



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

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

2013/0224(COD)

8.11.2013

*****I**

PROJET DE RAPPORT

sur la 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 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

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

Rapporteur: Theodoros Skylakakis

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées..

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	42

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la 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 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0480),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0201/2013),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du ...¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du ...²,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et les avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et de la commission des transports et du tourisme (A7-0000/2013),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ JO C ... /Non encore paru au Journal officiel.

² JO C ... /Non encore paru au Journal officiel.

Amendement 1

Proposition de règlement Titre

Texte proposé par la Commission

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 (Texte présentant de l'intérêt
pour l'EEE)

Amendement

Proposition de
RÈGLEMENT DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
concernant la surveillance, la déclaration et
la vérification des émissions de **gaz à effet
de serre** du secteur des transports
maritimes et modifiant le règlement (UE)
n° 525/2013 (Texte présentant de l'intérêt
pour l'EEE)

Or. en

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) Le transport maritime influe sur le climat de la planète et sur la qualité de l'air du fait qu'il dégage des émissions de dioxyde de carbone et d'autres émissions, dont des oxydes d'azote (NO_x), des oxydes de soufre (SO_x), du méthane (CH₄), des particules et du carbone noir.

Or. en

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 ter) Compte tenu de l'évolution rapide des connaissances scientifiques concernant ces incidences, il convient de procéder périodiquement, dans le cadre du présent règlement, à une réévaluation des incidences du transport maritime sur le climat mondial qui ne sont pas liées au CO₂. Sur la base de ses évaluations, et compte tenu de la résolution du Parlement européen du 14 septembre 2011 sur une approche globale pour les émissions anthropiques autres que les émissions de CO₂, la Commission devrait analyser les implications pour les politiques et les mesures afin de réduire ces émissions.

Or. en

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 quater) Il convient également que la Commission prenne des mesures à l'égard des autres activités dégageant des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques qui ne sont pas incluses dans le présent règlement, à savoir l'utilisation de réfrigérants sur les bateaux de pêche et les émissions par évaporation provenant des opérations de chargement/déchargement de combustibles et de marchandises en vrac

(composés organiques volatils et particules, par exemple).

Or. en

Amendement 5

Proposition de règlement
Considérant 1 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 quinquies) Le livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports", de 2011, appelle à réduire les émissions liées au transport maritime, d'ici à 2050, de 40 % (et si possible de 50 %) par rapport aux niveaux de 2005.

Or. en

Amendement 6

Proposition de règlement
Considérant 1 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 sexies) La résolution du Parlement européen sur la "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" (2011/2096(INI)) appelle à une réduction uniforme de 30 %, à l'échelle de l'UE, des émissions de CO₂ et de substances polluantes dans le secteur du transport maritime, objectif auquel contribueront les accords de l'OMI relatifs à l'indice nominal d'efficacité énergétique et au plan de gestion de l'efficacité énergétique des

navires.

Or. en

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Selon les données fournies par l'OMI, l'application de mesures opérationnelles et la mise en œuvre des technologies existantes pourraient permettre de réduire de **75 %** la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ spécifiques des navires. Ces mesures peuvent en grande partie être considérées comme rentables car la diminution des coûts de combustible compense les frais d'exploitation ou d'investissement.

Amendement

(3) Selon les données fournies par l'OMI, l'application de mesures opérationnelles et la mise en œuvre des technologies existantes pourraient permettre de réduire de **25 à 75 %** la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ spécifiques des navires. Ces mesures peuvent en grande partie être considérées comme rentables ***et de nature à présenter des avantages nets pour le secteur***, car la diminution des coûts de combustible compense les frais d'exploitation ou d'investissement.

Or. en

Amendement 8

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

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 **gaz à effet de serre**, basé sur la consommation de combustible des navires ***afin de réunir***

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.

des données agrégées sur ces émissions, 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. en

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Il ressort de la consultation des parties prenantes et des discussions avec les partenaires internationaux qu'une approche progressive devrait être appliquée pour inclure les émissions du transport maritime dans les engagements de réduction des gaz à effet de serre de l'Union avec, dans un premier temps, la mise en place d'un système MRV fiable applicable aux émissions de **CO₂** du transport maritime, et, ultérieurement, la tarification **de ces** émissions. Cette approche facilitera le consensus au niveau international sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que sur les autres mesures permettant d'obtenir ces réductions au moindre coût.

Amendement

(6) Il ressort de la consultation des parties prenantes et des discussions avec les partenaires internationaux qu'une approche progressive devrait être appliquée pour inclure les émissions du transport maritime dans les engagements de réduction des gaz à effet de serre de l'Union avec, dans un premier temps, la mise en place d'un système MRV fiable applicable aux émissions de **gaz à effet de serre** du transport maritime, et, ultérieurement, **l'introduction de nouveaux instruments de politique, à savoir la tarification des émissions ou le prélèvement d'une taxe**. Cette approche facilitera le consensus au niveau international sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que sur les autres mesures permettant d'obtenir ces réductions au moindre coût.

Or. en

Amendement 10

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 **certaine** réduction des émissions 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.

Or. en

Amendement 11

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

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 sont prévues pour réduire ou éviter ces émissions. Ces règles devraient s'appliquer sans discrimination à tous les navires, quel que soit leur pavillon.

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 **gaz à effet de serre** 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.

Or. en

Amendement 12

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 en rapport avec le climat **afin** 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 13

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 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.**

Amendement

(12) Afin de **garantir la cohérence avec le droit international en vigueur**, en particulier **avec l'annexe VI de la convention Marpol, le système MRV devrait s'appliquer aux navires de 400 tb et plus.**

Or. en

Amendement 14

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

supprimé

Or. en

Amendement 15

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 offre la possibilité 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 nécessaire d'inclure dans le système MRV la surveillance du NO_x, 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.

Or. en

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) La convention Marpol prévoit l'application obligatoire de l'indice nominal de rendement énergétique (EEDI) pour les navires neufs et l'utilisation de plans de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP) pour l'ensemble de la flotte mondiale.

Or. en

Amendement 17

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 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

(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. 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 Eurostat.

concernant Eurostat.

Or. en

Amendement 18

Proposition de règlement Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 **gaz à effet de serre** 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 19

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.

Amendement

(27) L'objectif de l'action proposée – à savoir, dans un premier temps, surveiller, déclarer et vérifier les émissions de **gaz à effet de serre** des navires dans le cadre d'une approche progressive visant à réduire ces émissions **et à réaliser les objectifs fixés dans le livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports"** – 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 20

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

Amendement

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de **gaz à effet de serre** 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

conditions économiquement avantageuses.

économiquement avantageuses.

Or. en

Amendement 21

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 **5000**, 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 22

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 de guerre ni aux navires d'appoint de la marine de guerre, 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.

Or. en

Amendement 23

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 **et le NO_x** émis dans l'atmosphère par les navires tels que définis à l'article 2;

Or. en

Amendement 24

Proposition de règlement Article 3 – point b

Texte proposé par la Commission

b) «port d'escale»: le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, à l'exception des arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible ou en vivres et/ou au changement d'équipage;

Amendement

b) «port d'escale»: le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, à l'exception des arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible ou en vivres et/ou au changement d'équipage, **à une mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, et des arrêts dans un port en cas d'urgence, de détresse ou à seule fin de trouver abri par mauvais temps;**

Or. en

Amendement 25

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 et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'évaluer les performances des navires;

Or. en

Amendement 26

Proposition de règlement Article 3 – paragraphe 1 – point j

Texte proposé par la Commission

j) «estimation prudente»: un ensemble d'hypothèses défini de manière à éviter toute sous-estimation des émissions annuelles ou toute surestimation des distances **ou de la cargaison**;

Amendement

j) «estimation prudente»: un ensemble d'hypothèses défini de manière à éviter toute sous-estimation des émissions annuelles ou toute surestimation des distances;

Or. en

Amendement 27

Proposition de règlement Article 3 – point k

Texte proposé par la Commission

k) «tonne de CO₂»: une tonne métrique de CO₂;

Amendement

supprimé

Amendement 28

Proposition de règlement

Article 3 – point 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis) «navires à quai»: les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de l'Union lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises;

Or. en

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

1. Les compagnies surveillent et déclarent, pour chaque navire, la quantité et le type de combustible consommés au cours d'une ***période de déclaration*** dans ***tous les ports*** relevant de la juridiction d'un État membre et au cours de ***tous les 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 30

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 1

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 **5000**, 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 31

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 **5000**.

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 en rapport avec le climat, pour chacun de leurs navires d'une jauge brute supérieure à **400**.

Or. en

Amendement 32

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 3 – point c

Texte proposé par la Commission

c) la description des sources d'émission à bord du navire, **telles que les moteurs principaux ou auxiliaires, les chaudières et générateurs de gaz inerte, et les types de combustible utilisés;**

Amendement

c) la description des sources d'émission **suivantes, ainsi que des types de combustible qui leur sont associés,** à bord du navire:

i) moteur(s) principal(principaux)

ii) moteur(s) auxiliaire(s)

iii) chaudière(s)

iv) générateur(s) de gaz inerte;

Or. en

Amendement 33

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 3 – point d

Texte proposé par la Commission

d) la description des procédures, systèmes et responsabilités mis en œuvre pour mettre à jour la liste des sources d'émission pendant **l'année** de déclaration, afin de garantir l'exhaustivité de la surveillance et de la déclaration des émissions du navire;

Amendement

d) la description des procédures, systèmes et responsabilités mis en œuvre pour mettre à jour la liste des sources d'émission pendant **la période** de déclaration, afin de garantir l'exhaustivité de la surveillance et de la déclaration des émissions du navire;

Or. en

Amendement 34

Proposition de règlement

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

Texte proposé par la Commission

ii) les procédures, responsabilités, formules et sources de données mises en œuvre pour la détermination et la

Amendement

supprimé

déclaration de la cargaison ou du nombre de passagers, suivant le cas;

Or. en

Amendement 35

**Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – point j**

Texte proposé par la Commission

Amendement

j) la date de la dernière modification du plan de surveillance.

supprimé

Or. en

Amendement 36

**Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – point j bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

j bis) une fiche de révision consignante tous les détails de l'historique des révisions;

Or. en

Amendement 37

**Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 2 – point a**

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) lorsqu'un navire change de propriétaire;

a) lorsqu'un navire change de propriétaire,
ou en cas de changement de détenteur des

documents ou de pavillon;

Or. en

Amendement 38

Proposition de règlement Article 8 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***La surveillance peut être suspendue
durant les périodes pendant lesquelles un
navire intervient dans des situations
d'urgence, y compris des opérations de
sauvetage.***

Or. en

Amendement 39

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

Amendement 40

Proposition de règlement Article 9 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) le NO_x émis;

Or. en

Amendement 41

Proposition de règlement Article 9 – point e

Texte proposé par la Commission

Amendement

e) le temps passé en mer;

e) le temps passé en mer *et à quai*;

Or. en

Amendement 42

Proposition de règlement Article 9 – point f

Texte proposé par la Commission

Amendement

f) la cargaison;

supprimé

Or. en

Amendement 43

Proposition de règlement Article 9 – point g

Texte proposé par la Commission

Amendement

g) le transport effectué.

supprimé

Or. en

Amendement 44

Proposition de règlement Article 9 – point f bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

f bis) l'efficacité énergétique telle que définie à l'annexe II;

Or. en

Amendement 45

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, ainsi qu'une description de celles-ci.

Or. en

Amendement 46

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 et effectuant de multiples voyages par jour sont exemptés de

***l'obligation de surveillance des émissions
par voyage.***

Or. en

Amendement 47

**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, au total;

Or. en

Amendement 48

**Proposition de règlement
Article 10 – point b**

Texte proposé par la Commission

b) le CO₂ total émis;

Amendement

b) le CO₂ total ***et le NO_x total*** émis;

Or. en

Amendement 49

**Proposition de règlement
Article 10 – point c**

Texte proposé par la Commission

) les émissions de CO₂ agrégées résultant

Amendement

(c) les émissions de CO₂ ***et de NO_x***

de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

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

Or. en

Amendement 50

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 *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 51

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 *et de NO_x* agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Or. en

Amendement 52

Proposition de règlement Article 10 – point f

Texte proposé par la Commission

f) les émissions de CO₂ qui se sont produites alors que le navire était à quai dans des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

Amendement

f) les émissions de CO₂ **et de NO_x** 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 53

**Proposition de règlement
Article 10 – point h**

Texte proposé par la Commission

h) le temps total passé en mer;

Amendement

h) le temps total passé en mer **et à quai**;

Or. en

Amendement 54

**Proposition de règlement
Article 10 – point i**

Texte proposé par la Commission

i) **le transport total effectué**;

Amendement

i) **l'efficacité énergétique telle que définie à l'annexe II**;

Or. en

Amendement 55

**Proposition de règlement
Article 10 – point j**

Texte proposé par la Commission

Amendement

j) l'efficacité énergétique moyenne.

supprimé

Or. en

Amendement 56

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 57

Proposition de règlement

Article 11 – paragraphe 3 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***c bis) les détails des périodes de
suspension de la surveillance en raison de
situations d'urgence et d'opérations de
sauvetage.***

Or. en

Amendement 58

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 2 – point h

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

h) les calculs permettant de déterminer l'efficacité énergétique ***telle que définie à l'annexe II.***

Or. en

Amendement 59

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.***

Amendement

1. Chaque année, pour le 30 juin, la Commission publie les émissions ***annuelles agrégées*** déclarées conformément à l'article 11, ***en respectant la confidentialité des informations commerciales prévue afin de protéger un intérêt économique légitime conformément aux articles 3 et 4 de la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil¹.***

¹ ***Directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement (JO L 41 du 14.2.2003, p. 26).***

Or. en

Amendement 60

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

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

supprimé

Amendement

Or. en

Amendement 61

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

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

supprimé

Amendement

Or. en

Amendement 62

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

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

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

Amendement

Or. en

Amendement 63

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 **et de NO_x**;

Or. en

Amendement 64

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

(f) **l'efficacité énergétique** annuelle moyenne **telle que définie à l'annexe II;**

Or. en

Amendement 65

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 lors des voyages couverts par le présent règlement;

Or. en

Amendement 66

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 *afin d'harmoniser les règles de l'Union avec les règles internationales.*

Or. en

Amendement 67

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

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 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 *uniquement* des éléments non essentiels du présent règlement.

Amendement 68

Proposition de règlement

Article 26 – point 2

Règlement (UE) n° 525/2013

Article 21 bis – paragraphe 2

Present text

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

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 **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 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.

Amendement 69

Proposition de règlement

Article 26 – point 2

Règlement (UE) n° 525/2013

Article 21 bis – paragraphe 3 bis (nouveau)

Present text

Amendement

3 bis) Tous les deux ans, la Commission évalue les incidences globales du secteur du transport maritime sur le climat mondial, y compris celles qui ne sont pas liées aux émissions ou aux effets du CO₂, sur la base des données d'émissions communiquées par les États membres en

vertu de l'article 7 du présent règlement et/ou fournies au titre du règlement (UE) n° xxxx/xxxx, le cas échéant en améliorant cette évaluation compte tenu du progrès scientifique et des données relatives au transport maritime.

Or. en

Amendement 70

Proposition de règlement
Annexe I – point B – alinéa 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Toute combinaison des méthodes susmentionnées, approuvée par le vérificateur, peut être utilisée si elle améliore la précision globale des mesures.

Or. en

Amendement 71

Proposition de règlement
Annexe I – point B – alinéa 3 – sous-point 1 – alinéa 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Si les notes de livraison de soutes (BDN) ne sont pas disponibles à bord, 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 72

Proposition de règlement

Annexe I – point B – alinéa 3 – sous-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 ***et le NO_x*** émis comprend le CO₂ ***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 73

Proposition de règlement

Annexe I – point B – alinéa 3 – sous-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 ***et de NO_x*** dans les cheminées, qui s'obtient en multipliant la concentration de CO₂ ***et de NO_x*** des gaz de combustion par le débit de ces gaz.

Or. en

Amendement 74

Proposition de règlement Annexe II – point A – alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Dans le cas des navires à passagers, le nombre de passagers représente la cargaison. Pour toutes les autres catégories de navires, la cargaison est exprimée en tonnes et en mètres cubes de marchandises.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 75

Proposition de règlement Annexe II – point A – alinéa 5

Texte proposé par la Commission

Le transport effectué est déterminé en multipliant la distance parcourue par la cargaison.

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 76

Proposition de règlement Annexe II – point B – alinéa 3 – sous-alinéa 1

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

Amendement

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

par distance parcourue *et les émissions de CO₂ par transport effectué*; ces indicateurs sont calculés comme suit:

indicateurs sont calculés comme suit:

Or. en

Amendement 77

Proposition de règlement Annexe II – point B – alinéa 3 – sous-alinéa 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. en

Amendement 78

Proposition de règlement Annexe II – point B – alinéa 3 – sous-alinéa 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

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

Or. en

Amendement 79

Proposition de règlement Annexe II – point B – alinéa 3 – sous-alinéa 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

Or. en

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

Le secteur du transport maritime joue un rôle essentiel dans l'économie européenne. Il assure une large part du transport international de marchandises entre l'UE-27 et le reste du monde, et contribue de manière significative au transport de fret au sein de l'UE. Selon la publication "Transports de l'UE en chiffres, 2012", le transport de fret maritime a représenté quelque 1 400 milliards de tonne-kilomètres (tkm) dans l'UE-27 en 2010, se plaçant en seconde position après le transport routier (1 800 milliards de tkm). Si l'on considère le nombre de passagers transportés, le secteur maritime est moins important pour le transport de voyageurs au sein de l'UE-27. Toutefois, il reste un mode de transport important dans les régions où les autres modes de transport se heurtent à des limites géographiques (zones insulaires, par exemple).

Du fait de sa dépendance à l'égard des combustibles fossiles et étant donné qu'il constitue l'une des sources d'émissions anthropiques les moins réglementées, le secteur des transports maritimes contribue, par les émissions qu'il génère, à la pollution atmosphérique et au changement climatique. En termes d'incidence sur l'environnement, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), d'oxyde d'azote (NO_x), d'oxyde de soufre (SO_x), de méthane (CH₄), de particules et de carbone noir liées aux activités de transport maritime conduites dans les eaux européennes contribuent à hauteur de 10 à 20 % au total des émissions mondiales imputables au transport maritime. Si l'on considère l'ensemble du trafic maritime national et international à l'arrivée ou au départ des ports de l'UE-27, cette contribution peut atteindre 30 % pour le CO₂. Un rapport technique récent de l'AEE (n° 4/2013) traite de l'impact de ce secteur sur la qualité de l'air et le forçage climatique en Europe. Selon les projections établies, les émissions de NO_x liées au transport maritime international dans les eaux européennes devraient augmenter et pourraient égaler les émissions des sources terrestres à partir de 2020. À l'échelle mondiale, les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre (GES) des navires, tout en contribuant au forçage direct et indirect du climat, produisent un effet net de refroidissement malgré l'augmentation significative des émissions de CO₂. La réduction projetée des émissions de SO₂ et de particules du transport maritime conduira à une réduction de l'effet direct de refroidissement produit par les aérosols en Europe. Le rapport de l'AEE montre l'importance de tenir compte du double impact des émissions des transports maritimes sur la qualité de l'air et sur le forçage climatique. Par conséquent, un système intégré de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) couvrant les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre contribuera à améliorer les informations sur les avantages et inconvénients des politiques conduites en la matière en Europe.

Contexte réglementaire et défis technologiques

Dans le contexte de l'élaboration des politiques internationales et européennes en matière de qualité de l'air et de climat, la nécessité d'une réglementation internationale des émissions des navires a été identifiée. En 1997, une nouvelle annexe a été ajoutée à la convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires (Marpol). L'annexe VI de la convention Marpol vise à réduire à un minimum les émissions dans l'atmosphère des navires

(SO_x, NO_x, substances appauvrissant la couche d'ozone, composés organiques volatils (COV)) et leur contribution à la pollution atmosphérique locale et aux problèmes environnementaux mondiaux. L'annexe VI est entrée en vigueur le 19 mai 2005 et une annexe V révisée prévoyant des limites d'émissions beaucoup plus sévères est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010. Selon les estimations, en 2007, les transports maritimes internationaux ont contribué à hauteur de quelque 2,7 % aux émissions mondiales de CO₂. L'OMI a également adopté des mesures techniques et opérationnelles contraignantes en matière d'efficacité énergétique visant à réduire le volume des émissions de CO₂ provenant du transport maritime international.

Au niveau de l'Union, la directive 2009/29/CE prévoit la présentation d'une "proposition visant à inclure les émissions du transport maritime international ... dans l'objectif communautaire de réduction en vue de l'entrée en vigueur de l'acte proposé d'ici à 2013". Dans son livre blanc sur les transports publié en 2011, la Commission estime que "les émissions de CO₂ de l'UE liées au transport maritime devront être réduites, d'ici à 2050, de 40 % (et si possible de 50 %) par rapport aux niveaux de 2005". L'an dernier, la Commission a annoncé qu'elle ne tiendrait pas ce délai et qu'elle ne présenterait pas, pour l'instant, de proposition visant à limiter les émissions. En juin 2013, la Commission a présenté une proposition relative à un système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) des émissions de CO₂ du secteur des transports maritimes internationaux. Parallèlement, elle a publié une communication sur les moyens d'intégrer à l'avenir les émissions du transport maritime international dans les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE.

Une forte croissance du commerce mondial est attendue à l'avenir avec l'augmentation prévue de la population mondiale de 2 milliards de personnes au cours des prochaines décennies et la participation active à l'économie mondiale de 2 milliards de personnes supplémentaires. Cette croissance représente un défi pour le secteur des transports maritimes, eu égard à la réalisation de l'objectif en matière d'émissions requis pour stabiliser les températures à l'échelle de la planète. Par conséquent, il faudra aussi, en même temps, développer et appliquer à l'avenir des technologies et des pratiques innovantes concernant la qualité des combustibles/le changement de combustibles, les techniques de réduction des émissions et les modalités d'exploitation des navires.

Commentaires du rapporteur

Le règlement à l'examen offre l'occasion d'adopter une approche européenne en matière de surveillance, de déclaration et de vérification des GES et des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur maritime. Cette approche permettra à l'Europe d'élaborer dans un proche avenir, pour le secteur des transports maritimes, des politiques de réduction des émissions qui cadrent avec les politiques globales en matière de changement climatique, de pollution atmosphérique et de protection de la santé humaine. Il est dès lors nécessaire d'élargir le champ du règlement pour y inclure la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de NO_x, en plus des émissions de CO₂. Les émissions de CO₂ et de NO_x provenant des transports maritimes sont en hausse sensible, provoquant un effet important de forçage climatique. Par analogie avec le règlement (UE) n° 525/2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions concernant le secteur de l'aviation, une évaluation des incidences environnementales du transport maritime sur le

climat mondial est proposée moyennant une modification du règlement précité. Sur la base de cette évaluation, la Commission devrait examiner l'impact environnemental des émissions du secteur maritime telles que les particules, le carbone noir et le CH₄, ainsi que d'autres activités qui conduisent à l'émission de polluants atmosphériques et de GES, s'agissant par exemple de l'utilisation de réfrigérants à bord des bateaux de pêche et des émissions par évaporation provenant des opérations de chargement/déchargement de combustibles et de marchandises en vrac (COV, particules, par exemple).

La Commission a proposé de limiter le champ d'application du règlement aux navires de jauge brute supérieure à 5000 tb. Afin d'améliorer la couverture des émissions et de garantir la cohérence avec les autres règles internationales telles que celles définies dans l'annexe VI de la convention Marpol, il conviendrait d'étendre le champ d'application du règlement à tous les navires de jauge brute supérieure à 400. Sachant que cette limite a également été proposée lors des discussions au sein de l'OMI, les règles de l'UE se trouveraient alignées avec un possible futur cadre international.

S'il importe de veiller à ce que le règlement à l'examen couvre les émissions des transports maritimes de manière aussi cohérente que possible, il est aussi capital de se concentrer sur les aspects essentiels et de limiter les coûts de mise en œuvre ainsi que les charges administratives. De même, les entreprises ne devraient pas être obligées de publier des informations qui sont sensibles et potentiellement trompeuses. Votre rapporteur propose donc d'exclure le transport effectué des autres informations utiles en rapport avec le climat, dès lors que cette donnée n'a pas trait à la mesure des émissions. Du fait du coût élevé des combustibles, le marché maritime est déjà fortement incité à améliorer son efficacité énergétique, et l'efficacité énergétique du transport effectué en conditions réelles est une question beaucoup plus complexe, qui ne peut être réglée sans une connaissance des conditions spécifiques de marché qui dictent les décisions des armateurs et des exploitants de navire. L'efficacité énergétique réelle d'un voyage et son incidence sur le bien-être social ne peuvent être déterminées sans connaître les cargaisons disponibles, leur masse par rapport à leur poids, les conditions météorologiques, les prix applicables, les contraintes géographiques et autres, le délai de livraison, etc. Au contraire, la publication partielle de ces informations risque de conduire à une mauvaise information du public sur l'efficacité énergétique réelle et d'alimenter des controverses inutiles.