et le facteur d'émission de chaque type de combustible.

Or. en

Amendement 166
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 9 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

c) le CO₂ émis;

c) le CO₂, ***le SO_x et le NO_x*** émis;

Or. en

Amendement 167
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 9 – point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) la distance parcourue;

supprimé

Or. en

Justification

À ce stade initial, le système MRV ne devrait couvrir que les émissions de CO₂. Le système pourrait être complété ultérieurement par d'autres informations en rapport avec le climat. Le fait d'imposer à ce stade des normes de l'UE en matière de notification du rendement pourrait nuire aux développements au sein de l'Organisation maritime internationale.

Amendement 168
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 9 – point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) le temps passé en mer;

supprimé

Or. en

Justification

À ce stade initial, le système MRV ne devrait couvrir que les émissions de CO₂. Le système pourrait être complété ultérieurement par d'autres informations en rapport avec le climat. Le fait d'imposer à ce stade des normes de l'UE en matière de notification du rendement pourrait nuire aux développements au sein de l'Organisation maritime internationale.

Amendement 169
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 9 – point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) le temps passé en mer;

supprimé

Or. en

Justification

Afin d'estimer les émissions de CO₂, il n'est pas nécessaire de fournir des informations sur le transport effectué; la distance parcourue en mer fournit des informations utiles et suffisantes. En outre, les informations sur la cargaison et sur le transport réalisé sont considérées comme des données sensibles et ne devraient dès lors pas être communiquées.

Amendement 170

Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement

Article 9 – point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) le temps passé en mer;

supprimé

Or. en

Amendement 171

Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement

Article 9 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) la date et l'heure du début et de la fin des périodes durant lesquelles la surveillance a été suspendue pour des raisons d'urgence, telles que des activités de sauvetage;

Or. en

Amendement 172

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Article 9 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

f) la cargaison;

supprimé

Or. en

Justification

À ce stade initial, le système MRV ne devrait couvrir que les émissions de CO₂. Le système pourrait être complété ultérieurement par d'autres informations en rapport avec le climat. Le

fait d'imposer à ce stade des normes de l'UE en matière de notification du rendement pourrait nuire aux développements au sein de l'Organisation maritime internationale.

Amendement 173

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Article 9 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

f) la cargaison;

supprimé

Or. en

Justification

Afin d'estimer les émissions de CO₂, il n'est pas nécessaire de fournir des informations sur le transport effectué; la distance parcourue en mer fournit des informations utiles et suffisantes. En outre, les informations sur la cargaison et sur le transport réalisé sont considérées comme des données sensibles et ne devraient dès lors pas être communiquées.

Amendement 174

Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement

Article 9 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

f) la cargaison;

supprimé

Or. en

Amendement 175

Esther de Lange

Proposition de règlement

Article 9 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

f) la cargaison;

supprimé

Or. en

Amendement 176

Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement

Article 9 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

f) la cargaison;

f) **la masse de** la cargaison;

Or. en

Amendement 177

Spyros Danellis

Proposition de règlement

Article 9 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

f) la cargaison;

f) **le type de** la cargaison **et sa quantité**;

Or. en

Justification

Tant le type que la quantité de la cargaison sont pertinents.

Amendement 178

Spyros Danellis

Proposition de règlement

Article 9 – point f bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

f bis) les conditions météorologiques;

Or. en

Justification

Les conditions météorologiques sont des données indispensables pour calculer l'efficacité énergétique.

Amendement 179

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Article 9 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) le transport effectué.

supprimé

Or. en

Justification

Le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ne devrait, à ce stade initial, viser que les émissions de CO₂. Il pourrait par la suite être possible de l'enrichir avec d'autres informations utiles en rapport avec le climat. Il n'est pas à exclure que les critères de déclaration fixés à ce stade par l'Union en matière de d'efficacité puissent entraver une mise en place au niveau de l'OMI.

Amendement 180
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 9 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) le transport effectué.

supprimé

Or. en

Amendement 181
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 9 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) le transport effectué.

supprimé

Or. en

Justification

Il n'est pas nécessaire de fournir des informations sur le transport effectué pour pouvoir évaluer les émissions de CO₂: la distance parcourue en mer constitue une information appropriée et suffisante. Par ailleurs, les entreprises assimilent toute information sur la cargaison et le transport effectué à une donnée sensible et il convient donc de ne pas la rendre publique.

Amendement 182
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 9 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) le transport effectué.

supprimé

Or. en

Amendement 183
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 9 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

g bis) il convient d'assimiler à un seul voyage la partie européenne d'un trafic hauturier faisant escale dans plusieurs ports de l'Union.

Or. en

Amendement 184
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 9 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

g bis) la date et l'heure du début et de la fin des périodes durant lesquelles la surveillance a été suspendue en raison de situations d'urgence telles que des opérations de sauvetage.

Or. en

Justification

Les émissions imputables à un navire participant à des opérations de recherche et de sauvetage ou à d'autres interventions d'urgence ne devraient pas entrer dans le cadre du règlement à l'examen.

Amendement 185
Esther de Lange
Proposition de règlement
Article 9 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

g bis) si la surveillance a été suspendue pour un certain temps à la suite de situations d'urgence telles que des opérations de sauvetage notamment, les compagnies surveillent la date et l'heure tant de début que de fin des périodes

correspondantes.

Or. en

Amendement 186
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 9 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa, les navires opérant exclusivement dans le cadre du présent règlement sont exemptés de l'obligation de surveillance des émissions par voyage.

Or. en

Amendement 187
Martin Callanan
Proposition de règlement
Article 9 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Une surveillance journalière n'est possible que si le navire effectue plusieurs fois le même trajet. La déclaration doit alors indiquer le nombre de voyages et le total pour le jour en question.

Or. en

Justification

Il convient, pour les liaisons régulières empruntant le même trajet, de prévoir une dérogation à la déclaration par voyage. Il suffit d'en déclarer le nombre total pour le jour en question. Les directives 2000/59/CE et 2002/59/CE prévoient une dérogation similaire.

Amendement 188
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 10 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) la quantité consommée et le facteur

a) la quantité consommée et le facteur

d'émission de chaque type de combustible,
au total *et séparément pour le combustible
consommé à l'intérieur et en dehors des
zones de contrôle des émissions.*

d'émission de chaque type de combustible,
au total.

Or. en

Justification

Cette exigence ne pourrait qu'alourdir la charge administrative des compagnies.

Amendement 189
Martin Callanan
Proposition de règlement
Article 10 – point a

Texte proposé par la Commission

a) la quantité consommée et le facteur
d'émission de chaque type de combustible,
*au total et séparément pour le combustible
consommé à l'intérieur et en dehors des
zones de contrôle des émissions.*

Amendement

a) la quantité consommée et le facteur
d'émission de chaque type de combustible.

Or. en

Amendement 190
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 10 – point b

Texte proposé par la Commission

b) le CO₂ *total* émis;

Amendement

b) le CO₂, *le SO_x et le NO_x totaux* émis;

Or. en

Amendement 191
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 10 – point c

Texte proposé par la Commission

c) les émissions de CO₂ agrégées résultant
de tous les voyages effectués entre des
ports relevant de la juridiction d'un État
membre.

Amendement

c) les émissions de CO₂, *de SO_x et de NO_x*
agrégées résultant de tous les voyages
effectués entre des ports relevant de la
juridiction d'un État membre.

Amendement 192
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 10 – point c

Texte proposé par la Commission

c) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Amendement

c) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre, ***et ce quels que soient le voyage et le trajet.***

Or. de

Justification

Il convient d'ajouter la notion de trajet pour obtenir des informations sur les émissions inhérentes à chaque trajet.

Amendement 193
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 10 – point d

Texte proposé par la Commission

d) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre;

Amendement

d) les émissions de CO₂, ***de SO_x et de NO_x*** agrégées résultant de tous les voyages effectués au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre;

Or. en

Amendement 194
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 10 – point d

Texte proposé par la Commission

d) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre;

Amendement

d) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ***et ce quels que soient le voyage et le trajet.***

Or. de

Justification

Il convient d'ajouter la notion de trajet pour obtenir des informations sur les émissions inhérentes à chaque trajet.

Amendement 195
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 10 – point e

Texte proposé par la Commission

e) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre;

Amendement

e) les émissions de CO₂, **de SO_x et de NO_x** agrégées résultant de tous les voyages effectués à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre;

Or. en

Amendement 196
Sabine Wils
Proposition de règlement
Article 10 – point e

Texte proposé par la Commission

e) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre;

Amendement

e) les émissions de CO₂ agrégées résultant de tous les voyages effectués à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre, **et ce quels que soient le voyage et le trajet.**

Or. de

Justification

Il convient d'ajouter la notion de trajet pour obtenir des informations sur les émissions inhérentes à chaque trajet.

Amendement 197
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 10 – point f

Texte proposé par la Commission

f) les émissions de CO₂ qui se sont

AM\1012185FR.doc

Amendement

f) les émissions de CO₂, **de SO_x et de NO_x**

55/92

PE524.761v01-00

produites alors que le navire était à quai dans des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

qui se sont produites alors que le navire était à quai dans des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

Or. en

Amendement 198
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 10 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) la distance totale parcourue;

supprimé

Or. en

Justification

Le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ne devrait, à ce stade initial, viser que les émissions de CO₂. Il pourrait par la suite être possible de l'enrichir avec d'autres informations utiles en rapport avec le climat. Il n'est pas à exclure que les critères de déclaration fixés à ce stade par l'Union en matière de d'efficacité puissent entraver la mise en place au niveau de l'OMI.

Amendement 199
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 10 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

h) le temps total passé en mer;

supprimé

Or. en

Justification

Le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ne devrait, à ce stade initial, viser que les émissions de CO₂. Il pourrait par la suite être possible de l'enrichir avec d'autres informations utiles en rapport avec le climat. Il n'est pas à exclure que les critères de déclaration fixés à ce stade par l'Union en matière de d'efficacité puissent entraver une mise en place au niveau de l'OMI.

Amendement 200
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 10 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

h) le temps total passé en mer;

supprimé

Or. en

Justification

Il n'est pas nécessaire de fournir des informations sur le transport effectué pour pouvoir évaluer les émissions de CO₂: la distance parcourue en mer constitue une information appropriée et suffisante. Par ailleurs, les entreprises assimilent toute information sur la cargaison et le transport effectué à une donnée sensible et il convient donc de ne pas la rendre publique.

Amendement 201

Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement

Article 10 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

h) le temps total passé en mer;

supprimé

Or. en

Amendement 202

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Article 10 – point i

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) le transport total effectué;

supprimé

Or. en

Justification

Le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ne devrait, à ce stade initial, viser que les émissions de CO₂. Il pourrait par la suite être possible de l'enrichir avec d'autres informations utiles en rapport avec le climat. Il n'est pas à exclure que les critères de déclaration fixés à ce stade par l'Union en matière de d'efficacité puissent entraver une mise en place au niveau de l'OMI.

Amendement 203

Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement
Article 10 – point i

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) le transport total effectué; ***supprimé***

Or. en

Amendement 204
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 10 – point i

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) le transport total effectué; ***supprimé***

Or. en

Justification

Il n'est pas nécessaire de fournir des informations sur le transport effectué pour pouvoir évaluer les émissions de CO₂: la distance parcourue en mer constitue une information appropriée et suffisante. Par ailleurs, les entreprises assimilent toute information sur la cargaison et le transport effectué à une donnée sensible et il convient donc de ne pas la rendre publique.

Amendement 205
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 10 – point i

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) le transport total effectué; ***supprimé***

Or. en

Amendement 206
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 10 – point j

Texte proposé par la Commission

Amendement

j) l'efficacité énergétique moyenne. ***supprimé***

Justification

Le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ne devrait, à ce stade initial, viser que les émissions de CO₂. Il pourrait par la suite être possible de l'enrichir avec d'autres informations utiles en rapport avec le climat. Il n'est pas à exclure que les critères de déclaration fixés à ce stade par l'Union en matière de d'efficacité puissent entraver une mise en place au niveau de l'OMI.

Amendement 207**Christofer Fjellner****Proposition de règlement****Article 11 – paragraphe 1***Texte proposé par la Commission*

1. À partir de l'année 2009, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions ***et d'autres informations utiles en rapport avec le climat*** qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

Amendement

1. À partir de l'année 2009, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions ***de CO₂*** qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

Justification

Le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ne devrait, à ce stade initial, viser que les émissions de CO₂. Il pourrait par la suite être possible de l'enrichir avec d'autres informations utiles en rapport avec le climat. Il n'est pas à exclure que les critères de déclaration fixés à ce stade par l'Union en matière de d'efficacité puissent entraver une mise en place au niveau de l'OMI.

Amendement 208**Nils Torvalds****Proposition de règlement****Article 11 – paragraphe 1***Texte proposé par la Commission*

1. À partir de l'année 2009, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission,

Amendement

1. À partir de l'année 2009, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission,

pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions *et d'autres informations utiles en rapport avec le climat* qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

Or. en

Amendement 209

Satu Hassi

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. À partir de l'année **2009**, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions et d'autres informations utiles en rapport avec le climat qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

Amendement

1. À partir de l'année **2017**, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions et d'autres informations utiles en rapport avec le climat qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

Or. en

Amendement 210

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. À partir de l'année **2009**, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions et d'autres informations utiles en rapport avec le climat qui concernent l'ensemble de la

Amendement

1. À partir de l'année **2017**, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions et d'autres informations utiles en rapport avec le climat qui concernent l'ensemble de la

période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

Or. en

Amendement 211
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. À partir de l'année 2009, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions et d'autres informations utiles ***en rapport avec le climat*** qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

Amendement

1. À partir de l'année 2009, les compagnies soumettent tous les ans à la Commission, pour le 30 avril, une déclaration d'émissions couvrant les émissions et d'autres informations utiles qui concernent l'ensemble de la période de déclaration, pour chaque navire placé sous leur responsabilité; cette déclaration d'émissions a été vérifiée et jugée satisfaisante par un vérificateur, conformément aux exigences définies à l'article 14.

Or. en

Amendement 212
Nils Torvalds, Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 3 – point a – sous-point iii bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iii bis) la classe glace du navire;

Or. en

Amendement 213
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 3 – point a – sous-point iv

Texte proposé par la Commission

Amendement

iv) le rendement technique du navire [indice nominal de rendement énergétique (EEDI) **ou valeur de l'indice estimée (EIV)** conformément à la résolution MEPC.215 (63) de l'OMI, le cas échéant];

iv) le rendement technique du navire [indice nominal de rendement énergétique (EEDI) conformément à la résolution MEPC.215 (63) de l'OMI, le cas échéant];

Or. en

Amendement 214

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 3 – point a – sous-point iv bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iv bis) l'efficacité technique homologuée du navire, exprimée par l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) applicable éventuellement au type de navire concerné;

Or. en

Amendement 215

Martin Callanan

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 3 – point a – sous-point ix

Texte proposé par la Commission

Amendement

ix) l'adresse, **les** numéro de téléphone **et de télécopieur** et l'adresse électronique d'une personne de contact;

ix) l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse électronique d'une personne de contact;

Or. en

Amendement 216

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Il s'assure en particulier que les émissions **et autres informations utiles en**

5. Il s'assure en particulier que les émissions **de CO₂** qui figurent dans la

rapport avec le climat qui figurent dans la déclaration d'émissions ont été déterminées conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 et au plan de surveillance visé à l'article 6. Le vérificateur s'assure également que les émissions ***et autres informations utiles en rapport avec le climat*** qui figurent dans les déclarations correspondent aux données calculées à partir d'autres sources conformément aux annexes I et II.

déclaration d'émissions ont été déterminées conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 et au plan de surveillance visé à l'article 6. Le vérificateur s'assure également que les émissions ***de CO₂*** qui figurent dans les déclarations correspondent aux données calculées à partir d'autres sources conformément aux annexes I et II.

Or. en

Amendement 217
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Il s'assure en particulier que les émissions ***et autres informations utiles en rapport avec le climat*** qui figurent dans la déclaration d'émissions ont été déterminées conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 et au plan de surveillance visé à l'article 6. Le vérificateur s'assure également que les émissions ***et autres informations utiles en rapport avec le climat*** qui figurent dans les déclarations correspondent aux données calculées à partir d'autres sources conformément aux annexes I et II.

Amendement

5. Il s'assure en particulier que les émissions qui figurent dans la déclaration d'émissions ont été déterminées conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 et au plan de surveillance visé à l'article 6. Le vérificateur s'assure également que les émissions qui figurent dans les déclarations correspondent aux données calculées à partir d'autres sources conformément aux annexes I et II.

Or. en

Amendement 218
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Il s'assure en particulier que les émissions et autres informations utiles ***en rapport avec le climat*** qui figurent dans la déclaration d'émissions ont été déterminées

Amendement

5. Il s'assure en particulier que les émissions et autres informations utiles qui figurent dans la déclaration d'émissions ont été déterminées conformément aux

conformément aux dispositions des articles 8, 9 et 10 et au plan de surveillance visé à l'article 6. Le vérificateur s'assure également que les émissions et autres informations utiles *en rapport avec le climat* qui figurent dans les déclarations correspondent aux données calculées à partir d'autres sources conformément aux annexes I et II.

dispositions des articles 8, 9 et 10 et au plan de surveillance visé à l'article 6. Le vérificateur s'assure également que les émissions et autres informations utiles qui figurent dans les déclarations correspondent aux données calculées à partir d'autres sources conformément aux annexes I et II.

Or. en

Amendement 219
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis. Il incombe au vérificateur d'intégrer dans son rapport des recommandations d'amélioration s'il a identifié des domaines où les performances de la compagnie sont susceptibles de progresser en termes de surveillance et de déclaration des émissions, notamment en améliorant l'exactitude et l'efficacité de ces deux opérations.

Or. en

Amendement 220
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 14 – paragraphe 2 – point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) les calculs permettant de déterminer l'efficacité énergétique.

supprimé

Or. en

Amendement 221
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le vérificateur met en évidence les risques associés au processus de surveillance et de déclaration en comparant les émissions déclarées avec les estimations basées sur les données et caractéristiques de suivi des navires, telles que la puissance motrice installée. En cas d'écart important, le vérificateur procède à des analyses complémentaires.

supprimé

Or. en

Justification

La procédure de vérification décrite doit rester une option permettant à la compagnie de surveiller les émissions de ses navires; il est donc proposé de la supprimer.

Amendement 222

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Le vérificateur mène à bien son action de manière professionnelle, objective et rationnelle; il appréhende comme il se doit:

a) les dispositions du présent règlement ainsi que les normes et règles pertinentes adoptées par la Commission conformément à l'article 15, paragraphe 5;

b) les critères législatifs, réglementaires et administratifs applicables aux activités faisant l'objet de la vérification; et

c) la production de toute information concernant la collecte, la mesure, le calcul et la déclaration des valeurs d'émission à bord des navires.

Or. en

Amendement 223
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Un vérificateur qui analyse les plans de surveillance et les déclarations d'émissions et qui délivre les documents de vérification et de conformité visés aux articles 13 et 17 est accrédité pour les activités relevant du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008.

Amendement

1. Un vérificateur qui analyse les plans de surveillance et les déclarations d'émissions et qui délivre les documents de vérification et de conformité visés aux articles 13 et 17 est, **dès lors qu'il ne s'agit pas d'un organisme national**, accrédité pour les activités relevant du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008

Or. en

Justification

Le champ d'application de l'article ne devrait pas englober les vérificateurs relevant de la compétence d'un État.

Amendement 224
Satu Hassi
Proposition de règlement
Chapitre 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

CHAPITRE III bis

**MESURES VISANT À RÉDUIRE
L'IMPACT DU TRANSPORT
MARITIME SUR LE CLIMAT**

Article 16 bis

Responsabilité en termes d'émissions

1. À compter de 2019 et à défaut d'un mécanisme mondial visant à réduire l'impact du transport maritime sur le climat, opérationnel d'ici cette date, les compagnies restituent chaque année aux autorités nationales compétentes, avant le 30 avril, les quotas délivrés en vertu de la directive 2003/87/CE en vue d'annuler

les quotas correspondant à leurs émissions au titre des entrées dans des ports de l'Union au cours de l'année civile précédente, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les compagnies peuvent, si elles le préfèrent, verser au Fonds vert pour le climat, créé au titre de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, une somme équivalente à leurs entrées dans les ports de l'Union, calculée sur la base du prix de 25 EUR/tonne d'équivalent CO₂, revalorisé linéairement de 3 EUR par an.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 24 en ce qui concerne la précision des obligations visées au paragraphe 1 et les modalités d'application de la dérogation prévue au paragraphe 2.

Or. en

Amendement 225
Satu Hassi
Proposition de règlement
Article 18

Texte proposé par la Commission

À compter du 30 juin **2019**, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant dans un tel port conservent à bord un document, délivré conformément à l'article 17, certifiant que le navire a respecté les obligations de surveillance et de déclaration pendant la période de déclaration concernée.

Amendement

À compter du 30 juin **2017**, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant dans un tel port conservent à bord un document, délivré conformément à l'article 17, certifiant que le navire a respecté les obligations de surveillance et de déclaration pendant la période de déclaration concernée.

Or. en

Amendement 226
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 18

Texte proposé par la Commission

À compter du 30 juin **2019**, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant dans un tel port conservent à bord un document, délivré conformément à l'article 17, certifiant que le navire a respecté les obligations de surveillance et de déclaration pendant la période de déclaration concernée.

Amendement

À compter du 30 juin **2017**, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant dans un tel port conservent à bord un document, délivré conformément à l'article 17, certifiant que le navire a respecté les obligations de surveillance et de déclaration pendant la période de déclaration concernée.

Or. en

Amendement 227

Sabine Wils

Proposition de règlement

Article 18

Texte proposé par la Commission

À compter du 30 juin **2019**, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant dans un tel port conservent à bord un document, délivré conformément à l'article 17, certifiant que le navire a respecté les obligations de surveillance et de déclaration pendant la période de déclaration concernée.

Amendement

À compter du 30 juin **2017**, les navires à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant dans un tel port conservent à bord un document, délivré conformément à l'article 17, certifiant que le navire a respecté les obligations de surveillance et de déclaration pendant la période de déclaration concernée.

Or. en

Justification

Un calendrier plus ambitieux semble raisonnable.

Amendement 228

Spyros Danellis

Proposition de règlement

Article 19 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. L'Agence européenne pour la sécurité maritime profite de ses visites et inspections destinées à suivre

L'application de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port pour surveiller également la mise en œuvre des paragraphes 1, 2 et 3 par les autorités nationales compétentes et faire rapport à la Commission;

Or. en

Justification

L'Agence européenne pour la sécurité maritime se rend 4 à 6 fois par an dans les États membres pour y évaluer la mise en œuvre du régime de contrôle par l'État du port.

Amendement 229

Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement

Article 20 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres mettent en place un système de sanctions en cas de manquement aux obligations en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 8 à 12 et ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'application de ces sanctions. Ces sanctions ***ne sont pas moins rigoureuses que celles prévues par la législation nationale relative aux émissions de gaz à effet de serre en cas de non-respect par les exploitants des obligations de déclaration leur incombant, et elles*** sont efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres communiquent ces dispositions à la Commission au plus tard le 1^{er} juillet 2007 et informent celle-ci sans délai de toute modification les concernant.

Amendement

1. Les États membres mettent en place un système de sanctions en cas de manquement aux obligations en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 8 à 12 et ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'application de ces sanctions. Ces sanctions sont efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres communiquent ces dispositions à la Commission au plus tard le 1^{er} juillet 2007 et informent celle-ci sans délai de toute modification les concernant.

Or. en

Amendement 230

Kriton Arsenis, Andrea Zaroni, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Article 20 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres mettent en place un système de sanctions en cas de manquement aux obligations en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 8 à 12 et ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'application de ces sanctions. Ces sanctions ne sont pas moins rigoureuses que celles prévues par la législation nationale relative aux émissions de gaz à effet de serre en cas de non-respect par les exploitants des obligations de déclaration leur incombant, et elles sont efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres communiquent ces dispositions à la Commission au plus tard le 1^{er} juillet **2007** et informent celle-ci sans délai de toute modification les concernant.

Amendement

1. Les États membres mettent en place un système de sanctions en cas de manquement aux obligations en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 8 à 12 et ils prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir l'application de ces sanctions. Ces sanctions ne sont pas moins rigoureuses que celles prévues par la législation nationale relative aux émissions de gaz à effet de serre en cas de non-respect par les exploitants des obligations de déclaration leur incombant, et elles sont efficaces, proportionnées et dissuasives. Les États membres communiquent ces dispositions à la Commission au plus tard le 1^{er} juillet **2015** et informent celle-ci sans délai de toute modification les concernant.

Or. en

Amendement 231

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Article 21

Texte proposé par la Commission

Article 21

Publication d'informations

1. Chaque année, pour le 30 juin, la Commission publie les émissions déclarées conformément à l'article 11 ainsi que les informations concernant la conformité du navire aux exigences en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 11 et 17.

2. La publication visée au paragraphe 1 concerne notamment les informations suivantes:

a) l'identité du navire (nom, numéro d'immatriculation OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);

Amendement

supprimé

- b) l'identité de l'armateur (nom et adresse de l'armateur et siège de son activité)*
- c) l'efficacité technique du navire (EEDI ou EIV le cas échéant);*
- d) les émissions annuelles de CO₂;*
- e) la consommation annuelle totale de combustible pour les voyages couverts par le présent règlement;*
- f) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue lors des voyages couverts par le présent règlement;*
- g) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue et cargaison lors des voyages couverts par le présent règlement;*
- h) le temps annuel total passé en mer lors des voyages couverts par le présent règlement;*
- i) la méthode de surveillance appliquée;*
- j) les dates de délivrance et d'expiration du document de conformité;*
- k) l'identité du vérificateur ayant approuvé la déclaration d'émissions.*

3. La Commission publie un rapport annuel relatif aux émissions du transport maritime et aux autres informations y afférentes en rapport avec le climat.

4. L'AESM aide la Commission à se conformer aux dispositions des articles 11, 12, 17 et 21 du présent règlement, conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil²⁷.

²⁷ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

Or. en

Justification

Cet article laisse entendre que des informations sensibles concernant les compagnies de transport maritime doivent être publiées et il est donc proposé de le supprimer.

Amendement 232

Georgios Koumoutsakos

Proposition de règlement

Article 21

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 21

supprimé

Publication d'informations

1. Chaque année, pour le 30 juin, la Commission publie les émissions déclarées conformément à l'article 11 ainsi que les informations concernant la conformité du navire aux exigences en matière de surveillance et de déclaration énoncées aux articles 11 et 17.

2. La publication visée au paragraphe 1 concerne notamment les informations suivantes:

a) l'identité du navire (nom, numéro d'immatriculation OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);

b) l'identité de l'armateur (nom et adresse de l'armateur et siège de son activité)

c) l'efficacité technique du navire (EEDI ou EIV le cas échéant);

d) les émissions annuelles de CO₂;

e) la consommation annuelle totale de combustible pour les voyages couverts par le présent règlement;

f) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue lors des voyages couverts par le présent règlement;

g) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue et cargaison lors des

voyages couverts par le présent règlement;

h) le temps annuel total passé en mer lors des voyages couverts par le présent règlement;

i) la méthode de surveillance appliquée;

j) les dates de délivrance et d'expiration du document de conformité;

k) l'identité du vérificateur ayant approuvé la déclaration d'émissions.

3. La Commission publie un rapport annuel relatif aux émissions du transport maritime et aux autres informations y afférentes en rapport avec le climat.

4. L'AESM aide la Commission à se conformer aux dispositions des articles 11, 12, 17 et 21 du présent règlement, conformément au règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil²⁷.

²⁷ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1.

Or. en

Amendement 233
Martin Callanan
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

c) l'efficacité technique du navire (EEDI ou EIV le cas échéant); *supprimé*

Or. en

Amendement 234
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) l'efficacité technique du navire

(EEDI applicable éventuellement au type de navire concerné);

Or. en

Amendement 235
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission

d) les émissions annuelles de CO₂;

Amendement

d) les émissions annuelles de CO₂, *de SO_x*
et de NO_x;

Or. en

Amendement 236
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 2 – point f

Texte proposé par la Commission

f) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue lors des voyages couverts par le présent règlement;

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 237
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 2 – point g

Texte proposé par la Commission

g) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue et cargaison lors des voyages couverts par le présent règlement;

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 238
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 2 – point g

Texte proposé par la Commission

g) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue **et** cargaison lors des voyages couverts par le présent règlement;

Amendement

g) la consommation annuelle moyenne de combustible et les émissions annuelles moyennes de gaz à effet de serre par distance parcourue **ainsi que la masse de** la cargaison lors des voyages couverts par le présent règlement;

Or. en

Amendement 239
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

h) le temps annuel total passé en mer lors des voyages couverts par le présent règlement;

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 240
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. La Commission publie un rapport annuel relatif aux émissions du transport maritime ***et aux autres informations y afférentes en rapport avec le climat.***

Amendement

3. La Commission publie un rapport annuel relatif aux émissions ***de CO₂*** du transport maritime.

Or. en

Amendement 241
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 22 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. En cas d'accord international sur l'adoption de mesures, au niveau mondial, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission réexaminera le présent règlement et ***pourra, le cas échéant, proposer des modifications de celui-ci.***

Amendement

3. En cas d'accord international sur l'adoption de mesures, au niveau mondial, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime, la Commission réexaminera le présent règlement et ***veillera à s'aligner sur la réglementation internationale établie par l'OMI dans ce domaine.***

Or. en

Amendement 242

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Judith A. Merkies, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Article 22 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Si, dans les trois ans suivant la première publication des informations visées à l'article 21, aucun accord international n'est conclu en vue de prendre des mesures mondiales destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables au transport maritime, la Commission propose la mise en œuvre d'un système portant tarification des émissions maritimes internationales.

Or. en

Amendement 243

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Article 23

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le pouvoir d'adopter des actes délégués pour compléter et modifier les dispositions des annexes I et II afin de tenir compte des derniers éléments scientifiques disponibles, ainsi que des informations disponibles à bord des navires, des règles internationales en vigueur et des normes acceptées sur le

Le pouvoir d'adopter des actes délégués pour compléter et modifier les dispositions des annexes I et II afin de tenir compte des derniers éléments scientifiques disponibles, ainsi que des informations disponibles à bord des navires, des règles internationales en vigueur et des normes acceptées sur le

plan international, pour déterminer les méthodes les plus précises et les plus efficaces de surveillance des émissions et pour améliorer la précision des informations requises concernant la surveillance et la déclaration des émissions, est conféré à la Commission sous réserve des conditions énoncées à l'article 24 pour autant que ces actes concernent des éléments non essentiels du présent règlement.

plan international, pour déterminer les méthodes les plus précises et les plus efficaces de surveillance des émissions *de CO₂* et pour améliorer la précision des informations requises concernant la surveillance et la déclaration des émissions *de CO₂*, est conféré à la Commission sous réserve des conditions énoncées à l'article 24 pour autant que ces actes concernent des éléments non essentiels du présent règlement.

Or. en

Amendement 244
Georgios Koumoutsakos
Proposition de règlement
Article 23

Texte proposé par la Commission

Le pouvoir d'adopter des actes délégués pour compléter et modifier les dispositions des annexes I et II afin de *tenir compte des derniers éléments scientifiques disponibles, ainsi que des informations disponibles à bord des navires, des règles internationales en vigueur et des normes acceptées sur le plan international, pour* déterminer les méthodes les plus précises et les plus efficaces de surveillance des émissions et pour améliorer la précision des informations requises concernant la surveillance et la déclaration des émissions, est conféré à la Commission sous réserve des conditions énoncées à l'article 24 pour autant que ces actes concernent des éléments non essentiels du présent règlement.

Amendement

Il convient de prévoir le pouvoir d'adopter des actes délégués pour compléter et modifier les dispositions des annexes I et II afin de *les aligner sur la réglementation internationale en vigueur adoptée par l'OMI, et ce dans le souci de veiller à leur conformité avec les* règles internationales *en vue de* déterminer les méthodes les plus précises et les plus efficaces de surveillance des émissions et pour améliorer la précision des informations requises concernant la surveillance et la déclaration des émissions. *Ce pouvoir* est conféré à la Commission sous réserve des conditions énoncées à l'article 24 pour autant que ces actes concernent des éléments non essentiels du présent règlement.

Or. en

Amendement 245
Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage
Proposition de règlement
Article 24 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés aux articles 15, 16 et 23 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} juillet **2015**.

Amendement

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés aux articles 15, 16 et 23 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1^{er} juillet **2014**.

Or. en

Amendement 246

Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement

Article 26 – point 2

Règlement (UE) n° 525/2013

Article 21 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres communiquent à la Commission, chaque année au 15 janvier ("année X), les émissions de CO₂ du transport maritime pour l'année X-2 conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX.

Amendement

1. Les États membres communiquent à la Commission, chaque année au 15 janvier ("année X"), les émissions de CO₂, **de SO_x et de NO_x** du transport maritime pour l'année X-2 conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX.

Or. en

Amendement 247

Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement

Article 26 – point 2

Règlement (UE) n° 525/2013

Article 21 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'[article 25 du présent règlement] pour préciser les exigences applicables en matière de surveillance et de déclaration des émissions de CO₂ du transport maritime conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX et compte tenu, le cas échéant, des décisions pertinentes adoptées par les organes de la CCNUCC et du protocole de

Amendement

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'[article 25 du présent règlement] pour préciser les exigences applicables en matière de surveillance et de déclaration des émissions de CO₂, **de SO_x et de NO_x** du transport maritime conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX et compte tenu, le cas échéant, des décisions pertinentes adoptées par les organes de la CCNUCC et du

Kyoto ou dans le cadre d'accords en découlant ou leur succédant, ou des décisions adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale.

protocole de Kyoto ou dans le cadre d'accords en découlant ou leur succédant, ou des décisions adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale.

Or. en

Amendement 248

Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement

Article 26 – point 2

Règlement (UE) n° 525/2013

Article 21 bis – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. La Commission adopte des actes d'exécution pour définir la structure, la forme et les modalités de la déclaration, par les États membres, des émissions de CO₂ du transport maritime conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'[article 26, paragraphe 2]."

Amendement

3. La Commission adopte des actes d'exécution pour définir la structure, la forme et les modalités de la déclaration, par les États membres, des émissions de CO₂, *de SO_x et de NO_x* du transport maritime conformément aux articles 9 et 10 du règlement (UE) n° XXXX/XXXX. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'[article 26, paragraphe 2]."

Or. en

Amendement 249

Spyros Danellis

Proposition de règlement

Article 26 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 26 bis

Dérogation

Le présent règlement ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 5 000.

Or. en

Justification

Les navires dont la jauge brute est comprise entre 400 et 5 000 ne sont à l'origine que de

10 % des émissions de CO₂; ils seraient alors contraints, comparés aux navires plus importants, de mettre en œuvre des efforts disproportionnés pour se conformer au texte. C'est à juste titre qu'ils sont visés par le règlement mais ils devraient pour le moment faire l'objet d'une dérogation si on s'inscrit dans le droit fil de la proposition de la Commission.

Amendement 250

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposition de règlement

Article 27

Texte proposé par la Commission

Amendement

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet **2015**.

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet **2014**.

Or. en

Amendement 251

Christofer Fjellner

Proposition de règlement

Annexe I – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Méthodes de surveillance et de déclaration des émissions de **gaz à effet de serre et des autres informations utiles en rapport avec le climat**

Méthodes de surveillance et de déclaration des émissions de **CO₂**

Or. en

Amendement 252

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Annexe I – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Méthodes de surveillance et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre **et des autres informations utiles en rapport avec le climat**

Méthodes de surveillance et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre

Or. en

Amendement 253

Kriton Arsenis, Andrea Zanoni, Corinne Lepage

Proposition de règlement
Annexe I – partie A – alinéa 7

Texte proposé par la Commission

Des facteurs d'émission appropriés sont **appliqués** pour les biocombustibles et les combustibles de substitution d'origine non fossile.

Amendement

Les facteurs d'émission appropriés **figurant dans l'annexe V de la directive 2009/28/CE et dans l'annexe IV de la directive 98/70/CE** sont **utilisés** pour les biocombustibles et les combustibles de substitution d'origine non fossile. **Des valeurs par défaut sont utilisées pour les facteurs d'émission des combustibles si la législation en vigueur de l'Union ne prévoit pas de facteurs correspondants appropriés pour les biocombustibles et les combustibles de substitution d'origine non fossile.**

Or. en

Amendement 254
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 3 – point a

Texte proposé par la Commission

a) notes de livraison de soutes (BDN) et inventaires périodiques des soutes à combustible;

Amendement

a) notes de livraison de soutes (BDN) et inventaires périodiques des soutes à combustible **ainsi que surveillance des soutes à combustible à bord;**

Or. en

Justification

Les méthodes a) et b) sont sensiblement les mêmes et il est donc proposé de les regrouper.

Amendement 255
Spyros Danellis
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 3 – point a

Texte proposé par la Commission

a) notes de livraison de soutes (BDN) et inventaires périodiques des soutes à

Amendement

a) notes de livraison de soutes (BDN) et inventaires périodiques des soutes à

combustible;

combustible *jusqu'au 1^{er} juillet 2017*;

Or. en

Justification

Une méthode se basant sur la surveillance des notes de livraison de soutes est plus imprécise que les autres techniques et c'est la seule qui ne peut pas être automatisée. Elle ouvre ainsi plus grande la porte aux erreurs humaines et aux fraudes. Elle est onéreuse pour les autorités qui doivent passer du temps à procéder aux vérifications. Le système MRV de l'Union se doit d'être fiable et précis s'il veut servir de modèle à un système mondial performant. Il convient donc de ne mettre en œuvre que des systèmes automatiques. Les navires d'un certain âge devraient bénéficier de plus de temps pour mettre en place des systèmes automatiques.

Amendement 256

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – alinéa 3 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) surveillance des soutes à combustible à bord;

supprimé

Or. en

Justification

Les méthodes a) et b) sont sensiblement les mêmes et il est donc proposé de les regrouper.

Amendement 257

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – alinéa 3 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) modélisation basée sur le mouvement des navires (suivi AIS) et les données propres aux navires.

Or. en

Amendement 258

Satu Hassi

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les méthodes c) et d) s'appliquent aux navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 jusqu'au 31 décembre 2019 et une mesure directe des émissions est prescrite à compter du 1^{er} janvier 2020.

Or. en

Amendement 259
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – point 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La présente méthode est basée sur la quantité et le type de combustible tels qu'ils figurent dans la note de livraison de soute, complétés par les inventaires périodiques des soutes à combustible établis d'après les relevés. Le combustible consommé sur la période considérée se compose du combustible disponible au début de la période, plus les livraisons, et déduction faite du combustible disponible à la fin de la période et du combustible vidangé entre le début et la fin de la période.

Amendement

La présente méthode est basée sur la quantité et le type de combustible tels qu'ils figurent (***le cas échéant***) dans la note de livraison de soute, complétés par les inventaires périodiques des soutes à combustible établis d'après les relevés, Le combustible consommé sur la période considérée se compose du combustible disponible au début de la période, plus les livraisons, et déduction faite du combustible disponible à la fin de la période et du combustible vidangé entre le début et la fin de la période.

Or. en

Amendement 260
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – point 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

La période comprend l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps de séjour dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de préciser le type de combustible ***et sa teneur en soufre.***

Amendement

Le combustible consommé sur la période visée par la déclaration se compose du combustible disponible au début de la période considérée, plus les livraisons, et déduction faite du combustible disponible à la fin de cette même période et du combustible vidangé entre le début et la

fin de la période visée par ladite déclaration. En outre, le relevé de l'ensemble des soutes à combustible embarquées s'effectue au début et à la fin de chaque voyage pour pouvoir déterminer la quantité de combustible chaque fois utilisée.

La période comprend l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps de séjour dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de préciser le type de combustible.

Or. en

Amendement 261
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – point 1 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Cette approche n'est pas utilisée en l'absence de notes de livraison de soutes à bord des navires, en particulier lorsque la cargaison sert de combustible [évaporation du gaz naturel liquéfié (GNL), par exemple].

Amendement

Si les notes de livraison de soutes (BDN) ne sont pas disponibles à bord des navires, en particulier lorsque la cargaison sert de combustible [évaporation du gaz naturel liquéfié (GNL), par exemple], *seuls les inventaires de soutes et les relevés des soutes à combustible sont utilisés.*

Or. en

Amendement 262
Spyros Danellis
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – point 1 – alinéa 5 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

a bis) à partir de la densité mesurée, le cas échéant, par un laboratoire accrédité lors d'une analyse effectuée avec le combustible;

Amendement

Or. en

Justification

Il est plus précis de se baser sur la densité réelle du combustible, déterminée dans le laboratoire éventuel de la compagnie, que sur la densité standard du type de combustible utilisé. Il convient donc de prévoir cette possibilité.

Amendement 263

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 1 – alinéa 5 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) Utilisation des valeurs de densité standard figurant dans les tableaux de l'annexe III

Or. en

Amendement 264

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Méthode B: surveillance des soutes à combustible à bord

supprimé

Cette méthode est basée sur les relevés de toutes les soutes à combustible à bord. Les relevés sont effectués chaque jour, lorsque le navire est en mer et lors de chaque soutage ou vidange des soutes.

Les variations cumulées du niveau de combustible dans les soutes entre deux relevés correspondent au combustible consommé sur la période considérée.

On entend par période, l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps passé dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de préciser le type de combustible et sa teneur en soufre.

Les relevés des soutes à combustible sont effectués par des méthodes appropriées

telles que des systèmes automatisés, des sondages et des rubans gradués lestés. La méthode utilisée pour le sondage des soutes, ainsi que l'incertitude associée à cette méthode, sont indiquées dans le plan de surveillance visé à l'article 6.

Si la quantité de combustible embarquée ou la quantité de combustible restant dans les citernes est exprimée en unités de volume (litres), la compagnie convertit cette quantité en unités de masse en utilisant les valeurs de densité réelle. La compagnie détermine la densité réelle par une des méthodes suivantes:

a) à l'aide de systèmes de mesure embarqués;

b) à partir de la densité mesurée par le fournisseur de combustible lors de l'embarquement du combustible et qui figure sur la facture ou sur le bon de livraison.

La densité réelle est exprimée en kg/litre et est déterminée pour la température applicable pour une mesure spécifique. En l'absence de valeurs de densité réelle, un facteur de densité standard pour le type de combustible concerné est appliqué, après approbation du vérificateur.

Or. en

Justification

Les méthodes a) et b) sont sensiblement les mêmes et il est donc proposé de les regrouper.

Amendement 265

Spyros Danellis

Proposition de règlement

Annex I – partie B – point 2 – alinéa 5 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) à partir de la densité mesurée, le cas échéant, par un laboratoire accrédité lors d'une analyse effectuée avec le

combustible;

Or. en

Justification

Il est plus précis de se baser sur la densité réelle du combustible, déterminée dans le laboratoire éventuel de la compagnie, que sur la densité standard du type de combustible utilisé. Il convient donc de prévoir cette possibilité.

Amendement 266

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

On entend par période, l'intervalle de temps entre deux escales ou le temps passé dans un port. Pour le combustible utilisé pendant une période, il est nécessaire de prendre en considération le type de combustible et sa teneur en soufre.

Le débit de combustible écoulé est mesuré au début et à la fin de la période de déclaration ainsi qu'au début et à la fin de chaque voyage pour déterminer le combustible consommé lors de chaque voyage.

Or. en

Amendement 267

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 3 – alinéa 4 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) Utilisation des valeurs de densité standard figurant dans les tableaux de l'annexe III

Or. en

Amendement 268

Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

La mesure directe des émissions peut être utilisée pour les voyages entrant dans le

La mesure directe des émissions peut être utilisée pour les voyages entrant dans le

champ d'application du présent règlement et pour les émissions se produisant dans les ports qui relèvent de la juridiction d'un État membre. Le CO₂ émis **comprend** le CO₂ émis par les moteurs principaux, ainsi que par les moteurs auxiliaires, les chaudières et les générateurs de gaz inerte. ***La consommation de combustible des navires pour lesquels il est fait appel à cette méthode est calculée à partir des émissions de CO₂ mesurées et du facteur d'émission applicable pour les combustibles concernés.***

champ d'application du présent règlement et pour les émissions se produisant dans les ports qui relèvent de la juridiction d'un État membre. Le CO₂, **le SO_x et le NO_x** émis **comprennent** le CO₂, **le SO_x et le NO_x** émis par les moteurs principaux, ainsi que par les moteurs auxiliaires, les chaudières et les générateurs de gaz inerte.

Or. en

Amendement 269
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – point 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La mesure directe des émissions peut être utilisée pour les voyages entrant dans le champ d'application du présent règlement et pour les émissions se produisant dans les ports qui relèvent de la juridiction d'un État membre. Le CO₂ émis comprend le CO₂ émis par les moteurs principaux, ainsi que par les moteurs auxiliaires, les chaudières et les générateurs de gaz inerte. ***La consommation de combustible des navires pour lesquels il est fait appel à cette méthode est calculée à partir des émissions de CO₂ mesurées et du facteur d'émission applicable pour les combustibles concernés.***

Amendement

La mesure directe des émissions peut être utilisée pour les voyages entrant dans le champ d'application du présent règlement et pour les émissions se produisant dans les ports qui relèvent de la juridiction d'un État membre. Le CO₂ émis comprend le CO₂ émis par les moteurs principaux, ainsi que par les moteurs auxiliaires, les chaudières et les générateurs de gaz inerte.

Or. en

Amendement 270
Satu Hassi
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – point 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

La mesure directe des émissions peut être utilisée pour les voyages entrant dans le champ d'application du présent règlement et pour les émissions se produisant dans les ports qui relèvent de la juridiction d'un État membre. Le CO₂ émis comprend le CO₂ émis par les moteurs principaux, ainsi que par les moteurs auxiliaires, les chaudières et les générateurs de gaz inerte. ***La consommation de combustible des navires pour lesquels il est fait appel à cette méthode est calculée à partir des émissions de CO₂ mesurées et du facteur d'émission applicable pour les combustibles concernés.***

Amendement

La mesure directe des émissions peut être utilisée pour les voyages entrant dans le champ d'application du présent règlement et pour les émissions se produisant dans les ports qui relèvent de la juridiction d'un État membre. Le CO₂ émis comprend le CO₂ émis par les moteurs principaux, ainsi que par les moteurs auxiliaires, les chaudières et les générateurs de gaz inerte.

Or. en

Justification

Les navires utilisant un système de surveillance en continu disposent d'informations précises sur leurs émissions et ne doivent pas être tenus de procéder à un rétrocalcul pour déterminer leur consommation de combustible.

Amendement 271

Vilja Savisaar-Toomast

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Cette méthode repose sur la détermination des flux d'émissions de CO₂ dans les cheminées, qui s'obtient en multipliant la concentration de CO₂ des gaz de combustion par le débit de ces gaz.

Amendement

Cette méthode repose sur la détermination des flux d'émissions de CO₂, ***de SO_x et de NO_x*** dans les cheminées, qui s'obtient en multipliant la concentration de CO₂ des gaz de combustion par le débit de ces gaz.

Or. en

Amendement 272

Nils Torvalds

Proposition de règlement

Annexe I – partie B – point 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Méthode D bis: modélisation basée sur le mouvement des navires (suivi AIS) et les données propres aux navires.

L'organisme en charge du système de modélisation signe un accord avec l'armateur concerné. À l'expiration de la période de surveillance, les émissions de CO₂, telles qu'elles ont été définies par calcul, sont comparées avec le registre des hydrocarbures du navire et les notes de livraison de soutes pour identifier et corriger les différences éventuelles.

Or. en

Amendement 273
Christofer Fjellner
Proposition de règlement
Annexe II

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé

Or. en

Justification

Le système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) ne devrait, à ce stade initial, viser que les émissions de CO₂. Il pourrait par la suite être possible de l'enrichir avec d'autres informations utiles en rapport avec le climat. Il n'est pas à exclure que les critères de déclaration fixés à ce stade par l'Union en matière de d'efficacité puissent entraver une mise en place au niveau de l'OMI.

Amendement 274
Nils Torvalds
Proposition de règlement
Annexe II

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

supprimé

Or. en

Amendement 275
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Annexe II – partie B – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Pour la surveillance de l'efficacité énergétique, **quatre** indicateurs au moins sont utilisés: la consommation de combustible par distance parcourue, **la consommation de combustible par transport effectué**, les émissions de CO₂ par distance parcourue **et les émissions de CO₂ par transport effectué**; ces indicateurs sont calculés comme suit:

Amendement

Pour la surveillance de l'efficacité énergétique, **deux** indicateurs au moins sont utilisés: la consommation de combustible par distance parcourue **et** les émissions de CO₂ **et de NO_x** par distance parcourue; ces indicateurs sont calculés comme suit:

Or. en

Amendement 276
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Annexe II – partie B – alinéa 5

Texte proposé par la Commission

Consommation de combustible par transport effectué = consommation annuelle totale de combustible/transport total effectué

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 277
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Annexe II – partie B – alinéa 6

Texte proposé par la Commission

Émissions de CO₂ par distance parcourue = Émissions annuelles totales de CO₂/distance totale parcourue

Amendement

Émissions de CO₂, **de SO_x et de NO_x** par distance parcourue = Émissions annuelles totales de CO₂, **de SO_x et de NO_x**/distance totale parcourue

Or. en

Amendement 278
Vilja Savisaar-Toomast
Proposition de règlement
Annexe II – partie B – alinéa 7

Texte proposé par la Commission

Amendement

Émissions de CO₂ par transport effectué = supprimé
émissions annuelles totales de
CO₂/transport total effectué.

Or. en