



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

**2013/0224(COD)**

31.1.2014

## **AVIS**

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

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))

Rapporteur pour avis: Brian Simpson

PA\_Legam

## JUSTIFICATION SUCCINCTE

Selon un rapport du groupe d'experts de l'Organisation maritime internationale (OMI) publié en 2009, les émissions des transports maritimes internationaux ont enregistré une croissance rapide au cours des dernières années, et, en l'absence de réglementation, elles devraient, selon les prévisions, atteindre 1,475 millions de tonnes d'ici à 2020, soit 6 % du total des émissions de CO<sub>2</sub> dans le monde. En 2007, le transport maritime était responsable de 2,7 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>.

Au niveau européen, les émissions des navires entrant dans les ports de l'UE-27 ou en sortant représentent jusqu'à 30 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> liées au transport maritime<sup>1</sup>. L'Agence européenne pour l'environnement indique également que le transport maritime effectué dans les eaux européennes est à l'origine d'une part importante des émissions mondiales de NO<sub>x</sub> (10-20 %), de SO<sub>2</sub> (10-25 %) et de PM<sub>2,5</sub> (10-25 %), avec environ 70 % des émissions mondiales dans une zone de 400 km à partir des côtes. Les études épidémiologiques ont démontré que les émissions liées au transport maritime ont des conséquences sur la santé, environ 50 000 décès étant dus chaque année à la seule pollution de l'air imputable à ce secteur<sup>2</sup>.

L'introduction en 2011, par l'Organisation maritime internationale, d'un "indice nominal de rendement énergétique" (EEDI) obligatoire pour certaines catégories de navires neufs et d'une utilisation obligatoire de plans de gestion du rendement énergétique (SEEMP) dans la flotte existante constitue une première étape vers la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime. Toutefois, comme l'a reconnu la Commission, ces mesures ne seront pas suffisantes pour mettre un frein à l'augmentation tendancielle des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur du transport maritime et pour atteindre les objectifs en matière de réduction fixés dans le livre blanc de la Commission publié en 2011 et intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports", à savoir une réduction de 40 % (et si possible 50 %) par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2050.

## AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

### **Amendement 1**

#### **Proposition de règlement Considérant 1 bis (nouveau)**

---

<sup>1</sup> Rapport technique de l'AEE n° 4/2013 – *The impact of international shipping on European air quality and climate forcing*.

<sup>2</sup> Voir [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011\\_06\\_01\\_stakeholder-event/item4.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf).

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(1 bis) Le livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports", publié en 2011, appelle à une réduction, d'ici 2050, des émissions du secteur des transports maritimes de 40 % (50 % dans la mesure du possible) par rapport aux niveaux de 2005, notamment en appliquant les principes de "l'utilisateur-payeur" et du "pollueur-payeur".*

## **Amendement 2**

### **Proposition de règlement Considérant 1 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(1 ter) La résolution du Parlement 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)) demande une "réduction uniforme de 30 %, à l'échelle de l'UE, des émissions de CO<sub>2</sub> 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, et demande que tous les objectifs énoncés dans le présent paragraphe soient considérés comme prioritaires et fassent dès lors l'objet d'examens annuels";*

## **Amendement 3**

### **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 CO<sub>2</sub> 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 75 % la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques des navires; ces mesures peuvent en grande partie être considérées comme rentables, ***voire offrir des bénéfices nets au secteur***, car la diminution des coûts de combustible compense les coûts d'exploitation ou d'investissement.

**Amendement 4**

**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 seules émissions de CO<sub>2</sub> 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 ***appliquer une mesure fondée sur le marché où la mise*** en place d'un système de surveillance, de déclaration et de vérification (monitoring, reporting and verification – MRV) des émissions de CO<sub>2</sub>, basé sur la consommation de combustible des navires 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 5**

**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 CO<sub>2</sub> 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 *seules* émissions de CO<sub>2</sub> *à ce stade* 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**

**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

*Amendement*

(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. *En raison du caractère international de la navigation, une démarche concertée* au

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.

niveau *planétaire serait la méthode la plus avantageuse et efficace pour réduire les émissions résultant de la navigation internationale*. 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

### 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 CO<sub>2</sub>* 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 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, *après que la Commission s'est assurée qu'aucun pays tiers n'a émis de réserve.*

## Amendement 8

### Proposition de règlement Considérant 8 bis (nouveau)

*(8 bis) Étant donné la zone géographique d'application et le contrôle des émissions de CO<sub>2</sub> qui en découle en-dehors du territoire national des États membres, et l'association de compagnies de navigation implantées dans le monde entier, la Commission devrait informer en temps utile les pays tiers de l'existence du système MRV afin que celui-ci soit accepté aussi largement que possible au niveau international.*

## Amendement 9

### 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 10

### Proposition de règlement Considérant 12

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.



*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 11**

**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 CO<sub>2</sub>, *qui* est de loin le principal gaz à effet de serre émis par les transports maritimes puisqu'il

*Amendement*

(12) Afin d'assurer la cohérence avec le droit international en vigueur, en particulier la convention MARPOL VI, le système MRV *ne devrait* s'appliquer *qu'*aux navires d'au moins 400 GT.

*Amendement*

(13) Afin de réduire encore les contraintes administratives des armateurs et des exploitants de navires, il convient que les règles de surveillance ciblent *uniquement* le CO<sub>2</sub> *à ce stade parce qu'il* est de loin le principal gaz à effet de serre émis par les

représente près de 98 % des émissions de gaz à effet de serre de ce secteur.

transports maritimes puisqu'il représente près de 98 % des émissions de gaz à effet de serre de ce secteur.

## Amendement 12

### 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 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. ***Au terme de deux phases achevées de référence, la Commission devrait formuler des recommandations concernant les méthodes de surveillance, l'utilité à l'égard des réductions d'émissions, le caractère abordable et la charge administrative pour l'équipage.***

## Amendement 13

### 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

#### *Amendement*

(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.

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. *Si, à l'avenir, le progrès technique permettra de mesurer d'autres substances concernant le climat sans imposer de lourdes charges supplémentaires aux armateurs, ces substances devraient être incorporées dans le système MRV. La Commission devrait informer régulièrement, tous les deux ans, le Parlement européen au sujet des évolutions techniques.*

#### **Amendement 14**

##### **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, conformément à la décision 2012/504/UE de la Commission du 17 septembre 2012 concernant Eurostat<sup>18</sup>.

###### *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. ***Par ailleurs, il importe de fournir aux affréteurs et aux autres parties prenantes des informations spécifiques à l'itinéraire afin de contribuer à l'élimination des obstacles commerciaux et de choisir les navires les plus performants.*** 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<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

---

<sup>18</sup> JO L 251 du 18.9.2012, p. 49.

## Amendement 15

### Proposition de règlement Considérant 23

#### *Texte proposé par la Commission*

(23) Il y a lieu de modifier le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique<sup>22</sup> afin d'établir des exigences concernant la surveillance et la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime par les États membres en vertu du présent règlement.

---

<sup>22</sup> JO L 165 du 18.06.2013, p. 13-40.

#### *Amendement*

(23) Il y a lieu de modifier le règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2013 relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique<sup>22</sup> afin d'établir des exigences concernant la surveillance et la déclaration des *seules* émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime par les États membres en vertu du présent règlement.

---

<sup>22</sup> JO L 165 du 18.06.2013, p. 13-40.

## Amendement 16

### 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,*

PE519.757v03-00

#### *Amendement*

(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. En cas d'accord

12/31

AD\1017652FR.doc

***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 devra réexaminer le système MRV de l'Union afin de le mettre en adéquation avec le système mondial.

sur un système MRV mondial, la Commission devra réexaminer le système MRV de l'Union afin de le mettre en adéquation avec le système mondial.

## **Amendement 17**

### **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 CO<sub>2</sub> 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 ***seules*** émissions de CO<sub>2</sub> ***à ce stade*** 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 18

### 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 CO<sub>2</sub> 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 *seules* émissions de CO<sub>2</sub> 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 19

### Proposition de règlement Considérant 29

#### *Texte proposé par la Commission*

(29) Il convient que le présent règlement entre en vigueur le **1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2018**.

#### *Amendement*

(29) Il convient que le présent règlement entre en vigueur le **1<sup>er</sup> juillet 2017** 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<sup>er</sup> janvier 2022**.

#### *Justification*

*Il convient de laisser le temps à la résolution de la crise économique actuelle avant de*

*prendre des mesures trop contraignantes en terme de bureaucratie. Il convient, également, de laisser le temps au prochain Parlement européen et à la prochaine Commission d'examiner ces textes pour, éventuellement, les amender avant leur application.*

## **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 (CO<sub>2</sub>) 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 CO<sub>2</sub> 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 ***seules*** émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ***à ce stade - qui sont de loin les principaux gaz à effet de serre émis par les transports maritimes*** - des navires à destination et en provenance de ports relevant de la juridiction d'un État membre, afin de promouvoir la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime dans des conditions économiquement avantageuses.

## **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.

##### *Justification*

*Le droit international, en particulier la convention MARPOL VI, s'applique aux navires d'au moins 400 GT. Par ailleurs, les navires d'une GT supérieure à 500 sont souvent des*

*transbordeurs transportant des passagers qui naviguent par exemple le long des côtes ou entre les îles. Il y a donc lieu de les inclure également.*

## **Amendement 22**

### **Proposition de règlement Article 3 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

a) "émissions": le CO<sub>2</sub> émis dans l'atmosphère par les navires tels que définis à l'article 2;

*Amendement*

a) "émissions": **uniquement** le CO<sub>2</sub> émis dans l'atmosphère par les navires tels que définis à l'article 2;

## **Amendement 23**

### **Proposition de règlement Article 3 – point 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis) "catégorie ICE": la notation attribuée au navire par l'administration ou par une organisation reconnue par l'administration établissant la preuve que le navire est apte à naviguer dans des conditions de glace de mer.***

## **Amendement 24**

### **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 dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>)** 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 25**

### **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 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**.

#### *Justification*

*Compte tenu de l'engagement ferme pris par les institutions de l'Union européenne visant à étendre pour 2013 le système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre de la Communauté au secteur du transport maritime, il est inacceptable de fixer un calendrier qui ne permettrait pas d'adopter des mesures concrètes à court terme.*

## **Amendement 26**

### **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<sup>er</sup> 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 pour la première fois après le **1<sup>er</sup> 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.

## Amendement 27

### 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, *sa catégorie ICE* et le nom de l'armateur;

## Amendement 28

### Proposition de règlement

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*iii a) les procédures responsabilités, formules et sources de données permettant de déterminer et d'enregistrer la distance parcourue et la durée de la navigation dans les glaces;*

## Amendement 29

### Proposition de règlement

#### Article 6 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

4. Les compagnies utilisent des plans de surveillance normalisés *basés sur des modèles. Les règles techniques établissant les modèles* des plans de surveillance visés au paragraphe 1 sont *déterminées* par la voie d'actes *d'exécution*. Ces actes *d'exécution* sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à *l'article 25, paragraphe 2*, du présent règlement.

*Amendement*

4. Les compagnies utilisent des *modèles* normalisés *pour présenter leurs* plans de surveillance. *La présentation et le contenu des* modèles des plans de surveillance visés au paragraphe 1 sont *déterminés* par la voie d'actes *délégués. Ils sont les plus simples possibles et ne provoquent pas de bureaucratie inutile*. Ces actes *délégués* sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à *l'article 24* du présent règlement.

## Amendement 30

### Proposition de règlement

#### Article 8

*Texte proposé par la Commission*

À compter du **1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 ***ou sur une base mensuelle pour la navigation sur courte distance*** 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 31

### 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 juridiction d'un État membre les informations suivantes:

*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 à destination et en provenance d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, ***ou sur une base mensuelle concernant les voyages sur de courtes distances***, les informations suivantes:

## Amendement 32

### Proposition de règlement

## Article 9 – point c

*Texte proposé par la Commission*

(c) le CO<sub>2</sub> émis;

*Amendement*

(c) ***uniquement*** le CO<sub>2</sub> émis;

## Amendement 33

### Proposition de règlement

#### Article 9 – point e

*Texte proposé par la Commission*

e) *le temps passé en mer;*

*Amendement*

***e) la date et l'heure du début et de la fin des périodes au cours desquelles la surveillance a été interrompue en raison de situations d'urgence, comme par exemple des opérations de sauvetage;***

## Amendement 34

### Proposition de règlement

#### Article 9 – point f

*Texte proposé par la Commission*

*f) la cargaison;*

*Amendement*

***supprimé***

## Amendement 35

### 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 au cours desquelles la surveillance a été interrompue en raison de situations d'urgence et de péril, telles que les opérations de sauvetage.***

## *Justification*

*Les situations d'urgence et de péril ne devraient pas être prises en considération.*

### **Amendement 36**

#### **Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. Par dérogation au premier paragraphe, les navires circulant exclusivement dans le cadre du champ d'application du présent règlement et effectuant plusieurs voyages par jour sont exemptés de l'évaluation des émissions sur une base par voyage.***

### **Amendement 37**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

b) le CO<sub>2</sub> total émis;

b) ***uniquement*** le CO<sub>2</sub> total émis;

### **Amendement 38**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

c) les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

c) ***uniquement*** les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

## Amendement 39

### Proposition de règlement Article 10 – point d

*Texte proposé par la Commission*

d) les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

*Amendement*

d) **uniquement** les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

## Amendement 40

### Proposition de règlement Article 10 – point e

*Texte proposé par la Commission*

e) les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

*Amendement*

e) **uniquement** les émissions de CO<sub>2</sub> agrégées résultant de tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

## Amendement 41

### Proposition de règlement Article 10 – point f

*Texte proposé par la Commission*

f) les émissions de CO<sub>2</sub> qui se sont produites alors que le navire était à quai dans des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

*Amendement*

f) **uniquement** les émissions de CO<sub>2</sub> qui se sont produites alors que le navire était à quai dans des ports relevant de la juridiction d'un État membre;

## Amendement 42

### Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. À partir de l'année **2019**, 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.

**Amendement 43**

**Proposition de règlement**

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**iii a) la catégorie ICE du navire,**

**Amendement 44**

**Proposition de règlement**

**Article 12 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. La déclaration d'émissions visée à l'article 11 est présentée au moyen de systèmes automatisés ***et de formats d'échange de données complets, ainsi que de modèles électroniques.***

1. ***Afin de réduire la charge administrative des compagnies, la*** déclaration d'émissions visée à l'article 11 est présentée au moyen de systèmes automatisés, ***de normes d'échange de données et*** de modèles électroniques.

**Amendement 45**

**Proposition de règlement**

**Article 12 – paragraphe 2**

*Texte proposé par la Commission*

2. Les **règles techniques établissant** les modèles **des plans de surveillance** visés au paragraphe 1 sont déterminées par la voie d'actes **d'exécution**. Ces actes **d'exécution** sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à **l'article 25, paragraphe 2**, du présent règlement.

*Amendement*

2. Les **modalités de transmission des données à la Commission, y compris les normes d'échanges de données et le format des** modèles **électroniques** visés au paragraphe 1, sont déterminées par la voie d'actes **délégués**. Ces actes **délégués** sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à **l'article 24** du présent règlement.

**Amendement 46**

**Proposition de règlement**  
**Article 17 – paragraphe 4**

*Texte proposé par la Commission*

4. Le vérificateur informe sans délai la Commission et l'autorité de l'État du pavillon de la délivrance d'un document de conformité et transmet les informations visées au paragraphe 2 au moyen de systèmes automatisés, de **formats** d'échange de données **complets, y compris les** modèles électroniques établis par la Commission conformément à la procédure prévue dans le présent règlement.

*Amendement*

4. Le vérificateur informe sans délai la Commission et l'autorité de l'État du pavillon de la délivrance d'un document de conformité et transmet les informations visées au paragraphe 2 au moyen de systèmes automatisés, de **normes** d'échange de données **et de** modèles électroniques établis par la Commission conformément à la procédure prévue dans le présent règlement.

**Amendement 47**

**Proposition de règlement**  
**Article 17 – paragraphe 5**

*Texte proposé par la Commission*

5. **Les règles techniques établissant les** modèles **des plans de surveillance** visés au paragraphe 4 sont déterminées par la voie d'actes **d'exécution**. Ces actes **d'exécution** sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à **l'article 25, paragraphe 2**, du présent

*Amendement*

5. **Les modalités de transmission des données à la Commission, y compris les normes d'échanges de données et le format des** modèles **électroniques** visés au paragraphe 4, sont déterminées par la voie d'actes **délégués**. Ces actes **délégués** sont adoptés par la Commission conformément à la procédure visée à **l'article 24** du



règlement.

présent règlement.

## **Amendement 48**

### **Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 1**

*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.

## **Amendement 49**

### **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<sup>er</sup> juillet 2017** 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<sup>er</sup> juillet 2015** et informent celle-ci sans délai de toute modification les concernant.

## Amendement 50

### 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 **de manière agrégée** 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 51

### 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);

*Amendement*

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

## Amendement 52

### Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 2 – point d

*Texte proposé par la Commission*

d) les émissions annuelles de CO<sub>2</sub>;

*Amendement*

d) **uniquement** les émissions annuelles de CO<sub>2</sub>;

## Amendement 53

### Proposition de règlement

## Article 22 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. La Commission tient régulièrement informés l'OMI et les autres organismes internationaux compétents de la mise en œuvre du présent règlement, ***en vue de faciliter l'élaboration***, au sein de l'OMI, de ***règles internationales concernant la surveillance, la déclaration et la*** vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.

*Amendement*

1. La Commission tient régulièrement informés l'OMI et les autres organismes internationaux compétents de la mise en œuvre du présent règlement, ***dans l'intention d'aligner le règlement sur les progrès obtenus*** au sein de l'OMI ***en matière de surveillance***, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.

## Amendement 54

### 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 son alignement sur les règles internationales pertinentes élaborées par l'OMI.***

## Amendement 55

### 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***

*Amendement*

***La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 24,*** des actes délégués ***modifiant l'annexe I*** pour ***adapter les méthodes de surveillance au progrès scientifique et technique et aux normes acceptées sur le plan international afin d'améliorer la fiabilité, la validité et la précision des données relatives aux***

*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.*

émissions.

*La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 24, des actes délégués modifiant l'annexe II pour préciser et adapter les méthodes de surveillance des informations liées au climat au progrès scientifique et technique et aux normes acceptées sur le plan international afin d'améliorer la fiabilité, la validité et la précision des données relatives aux émissions.*

## **Amendement 56**

### **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<sup>er</sup> 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 *[jj.mm.aaaa] [date d'entrée en vigueur du présent règlement]*. *La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*

## Amendement 57

### Proposition de règlement Article 24 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

2. La délégation de pouvoir visée à **l'article 23** peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. La révocation prend effet le jour suivant la publication de la décision au Journal officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

*Amendement*

2. La délégation de pouvoir visée **aux articles 12 bis, 15, 16 et 23** peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. La révocation prend effet le jour suivant la publication de la décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

## Amendement 58

### Proposition de règlement Article 24 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

4. Un acte délégué adopté en vertu des **articles 23** n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant une période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Amendement*

4. Un acte délégué adopté en vertu des **articles 12 bis, 15, 16 et 23** n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant une période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

## Amendement 59

### Proposition de règlement Article 27 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

Le présent règlement entre en vigueur le **1<sup>er</sup> juillet 2015**.

*Amendement*

Le présent règlement entre en vigueur le **1<sup>er</sup> juillet 2014**.

*Justification*

*Afin de préparer la mise en œuvre du règlement en 2015, il convient de prévoir un délai suffisant pour préparer les dispositions pertinentes.*

**Amendement 60**

**Proposition de règlement**

**Annexe I – partie B – point 1 – paragraphe 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 dans la note de livraison de soute (***lorsqu'elle est disponible***), 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.

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Surveillance, déclaration et vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes et modification du règlement (UE) n° 525/2013
<b>Références</b>	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ENVI 4.7.2013
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 4.7.2013
<b>Rapporteur(e) pour avis</b> Date de la nomination	Michael Cramer 11.9.2013
<b>Examen en commission</b>	14.11.2013      20.1.2014
<b>Date de l'adoption</b>	21.1.2014
<b>Résultat du vote final</b>	+:                    28 -:                    11 0:                    3
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
<b>Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	Vittorio Prodi