

Bruxelles, le 23 septembre 2020  
(OR. en)

10819/20

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2019/0017(COD)**

---

---

**CODEC 809  
CLIMA 185  
ENV 514  
MAR 110  
MI 331  
ONU 43  
PE 57**

## **NOTE D'INFORMATION**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de tenir dûment compte du système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires - Résultat des travaux du Parlement européen (Bruxelles, du 14 au 17 septembre 2020)

---

### **I. INTRODUCTION**

La rapporteure, M<sup>me</sup> Jutta Paulus (Verts/ALE, DE), a présenté, au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, un rapport contenant 60 amendements (amendements 1 à 60) à la proposition de règlement visée en objet.

En outre, le groupe ID a déposé 6 amendements (amendements 64 à 69), le groupe ECR a présenté 3 amendements (amendements 61, 63 et 81) et le groupe GUE/NGL a présenté 11 amendements (amendements 70 à 80).

## II. VOTE

Lors du vote intervenu le 15 septembre 2020, l'assemblée plénière a adopté 67 amendements (1 à 60, 72, 74 et 76 à 80) à la proposition de règlement. Aucun autre amendement n'a été adopté. Les amendements adoptés figurent en annexe.

À l'issue du vote, le 16 septembre 2020, la proposition a été renvoyée à la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, conformément à l'article 59, paragraphe 4, du règlement intérieur du Parlement européen, empêchant ainsi la clôture de la première lecture du Parlement et ouvrant les négociations avec le Conseil.

---

## P9\_TA-PROV(2020)0219

### Système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires \*\*\*I

Amendements du Parlement européen, adoptés le 16 septembre 2020, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de tenir dûment compte du système mondial de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))<sup>1</sup>

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

#### Amendement 1

Proposition de règlement  
Considérant -1 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(-1) La menace sans précédent que pose le changement climatique exige, de la part de l'Union et à l'échelle mondiale, de renforcer le niveau d'ambition et d'intensifier l'action pour le climat. L'Union s'est engagée à déployer davantage d'efforts dans la lutte contre le changement climatique et à mettre effectivement en œuvre l'accord de Paris<sup>1 bis</sup> en fonction des dernières connaissances scientifiques disponibles. Le rapport spécial de 2018 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), intitulé «Réchauffement planétaire de 1,5 °C», a confirmé qu'il est essentiel de réduire considérablement les émissions dans tous les secteurs pour limiter le réchauffement***

---

<sup>1</sup> La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A9-0144/2020).

*climatique à moins de 1,5 °C. Le rapport spécial de 2019 du GIEC sur l'océan et la cryosphère dans le contexte du changement climatique indique en outre que les mécanismes climatiques dépendent de la santé de l'océan et des écosystèmes marins actuellement affectés par le réchauffement climatique, la pollution, la surexploitation de la biodiversité marine, l'acidification, la désoxygénation et l'érosion côtière. Le GIEC rappelle que les océans font partie de la solution en ce qui concerne l'atténuation des effets du changement climatique et l'adaptation à ceux-ci, et souligne la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution des écosystèmes, ainsi que de favoriser les puits de carbone naturels.*

---

*<sup>1 bis</sup> Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).*

## Amendement 2

### Proposition de règlement

#### Considérant 1

*Texte proposé par la Commission*

(1) Le transport maritime influe sur le **climat** de la **planète** en raison des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dont il est responsable. En 2015, il a contribué à hauteur de 13 % aux émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE dues au secteur des transports<sup>15</sup>. Le transport maritime international est à ce jour le seul moyen de transport auquel ne s'appliquent pas les engagements pris par l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

*Amendement*

(1) Le transport maritime influe **directement** sur le **changement climatique, la biodiversité marine, la qualité de l'air et la santé publique** en raison des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) **et d'autres émissions** dont il est responsable, **telles que les émissions de méthane, d'oxydes d'azote, d'oxydes de soufre, de particules et de carbone noir**. En 2015, il a contribué à hauteur de 13 % aux émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE dues au secteur des transports<sup>15</sup>. **On s'attend à ce que les émissions mondiales du secteur maritime augmentent de 50 % à 250 % d'ici à 2050<sup>15 bis</sup>. À défaut de mesures supplémentaires, les émissions du secteur maritime se rapportant à l'Espace**

*économique européen (EEE) devraient, d'ici à 2050, dépasser de 86 % les niveaux de 1990, en dépit de l'adoption de normes minimales de rendement énergétique des navires par l'Organisation maritime internationale (OMI). Le transport maritime international est à ce jour le seul moyen de transport auquel ne s'appliquent pas les engagements pris par l'Union en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'OMI a adopté le 13 avril 2018 sa stratégie initiale pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires. Des mesures visant à mettre en œuvre cette stratégie s'imposent d'urgence, tant au niveau mondial qu'à celui de l'Union, afin de garantir des actions immédiates pour réduire les émissions du secteur maritime, contribuer à la mise en œuvre de l'accord de Paris et atteindre l'objectif de neutralité climatique à l'échelle de l'Union, sans saper les efforts déployés par d'autres secteurs en faveur du climat.*

---

<sup>15</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

---

<sup>15</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>

<sup>15 bis</sup> [https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report\\_web.pdf](https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf)

### Amendement 3

#### Proposition de règlement

#### Considérant 2

##### *Texte proposé par la Commission*

(2) Conformément à *l'engagement des colégislateurs exprimé dans le règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil<sup>16</sup> et dans la directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil<sup>17</sup>*, tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la *réduction des*

##### *Amendement*

(2) Conformément *aux engagements pris par l'Union dans le cadre de l'accord de Paris et aux conclusions du Conseil européen sur le changement climatique du 12 décembre 2019*, tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à *l'effort commun visant à achever la transition pour parvenir à zéro émission nette* de gaz

émissions de gaz à effet de serre.

à effet de serre *dès que possible et au plus tard en 2050.*

---

<sup>16</sup> *Règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les États membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 (JO L 156 du 19.6.2018, p. 26).*

<sup>17</sup> *Directive (UE) 2018/410 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2018 modifiant la directive 2003/87/CE afin de renforcer le rapport coût-efficacité des réductions d'émissions et de favoriser les investissements à faible intensité de carbone, et la décision (UE) 2015/1814 (JO L 76 du 19.3.2018, p. 3).*

#### Amendement 4

##### Proposition de règlement

##### Considérant 3

*Texte proposé par la Commission*

(3) Dans sa résolution *de février 2014* sur *un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030*, le Parlement européen a invité la Commission et les États membres à *fixer pour l'Union un objectif contraignant d'au moins 40 %* de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990 *à l'horizon 2030*. Le Parlement européen y a également observé que tous les secteurs de l'économie *devraient* contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour que l'Union puisse apporter sa

*Amendement*

(3) Dans sa résolution *du 14 mars 2019* sur *le changement climatique, le Parlement européen a, à une large majorité, soutenu l'objectif de parvenir à la neutralité climatique le plus tôt possible et au plus tard en 2050*. Le Parlement européen a *également* invité à *plusieurs reprises* la Commission et les États membres à *revoir à la hausse l'objectif contraignant de l'Union en matière de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et de le fixer à 55 %* par rapport aux niveaux de 1990. Le Parlement européen y a également observé que tous les secteurs de l'économie, y

juste contribution aux efforts mondiaux.

*compris l'aviation internationale et le transport maritime, doivent* contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour que l'Union puisse *atteindre ses objectifs climatiques et* apporter sa juste contribution aux efforts mondiaux. *Des efforts rapides pour décarboner le secteur du transport maritime sont d'autant plus importants que le Parlement a déclaré, le 28 novembre 2019, l'urgence climatique et environnementale.*

## Amendement 5

### Proposition de règlement

#### Considérant 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(3 bis) Dans sa résolution du 28 novembre 2019 sur la conférence des Nations unies de 2019 sur les changements climatiques à Madrid, Espagne (COP 25), le Parlement européen a souligné que des mesures complémentaires au niveau de l'Union étaient nécessaires pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime au vu de la lenteur et de l'insuffisance des progrès accomplis au niveau de l'OMI. Le Parlement européen était favorable, notamment, à l'inclusion du secteur maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (le «SEQE de l'UE»), ainsi qu'à l'introduction, au niveau de l'Union, de normes de rendement énergétique des navires. Les politiques de réduction des émissions fondées sur le marché ne suffisent pas, à elles seules, pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de l'Union et devraient être assorties d'exigences réglementaires contraignantes en matière de réduction des émissions qui soient*

*dûment mises en œuvre.*

## Amendement 6

### Proposition de règlement

#### Considérant 4

*Texte proposé par la Commission*

(4) Dans ses conclusions du **24 octobre 2014**, le Conseil européen a approuvé **un objectif contraignant d'au moins 40 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030**. Le Conseil européen a également déclaré **qu'il importait de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les risques liés à la dépendance à l'égard des combustibles fossiles dans le secteur des transports et a invité la Commission à continuer d'étudier des instruments et des mesures en vue d'une approche globale et technologiquement neutre, notamment pour la promotion de la réduction des émissions, le recours aux sources d'énergie renouvelables et l'efficacité énergétique dans les transports**.

*Amendement*

(4) Dans ses conclusions du **12 décembre 2019<sup>1 bis</sup>**, le Conseil européen a approuvé **l'objectif consistant à parvenir à une Union européenne neutre pour le climat d'ici à 2050**. Le Conseil européen a également déclaré **que toutes les législations et politiques pertinentes de l'Union doivent être compatibles avec la réalisation de l'objectif de neutralité climatique et y contribuer, tout en respectant des conditions équitables**.

---

*1 bis*

**<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>**

## Amendement 7

## Proposition de règlement

### Considérant 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(4 bis) Actuellement, le transport maritime est le seul secteur qui ne soit pas expressément visé, au niveau de l'Union, par un objectif de réduction des émissions ou par des mesures d'atténuation spécifiques. Dans sa communication du 11 décembre 2019 sur le pacte vert pour l'Europe, la Commission a annoncé son intention de prendre des mesures supplémentaires pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime, et en particulier d'étendre au secteur maritime le SEQE de l'UE, de réglementer l'accès des navires les plus polluants aux ports de l'Union et de contraindre les navires amarrés à utiliser l'alimentation électrique à quai. Dans sa proposition de règlement établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant le règlement (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat)<sup>1 bis</sup>, présentée le 4 mars 2020, la Commission confirme que des mesures supplémentaires doivent être prises pour atteindre l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050 et que tous les secteurs seront mis à contribution, car les politiques actuelles ne devraient permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre que de 60 % d'ici à 2050.**

---

<sup>1 bis</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1588581905912&uri=CELEX:52020PC0080>

## Amendement 8

## Proposition de règlement

### Considérant 4 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(4 ter)** *L'élimination des obstacles commerciaux dans le secteur maritime, y compris en employant un système transparent et solide de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV, pour «monitoring, reporting and verification»), vise à faciliter l'adoption de technologies d'efficacité énergétique, et à contribuer ainsi à réduire les émissions du secteur maritime d'environ 2 % d'ici à 2030. D'autres mesures sont donc nécessaires pour que le secteur maritime participe pleinement à l'effort de l'économie dans son ensemble en vue d'atteindre l'objectif de neutralité climatique de l'Union ainsi que les objectifs à l'horizon 2030 et d'autres objectifs intermédiaires éventuels. Étant donné qu'il constitue le principal instrument de l'Union pour la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l'air dues au transport maritime, le règlement MRV de l'UE sert de base pour d'autres actions. Le champ d'application de ce règlement devrait par conséquent être étendu pour inclure des exigences contraignantes de réduction, par les compagnies, de leurs émissions de gaz à effet de serre par transport effectué. Il est également nécessaire d'étendre la portée du SEQE de l'UE pour qu'il s'applique au secteur du transport maritime.*

### Amendement 9

## Proposition de règlement

### Considérant 6

*Texte proposé par la Commission*

(6) En avril 2015, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime<sup>20</sup> (ci-après le «règlement MRV de l'UE»), complété en 2016 par deux règlements délégués<sup>21</sup> et deux règlements d'exécution<sup>22</sup>. Le règlement MRV de l'UE a pour objectif de recueillir des données relatives aux émissions dues au transport maritime afin d'orienter les décisions futures et d'encourager les réductions des émissions en fournissant aux marchés concernés des informations sur l'efficacité énergétique des navires. Le règlement MRV de l'UE fait obligation aux compagnies de surveiller, déclarer et vérifier, sur une base annuelle à partir de 2018, la consommation de combustible, les émissions de CO<sub>2</sub> et l'efficacité énergétique de leurs navires durant les voyages qu'ils effectuent au départ et à destination de ports de l'Espace économique européen (EEE). Cette obligation concerne également les émissions de CO<sub>2</sub> générées par les navires lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur de ports de l'EEE. L'échéance fixée pour les premières déclarations d'émissions est le 30 avril 2019.

*Amendement*

(6) En avril 2015, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime<sup>20</sup> (ci-après le «règlement MRV de l'UE»), complété en 2016 par deux règlements délégués<sup>21</sup> et deux règlements d'exécution<sup>22</sup>. Le règlement MRV de l'UE a pour objectif de recueillir des données relatives aux émissions dues au transport maritime afin d'orienter les décisions futures et d'encourager les réductions des émissions en fournissant aux marchés concernés des informations sur l'efficacité énergétique des navires. ***L'adoption du règlement MRV de l'UE a constitué la première étape d'une approche progressive visant à inclure les émissions du secteur maritime dans les engagements pris par l'Union en matière de réduction des gaz à effet de serre et à fixer ultérieurement le prix de ces émissions conformément au principe du pollueur-payeur. Lors de l'adoption du règlement MRV de l'UE, la Commission s'est engagée à examiner, dans le contexte des futures propositions législatives sur les émissions du secteur maritime, quelles seraient les prochaines étapes appropriées pour garantir une juste contribution du secteur aux objectifs de réduction des émissions de l'Union, en particulier la possibilité d'étendre le SEQE de l'UE au secteur maritime.*** Le règlement MRV de l'UE fait obligation aux compagnies de surveiller, déclarer et vérifier, sur une base annuelle à partir de 2018, la consommation de combustible, les émissions de CO<sub>2</sub> et l'efficacité énergétique de leurs navires durant les voyages qu'ils effectuent au départ et à destination de ports de l'Espace

économique européen (EEE). Cette obligation concerne également les émissions de CO<sub>2</sub> générées par les navires lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur de ports de l'EEE. L'échéance fixée pour les premières déclarations d'émissions *était* le 30 avril 2019 *et ces déclarations ont été publiées par la Commission le 30 juin 2019.*

---

<sup>20</sup> Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

<sup>21</sup> Règlement délégué (UE) 2016/2072 de la Commission relatif aux activités de vérification et d'accréditation des vérificateurs au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (JO L 320 du 26.11.2016, p. 5). Règlement délégué (UE) 2016/2071 de la Commission du 22 septembre 2016 modifiant le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les méthodes de surveillance des émissions de dioxyde de carbone et les règles de surveillance des autres informations utiles (JO L 320 du 26.11.2016, p. 1).

<sup>22</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/1927 de la Commission du 4 novembre 2016 établissant les modèles des plans de surveillance, des déclarations d'émissions et des documents de conformité au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (JO L 299 du 5.11.2016, p. 1). Règlement d'exécution (UE) 2016/1928 de la Commission du 4 novembre 2016 sur la détermination de la cargaison transportée

---

<sup>20</sup> Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

<sup>21</sup> Règlement délégué (UE) 2016/2072 de la Commission relatif aux activités de vérification et d'accréditation des vérificateurs au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (JO L 320 du 26.11.2016, p. 5). Règlement délégué (UE) 2016/2071 de la Commission du 22 septembre 2016 modifiant le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les méthodes de surveillance des émissions de dioxyde de carbone et les règles de surveillance des autres informations utiles (JO L 320 du 26.11.2016, p. 1).

<sup>22</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/1927 de la Commission du 4 novembre 2016 établissant les modèles des plans de surveillance, des déclarations d'émissions et des documents de conformité au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (JO L 299 du 5.11.2016, p. 1). Règlement d'exécution (UE) 2016/1928 de la Commission du 4 novembre 2016 sur la détermination de la cargaison transportée

par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs, conformément au règlement (UE) 2015/757 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 (JO L 299 du 5.11.2016, p. 22).

par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs, conformément au règlement (UE) 2015/757 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 (JO L 299 du 5.11.2016, p. 22).

## **Amendement 10**

### **Proposition de règlement Considérant 6 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(6 bis) La réduction des émissions dues au transport maritime et l'atténuation de leurs effets sur le réchauffement climatique et la pollution de l'air ne devraient pas se faire d'une manière qui nuise à la biodiversité marine et devraient s'accompagner de mesures ciblant la restauration des écosystèmes marins et côtiers affectés par le secteur du transport maritime, notamment par les substances déversées en mer, comme les eaux de ballast, les hydrocarbures, les métaux lourds et les produits chimiques, par les conteneurs perdus en mer et par les collisions avec des cétacés.**

## **Amendement 11**

### **Proposition de règlement Considérant 6 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(6 ter) Dans le secteur maritime, le propriétaire du navire n'est pas toujours la personne ou l'entité qui exploite**

*commerciallement le navire. Par conséquent, le responsable de l'exploitation commerciale du navire, par exemple l'armateur gérant, l'affréteur ou l'affréteur coque nue, devrait être chargé de recueillir toutes les données requises au titre du règlement MRV de l'UE, qui lui sont également attribuées.*

## **Amendement 12**

### **Proposition de règlement Considérant 6 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 quater) Les données recueillies au titre du règlement MRV de l'UE devraient être utilisées pour favoriser la transition vers des navires à émissions nulles, grâce à la mise en place d'un certificat d'efficacité énergétique pour les navires, avec une échelle de notation, pour permettre de comparer les navires en toute transparence, en particulier à des fins de vente ou de location, et pour encourager les États membres à promouvoir les bonnes pratiques et à favoriser les navires les plus efficaces.*

## **Amendement 13**

### **Proposition de règlement Considérant 6 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 quinquies) La Commission devrait, en collaboration avec les propriétaires de navire, d'autres parties prenantes et des experts indépendants, mettre au point un label du transport maritime européen à apposer sur les produits, afin d'informer*

*les consommateurs de l'incidence  
environnementale du transport maritime  
des produits qu'ils achètent. Ce label  
favoriserait la transition  
environnementale et énergétique du  
secteur du transport maritime en  
permettant d'informer les consommateurs  
des initiatives volontaires de manière  
fiable et transparente. Il encouragerait les  
consommateurs à acheter des produits  
transportés par des propriétaires de navire  
qui ont réduit leur incidence  
environnementale, notamment en ce qui  
concerne les gaz à effet de serre et les  
émissions de polluants, la pollution  
sonore, les déchets et la gestion de l'eau.*

#### **Amendement 14**

#### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 6 sexies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 sexies) La directive 92/106/CEE<sup>1 bis</sup> du  
Conseil contribue à la réduction des  
émissions dues au transport en favorisant  
une transition du fret routier vers des  
moyens de transport à plus faibles  
émissions, notamment des couloirs  
fluviaux à émissions nulles. Une révision  
de cette directive est nécessaire pour  
intensifier les efforts de promotion du  
transport multimodal et améliorer  
l'efficacité et les solutions de recharge à  
faibles émissions. Le transport par voie  
navigable à émissions nulles est essentiel  
pour mettre en place un transfert modal  
durable de la route vers les voies  
navigables, et il est donc nécessaire de  
soutenir les investissements dans les  
infrastructures de ravitaillement et de  
recharge dans les ports intérieurs.*

---

<sup>1 bis</sup> Directive 92/106/CEE du Conseil du  
7 décembre 1992 relative à l'établissement

*de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).*

## **Amendement 15**

### **Proposition de règlement Considérant 6 septies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 septies) Les ports de l'Union constituent des pôles stratégiques de la transition énergétique en raison de leur position géographique et de leurs activités économiques. Ils représentent les principaux points d'entrée des produits énergétiques (de l'importation, de l'entreposage ou de la distribution), entreprennent de plus en plus d'aménager des sites de production d'énergie renouvelable et mettent en place une nouvelle gestion de l'énergie et des stratégies en faveur de l'économie circulaire. Conformément aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, l'Union devrait donc accompagner la décarbonisation du secteur maritime d'une approche stratégique pour les ports de l'Union, afin de les appuyer dans leur rôle de facilitateurs de la transition énergétique. Les États membres devraient être incités à stimuler le développement de ports à émissions nulles et à investir dans des infrastructures de ravitaillement et de recharge. Cela garantirait des effets bénéfiques immédiats pour la santé de toutes les personnes qui vivent dans des zones portuaires et côtières, tout en limitant les incidences négatives sur la biodiversité marine et côtière dans ces zones, qui représentent également de vastes territoires terrestres dont certains font partie du réseau Natura 2000.*

## Amendement 16

### Proposition de règlement

#### Considérant 7

##### *Texte proposé par la Commission*

(7) L'article 22 du règlement MRV de l'UE dispose qu'en cas d'accord international sur la création d'un système mondial de surveillance, de déclaration et de vérification, la Commission réexamine le règlement MRV de l'UE et, le cas échéant, propose des modifications de celui-ci afin **de le mettre en adéquation** avec ledit accord international.

##### *Amendement*

(7) L'article 22 du règlement MRV de l'UE dispose qu'en cas d'accord international sur la création d'un système mondial de surveillance, de déclaration et de vérification ***ou sur des mesures mondiales de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au transport maritime***, la Commission réexamine le règlement MRV de l'UE et, le cas échéant, propose des modifications de celui-ci afin ***d'en garantir la cohérence*** avec ledit accord international. ***Il est important qu'indépendamment de toute mesure à l'échelle mondiale, l'Union reste capable de faire preuve d'ambition et de jouer un rôle moteur en matière de climat, en maintenant ou en adoptant des mesures plus strictes au sein de l'Union.***

## Amendement 17

### Proposition de règlement

#### Considérant 8

##### *Texte proposé par la Commission*

(8) En vertu de l'accord de Paris, adopté en décembre 2015 lors de la 21<sup>e</sup> conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)<sup>23</sup>, l'Union et ses États membres se sont fixé un objectif de réduction des émissions applicable à l'ensemble de l'économie. Des efforts ont été entrepris dans le cadre de l'Organisation maritime internationale

##### *Amendement*

(8) En vertu de l'accord de Paris, adopté en décembre 2015 lors de la 21<sup>e</sup> conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)<sup>23</sup>, l'Union et ses États membres se sont fixé un objectif de réduction des émissions applicable à l'ensemble de l'économie. Des efforts ont été entrepris dans le cadre de l'Organisation maritime internationale

(OMI) pour limiter les émissions provenant des transports maritimes internationaux, et il convient de les encourager. L'OMI a adopté<sup>24</sup>, en octobre 2016, un système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (le «système mondial de collecte de données de l'OMI»).

(OMI) pour limiter les émissions provenant des transports maritimes internationaux, et il convient de les encourager. L'OMI a adopté<sup>24</sup>, en octobre 2016, un système de collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (le «système mondial de collecte de données de l'OMI»). ***L'OMI a également adopté, le 13 avril 2018, une stratégie initiale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires (la «stratégie initiale de l'OMI»), qui vise à plafonner la hausse de ces émissions dès que possible et à les réduire d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport à 2008, et à poursuivre les efforts visant à les supprimer entièrement de manière progressive. En parallèle, les États membres et les membres associés de l'OMI, dont tous les États membres de l'Union, se sont engagés à réduire en moyenne, dans l'ensemble du transport maritime international, les émissions de CO<sub>2</sub> par transport effectué d'au moins 40 % d'ici à 2030, en poursuivant les efforts en vue de parvenir à une réduction de 70 % d'ici à 2050. Il convient dès lors d'incorporer les éléments essentiels de la stratégie initiale de l'OMI dans le droit de l'Union, tout en continuant à dialoguer de manière constructive avec les États membres de l'OMI pour parvenir à un accord à l'échelle mondiale sur les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les compagnies devraient être tenues de réduire de manière linéaire les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> par activité de transport d'au moins 40 % d'ici à 2030 en moyenne pour tous les navires relevant de leur responsabilité, par rapport aux performances moyennes par catégorie de navires de même taille et type communiquées au titre du règlement MRV. Le niveau de référence des mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre devrait être déterminé à l'aide des données provenant du système THETIS-MRV et du système mondial de collecte de données de l'OMI, tout en***

*reconnaissant pleinement les réductions d'émissions déjà mises en œuvre par les compagnies «précurseurs de la décarbonisation». La Commission devrait adopter des actes délégués pour définir les modalités de détermination du niveau de référence, le facteur de réduction annuel pour chaque catégorie de navires, les règles et modalités de calcul et de recouvrement de l'amende pour émissions excédentaires, et toute autre règle nécessaire au respect et au contrôle du respect de cette obligation.*

---

<sup>23</sup> Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).

<sup>24</sup> Résolution MEPC.278 (70) de l'OMI modifiant l'annexe VI de la convention MARPOL.

---

<sup>23</sup> Accord de Paris (JO L 282 du 19.10.2016, p. 4).

<sup>24</sup> Résolution MEPC.278 (70) de l'OMI modifiant l'annexe VI de la convention MARPOL.

## Amendement 18

### Proposition de règlement Considérant 9

#### *Texte proposé par la Commission*

(9) Compte tenu de la coexistence de ces deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification, la Commission, en application de l'article 22 du règlement MRV de l'UE, a examiné comment les deux systèmes pourraient être alignés afin de réduire la charge administrative pesant sur les navires, tout en préservant les objectifs du règlement MRV de l'UE.

#### *Amendement*

(9) Compte tenu de la coexistence de ces deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification, la Commission, en application de l'article 22 du règlement MRV de l'UE, a examiné comment les deux systèmes pourraient être alignés afin de réduire la charge administrative pesant sur les navires, **en particulier ceux détenus par des PME**, tout en préservant les objectifs du règlement MRV de l'UE.

## Amendement 19

## Proposition de règlement

### Considérant 10

#### *Texte proposé par la Commission*

(10) Il ressort de l'analyse d'impact qu'un alignement partiel des deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification pourrait contribuer à réduire la charge administrative imposée aux compagnies maritimes, tout en préservant les objectifs essentiels du règlement MRV de l'UE. Cet alignement partiel ne devrait cependant pas modifier le règlement MRV de l'UE pour ce qui est de la gouvernance, **du champ d'application du règlement** et de ses exigences en matière de vérification, de transparence et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub>, car cela compromettrait gravement la réalisation de ses objectifs et porterait atteinte à sa capacité d'orienter les décisions futures en matière d'élaboration des politiques et d'encourager l'adoption de mesures et de comportements propres à améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur du transport maritime. Toute modification apportée au règlement MRV de l'UE devrait donc se limiter à mettre celui-ci en adéquation avec le système mondial de collecte de données de l'OMI pour les aspects qui concernent les définitions, les paramètres de surveillance ainsi que les plans et modèles de surveillance.

#### *Amendement*

(10) Il ressort de l'analyse d'impact qu'un alignement partiel des deux systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification pourrait contribuer à réduire la charge administrative imposée aux compagnies maritimes, tout en préservant les objectifs essentiels du règlement MRV de l'UE. Cet alignement partiel ne devrait cependant pas modifier le règlement MRV de l'UE pour ce qui est de la gouvernance et de ses exigences en matière de vérification, de transparence et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub>, car cela compromettrait gravement la réalisation de ses objectifs et porterait atteinte à sa capacité d'orienter les décisions futures en matière d'élaboration des politiques et d'encourager l'adoption de mesures et de comportements propres à améliorer l'efficacité énergétique dans le secteur du transport maritime. Toute modification apportée au règlement MRV de l'UE devrait donc se limiter à mettre celui-ci en adéquation avec le système mondial de collecte de données de l'OMI pour les aspects qui concernent **les navires visés par le règlement MRV de l'UE**, les définitions, les paramètres de surveillance ainsi que les plans et modèles de surveillance.

### Amendement 20

## Proposition de règlement

### Considérant 12

#### *Texte proposé par la Commission*

#### *Amendement*

(12) Les dispositions du système mondial de collecte de données de l'OMI régissant les données à surveiller et à communiquer sur une base annuelle devraient être prises en compte afin d'assurer la rationalisation des données recueillies au sujet des activités des navires qui relèvent des deux systèmes. À cette fin, le paramètre «port en lourd» devrait être communiqué, ***mais la déclaration*** de la «cargaison transportée» ***devrait rester facultative***. Le paramètre «temps passé en mer» devrait être remplacé par le paramètre «heures pendant lesquelles le navire fait route» tel qu'il est défini dans le cadre du système mondial de collecte de données de l'OMI. Enfin, la «distance parcourue» devrait être calculée selon la méthode prévue par le système mondial de collecte de données de l'OMI<sup>25</sup> afin de réduire la charge administrative.

---

<sup>25</sup> Résolution MEPC 282 (70) de l'OMI.

(12) Les dispositions du système mondial de collecte de données de l'OMI régissant les données à surveiller et à communiquer sur une base annuelle devraient être prises en compte afin d'assurer la rationalisation des données recueillies au sujet des activités des navires qui relèvent des deux systèmes. À cette fin, le paramètre «port en lourd» devrait être communiqué ***en plus*** de la «cargaison transportée». Le paramètre «temps passé en mer» devrait être remplacé par le paramètre «heures pendant lesquelles le navire fait route» tel qu'il est défini dans le cadre du système mondial de collecte de données de l'OMI. Enfin, la «distance parcourue» devrait être calculée selon la méthode prévue par le système mondial de collecte de données de l'OMI<sup>25</sup> afin de réduire la charge administrative.

---

<sup>25</sup> Résolution MEPC 282 (70) de l'OMI.

## Amendement 21

### Proposition de règlement Considérant 13

#### *Texte proposé par la Commission*

(13) Il convient de rationaliser le contenu des plans de surveillance afin de tenir compte du système mondial de collecte de données de l'OMI, sauf en ce qui concerne les parties du plan qui sont nécessaires pour garantir que seules les données ayant trait à l'UE sont surveillées et communiquées dans le cadre du règlement MRV de l'UE. Par conséquent, toutes les dispositions relatives à la surveillance «par voyage» devraient être maintenues dans le plan de surveillance.

#### *Amendement*

(13) Il convient de rationaliser le contenu des plans de surveillance afin de tenir compte du système mondial de collecte de données de l'OMI, sauf en ce qui concerne les parties du plan qui sont nécessaires pour garantir que seules les données ayant trait à l'UE sont surveillées et communiquées dans le cadre du règlement MRV de l'UE. Par conséquent, toutes les dispositions relatives à la surveillance «par voyage» devraient être maintenues dans le plan de surveillance. ***La Commission devrait aussi aider les États membres en partageant savoir-faire et bonnes pratiques, tout en accompagnant la mise***

*en œuvre des nouvelles technologies, dans l'objectif de réduire les obstacles administratifs et de récupérer les données de manière efficace et sûre.*

## **Amendement 22**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 13 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 bis) L'analyse d'impact menée par la Commission en 2013 et qui accompagne la proposition de règlement MRV de l'Union a montré l'efficacité du SEQE de l'UE pour les émissions du secteur maritime et a recensé, comme options susceptibles de garantir les réductions d'émissions nécessaires dans le secteur, un système comme le SEQE de l'UE ou un fonds de compensation reposant sur un objectif. Afin d'inclure le transport maritime dans l'effort de réduction des émissions de l'Union, la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1 bis</sup> devrait être modifiée pour couvrir les émissions du secteur maritime. La Commission devrait adopter des actes délégués pour fixer la quantité totale de quotas du transport maritime en fonction des autres secteurs et la méthode d'allocation des quotas du transport maritime par mise aux enchères intégrale. Lors de la préparation de ces actes délégués, la Commission devrait mettre à jour l'analyse d'impact de 2013, notamment pour tenir compte de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union pour l'ensemble de l'économie à l'horizon 2030 et de l'objectif de neutralité climatique défini dans le règlement (UE) .../... [loi européenne sur le climat] ainsi que de*

*l'incidence économique, y compris en ce qui concerne les éventuels risques de transferts modaux involontaires et de fuite de carbone. La Commission devrait publier les résultats de cette évaluation. Il est important que l'Union et ses États membres soutiennent l'adoption de mesures à l'échelle internationale pour réduire l'incidence du transport maritime sur le climat. La Commission devrait suivre tout progrès réalisé en vue de l'adoption par l'OMI d'un mécanisme de marché mondial et, en cas d'adoption d'un tel mécanisme, étudier comment garantir la cohérence entre les mesures de l'Union et les mesures mondiales d'une manière qui préserve l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union pour le climat.*

## **Amendement 23**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 13 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 ter) Pour réussir la transition vers un transport maritime à émissions nulles, une démarche coordonnée et un environnement adapté et propre à stimuler l'innovation, tant sur les navires que dans les ports, sont nécessaires. Cet environnement propice suppose des investissements publics et privés dans la recherche et l'innovation, des mesures technologiques et opérationnelles pour améliorer l'efficacité énergétique des navires, l'utilisation de combustibles de substitution durables, comme l'hydrogène et l'ammoniac, produits à partir de sources d'énergie renouvelables, et le déploiement de technologies de propulsion à émissions nulles, ce qui*

*inclut les infrastructures de ravitaillement et de recharge nécessaires dans les ports. Un fonds pour les océans devrait être créé à partir des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas du transport maritime dans le cadre du SEQE de l'UE afin d'améliorer l'efficacité énergétique des navires et de soutenir les investissements destinés à participer à la décarbonisation du transport maritime, y compris dans le transport maritime à courte distance et dans les ports. La Commission devrait également élaborer des mesures pour réglementer l'accès des navires les plus polluants aux ports de l'Union et contraindre les navires fonctionnant aux combustibles fossiles qui sont amarrés à utiliser l'alimentation électrique à quai ou d'autres options à émissions nulles. La Commission devrait également étudier la possibilité d'imposer aux ports d'adopter des droits de surestarie sur la base des émissions.*

#### **Amendement 24**

#### **Proposition de règlement Considérant 13 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 quater) Pour réussir la transition vers des navires écologiques à émissions nulles, une démarche coordonnée est nécessaire afin de promouvoir des mesures innovantes qui permettent de rendre les navires plus écologiques, concernant par exemple la conception de la coque, les nouveaux moteurs et les combustibles de substitution durables, ou la propulsion éolienne, ainsi que des mesures opérationnelles qui peuvent être mises en œuvre à court terme afin de réduire la consommation de combustible et, partant, les émissions, telles que la diminution de la vitesse ou une meilleure planification de l'itinéraire. La*

*diminution de la vitesse, ou navigation à vitesse réduite, a été testée à grande échelle entre 2006 et 2012 à la suite de la forte augmentation des prix des combustibles: une diminution de la vitesse de 10 % a entraîné une réduction de la consommation d'environ 19 %<sup>1 bis</sup> et une réduction correspondante des émissions. Les mécanismes de marché mondiaux tels que le SEQE de l'UE favoriseront la réduction des émissions et l'investissement dans la recherche et l'innovation en vue d'améliorer l'efficacité énergétique des navires, ainsi que l'utilisation de combustibles de substitution durables et le déploiement de technologies de propulsion durables, ce qui inclut les infrastructures de ravitaillement et de recharge nécessaires dans les ports, y compris les ports intérieurs.*

---

<sup>1 bis</sup> «*The impact of international shipping on European air quality and climate forcing*» (L'incidence du transport maritime international sur la qualité de l'air et le forçage climatique en Europe), Agence européenne pour l'environnement, rapport technique n° 4/2013.

## **Amendement 25**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 14 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(14 bis) Afin de maintenir un degré élevé de qualité des données consignées dans le registre THETIS-MRV, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) devrait être dotée des compétences et des ressources nécessaires*

*pour être en mesure de contrôler les déclarations d'émissions ayant été vérifiées et jugées satisfaisantes par un vérificateur.*

## **Amendement 26**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 14 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(14 ter) La Commission devrait réexaminer le fonctionnement du règlement (UE) 2015/757, en tenant compte de l'expérience acquise lors des mises en œuvre dudit règlement et du système mondial de collecte des données de l'OMI, ainsi que d'autres initiatives pertinentes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.*

## **Amendement 27**

### **Proposition de règlement**

#### **Considérant 14 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(14 quater) Le transport maritime est également une source d'émissions de polluants de l'air tels que l'oxyde de soufre (SOx), l'oxyde d'azote (NOx), les particules (PM), les substances appauvrissant la couche d'ozone ou les composés organiques volatils (COV)<sup>1 bis</sup>. Les polluants de l'air nuisent à la fois à l'environnement et à la santé de la population, en particulier des personnes*

*qui vivent ou travaillent dans des zones côtières ou portuaires. La Commission devrait réexaminer la législation applicable au plus tard en juin 2021 et présenter des propositions concrètes pour remédier au problème des émissions de polluants de l'air dues au transport maritime. La Commission devrait également s'atteler à l'extension des zones de contrôle des émissions de SOx et des zones de contrôle des émissions de NOx dans toutes les mers européennes, y compris en mer Méditerranée, et continuer à lutter contre le problème de rejet dans les eaux libres des eaux de lavage des épurateurs et d'autres substances, comme les eaux de ballast, les hydrocarbures, les métaux lourds et les produits chimiques, et contre le problème des effets de ces substances sur la biodiversité marine.*

## Amendement 28

### Proposition de règlement

#### Considérant 15

##### *Texte proposé par la Commission*

(15) L'objectif du règlement (UE) 2015/757 est de permettre la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de **CO<sub>2</sub>** des navires faisant escale dans des ports de l'EEE, ***qui constituent la première étape d'une approche progressive visant*** à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cet objectif ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa portée et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union. Il importe de prendre en considération le système mondial de collecte de données de l'OMI, et le présent règlement garantit la comparabilité et la fiabilité des données recueillies sur la base

##### *Amendement*

(15) L'objectif du règlement (UE) 2015/757 est de permettre la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de ***gaz à effet de serre*** des navires faisant escale dans des ports de l'EEE, ***de réduire leur intensité moyenne en carbone par transport effectué, y compris en réduisant sensiblement leurs émissions lorsqu'ils se trouvent à quai, et de fixer le prix de ces émissions pour*** réduire les émissions de gaz à effet de serre ***du secteur maritime***. Cet objectif ne peut être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de sa portée et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union. Il importe de prendre en

d'un seul et même ensemble d'exigences. L'Union peut donc prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

considération le système mondial de collecte de données de l'OMI, et le présent règlement garantit la comparabilité et la fiabilité des données recueillies sur la base d'un seul et même ensemble d'exigences. L'Union peut donc prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

## Amendement 29

### Proposition de règlement Considérant 15 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(15 bis) La transition vers un transport maritime neutre pour le climat reste à accomplir et les mesures réglementaires prises à cet égard ont jusqu'ici été inadéquates. Les ports peuvent jouer un rôle significatif dans la décarbonisation du transport maritime. Les exploitants de navires faisant escale dans les ports de l'Union devraient être tenus de garantir, par des moyens tels qu'une connexion à l'alimentation électrique à quai, que lorsqu'ils sont amarrés, leurs navires n'émettent pas de gaz à effet de serre ou de polluants atmosphériques. Cette mesure serait particulièrement importante en cas de postes d'amarrage situés à proximité de zones urbaines, afin de réduire les effets de la pollution atmosphérique sur la santé humaine. Étant donné les différences dans les incidences des navires en relation avec les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, les navires les plus polluants, y compris les grands navires à passagers, devraient être les premiers à devoir se conformer à cette***

*obligation.*

**Amendement 30**

**Proposition de règlement  
Considérant 15 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(15 ter) Les exploitants de navires devraient veiller à exploiter les navires de la manière la plus efficace possible sur le plan énergétique, maintenant les émissions au niveau le plus bas possible. Les constructeurs de navires devraient veiller à faire de la réduction des émissions une priorité au moment de construire de nouveaux navires.**

**Amendement 31**

**Proposition de règlement  
Article 1 – titre (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Modifications du règlement (UE)  
2015/757**

**Amendement 32**

**Proposition de règlement  
Article 1 – paragraphe -1 (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Le règlement (UE) 2015/757 est modifié  
comme suit:**

### Amendement 33

#### Proposition de règlement

#### Article 1 – paragraphe -1 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757

Considérant 23

*Texte en vigueur*

(23) 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*

*(-1 bis) Le considérant 23 est remplacé par le texte suivant:*

«(23)Le système MRV de l'Union devrait *être étendu pour aussi* s'appliquer à d'autres gaz à effet de serre, agents de forçage du climat *et* polluants atmosphériques, *lorsque* des équipements de mesure suffisamment fiables *ou* commercialement disponibles *existent, afin de mieux protéger le climat, l'environnement et la santé humaine.*»

### Amendement 34

#### Proposition de règlement

#### Article 1 – paragraphe -1 ter (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757

Article premier

*Texte en vigueur*

Article premier

*Amendement*

*(-1 ter) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:*

«Article premier

## Objet

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>)** ainsi que d'autres informations utiles concernant les navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, afin de **promouvoir la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du transport maritime de la manière la plus efficace au regard des coûts.**

## Objet

Le présent règlement établit des règles pour la surveillance, la déclaration et la vérification précises des émissions de **gaz à effet de serre (GES)** ainsi que d'autres informations utiles concernant les navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci. Afin de **contribuer à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique pour l'ensemble de l'économie de l'Union, tel que défini dans le règlement (UE) .../... [loi européenne sur le climat], en tenant compte de la stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires, adoptée le 13 avril 2018, le présent règlement impose aux compagnies de réduire leurs émissions annuelles moyennes de CO<sub>2</sub> par activité de transport conformément à l'article 12 bis.**»

## Amendement 35

### Proposition de règlement

#### Article 1 – paragraphe -1 quater (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757

Article 2 – paragraphe 1

#### *Texte en vigueur*

1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute supérieure à 5 000, pour ce qui concerne les émissions de **CO<sub>2</sub>** produites lors de leurs voyages entre leur dernier port d'escale et un port

#### *Amendement*

***(-1 quater) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:***

«1. Le présent règlement s'applique aux navires d'une jauge brute **égale ou** supérieure à 5 000, pour ce qui concerne les émissions de **GES** produites lors de leurs voyages entre leur dernier port

d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

d'escale et un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et leur port d'escale suivant, ainsi qu'à l'intérieur de ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.»

## **Amendement 36**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point -a (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 3 – alinéa 1 – point a bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**-a) le point suivant est inséré:**

**«a bis) «émissions de gaz à effet de serre»: le rejet, par des navires, de gaz à effet de serre dont la liste figure à l'annexe II de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil;\***

---

**\* Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).»**

## **Amendement 37**

### **Proposition de règlement**

## Article 1 – paragraphe 1 – point -a bis (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757

Article 3 – alinéa 1 – point b

*Texte en vigueur*

*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; cela exclut dès lors les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l’approvisionnement, au changement d’équipage, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire et/ou ses équipements, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d’assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, ainsi que les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage;

**-a bis) Le point b) est remplacé par le texte suivant:**

«b) «port d’escale»: le port dans lequel s’arrête un navire pour charger ou décharger **une partie importante de ses** marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers; cela exclut dès lors les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l’approvisionnement, au changement d’équipage, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire et/ou ses équipements, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d’assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, ainsi que les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage;»

## Amendement 38

### Proposition de règlement

#### Article 1 – paragraphe 1 – point a

Règlement (UE) 2015/757.

Article 3 – alinéa 1 – point d

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

d) «compagnie»: le propriétaire du

«d) «compagnie»: le propriétaire du

navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui **a accepté de prendre en charge l'ensemble des tâches et des responsabilités imposées par le règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil**;

navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant, **l'affréteur** ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation **commerciale** du navire et qui **est responsable de payer pour le combustible consommé par le navire**;

## Amendement 39

### Proposition de règlement

#### Article 1 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757.

Article 3 – alinéa 1 – point i

#### *Texte en vigueur*

i) «autres informations utiles», des informations liées aux émissions de CO<sub>2</sub> résultant de 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*

***a bis) le point i) est remplacé par le texte suivant:***

«i) «autres informations utiles», des informations liées aux émissions de CO<sub>2</sub> résultant de la consommation de combustible, au transport effectué, **aux possibilités de branchement électrique à quai** et à l'efficacité énergétique des navires, qui permettent d'analyser l'évolution des émissions et d'évaluer les performances des navires;»

## Amendement 40

### Proposition de règlement

#### Article 1 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757

Article 4 – paragraphe 1

*Texte en vigueur*

1. Conformément aux articles 8 à 12, les compagnies surveillent et déclarent, pour chacun de **leurs navires**, les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration. Elles effectuent cette surveillance et cette déclaration à l'intérieur de tous les ports relevant de la juridiction d'un État membre et au cours de tout voyage à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre.

*Amendement*

**(1 bis)** À l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Conformément aux articles 8 à 12, les compagnies surveillent et déclarent, pour chacun **des navires qui relèvent de leur contrôle commercial opérationnel**, les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration. Elles effectuent cette surveillance et cette déclaration à l'intérieur de tous les ports relevant de la juridiction d'un État membre et au cours de tout voyage à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre.»

#### **Amendement 41**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 1 ter (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(1 ter)** À l'article 5, le paragraphe suivant est ajouté:

**«2 bis. Au plus tard le 31 décembre 2021, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 pour compléter le présent règlement en précisant les méthodes permettant de déterminer les émissions de méthane (CH<sub>4</sub>).**

**Outre l'adoption des actes délégués visés au premier alinéa, la Commission évalue et rend compte au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le**

*31 décembre 2021, de l'incidence sur le climat mondial des émissions de gaz à effet de serre, autres que les émissions de CO<sub>2</sub> et CH<sub>4</sub>, à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci. Ce rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à aborder la question de la gestion de ces émissions.»*

## **Amendement 72**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point a – sous-point i bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 6 – paragraphe 3 – point c bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***i bis) le point suivant est inséré:***

*«c bis) les facteurs d'émission pour les carburants de substitution, y compris le gaz naturel liquéfié, les biocarburants et les carburants renouvelables d'origine non biologique contenant du carbone, sont exprimés en équivalents CO<sub>2</sub>, comprennent tous les GES et sont fondés sur une analyse du cycle de vie. Ces facteurs d'émission sont déterminés par la Commission par la voie d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 24, paragraphe 2;»*

## **Amendement 42**

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 3 – point a

Règlement (UE) 2015/757

Article 9 – paragraphe 1 – point f

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*f) la cargaison transportée, sur une base volontaire;*

*supprimé*

## Amendement 43

### Proposition de règlement

#### Article 1 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757

Article 9 – paragraphe 2 – point a

*Texte en vigueur*

*Amendement*

a) pendant la période de déclaration, **tous les** voyages du navire commencent ou se terminent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre; et

*(3 bis) À l'article 9, paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:*

«a) pendant la période de déclaration, **au moins 90 % des** voyages du navire commencent ou se terminent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre; et»

## Amendement 44

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 4 – point a bis (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757.

Article 10 – alinéa 1 – point j bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*a bis) Le point suivant est ajouté:*

*«j bis) la cargaison transportée.»*

## Amendement 45

### Proposition de règlement

#### Article 1 – paragraphe 5 – point a

Règlement (UE) 2015/757

Article 11 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2. Si un navire change de compagnie, la compagnie précédente soumet à la Commission et aux autorités de l'État du pavillon concerné, à une date aussi proche que possible de la réalisation du changement et au plus tard **trois** mois après celui-ci, une déclaration couvrant les mêmes éléments que la déclaration d'émissions, mais limitée à la période correspondant aux activités qui ont été menées sous sa responsabilité.

“2. Si un navire change de compagnie, la compagnie précédente soumet à la Commission et aux autorités de l'État du pavillon concerné, à **la date de la réalisation du changement ou** à une date aussi proche que possible de la réalisation du changement et au plus tard **un** mois après celui-ci, une déclaration couvrant les mêmes éléments que la déclaration d'émissions, mais limitée à la période correspondant aux activités qui ont été menées sous sa responsabilité. **La nouvelle compagnie veille à ce que chaque navire relevant de sa responsabilité se plie aux exigences du présent règlement pendant le reste de la période de déclaration à la**

*suite du changement.»*

#### **Amendement 46**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 5 – point b bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757.

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b bis) Au paragraphe 3, point a), le point suivant est ajouté:***

***«xi bis) la cargaison transportée;»***

#### **Amendement 47**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 5 – point b ter (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757.

Article 11 – paragraphe 3 – point xi ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b ter) Au paragraphe 3, point a), le point suivant est ajouté:***

***«xi ter) la taille du navire;»***

#### **Amendement 48**

## Proposition de règlement

### Article 1 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Règlement (UE) 2015/757

Chapitre II bis (nouveau) – Article 12 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(5 bis) Le chapitre suivant est inséré:**

**«CHAPITRE II bis**

**RÉDUCTION DES ÉMISSIONS**

**Article 12 bis**

**Réduction des émissions**

**1. Les compagnies réduisent de manière linéaire les émissions annuelles de CO<sub>2</sub> par activité de transport d'au moins 40 % d'ici à 2030, en moyenne pour tous les navires relevant de leur responsabilité, par rapport aux performances moyennes par catégorie de navires de même taille et type communiquées au titre du présent règlement.**

**2. Lorsque, au cours d'une année donnée, une compagnie ne se conforme pas à la réduction annuelle visée au paragraphe 1, la Commission inflige une sanction financière, qui doit être effective, proportionnée, dissuasive et compatible avec un système d'échange de quotas d'émission fondé sur le marché, tel que le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Le paiement de l'amende pour émissions excédentaires ne dégage pas la compagnie de l'obligation qui lui incombe au titre du paragraphe 1 pour la période allant jusqu'en 2030. Dans le cas de compagnies qui n'ont pas respecté les valeurs limites d'émission**

*fixées par le présent article, les dispositions de l'article 20, paragraphe 3, et de l'article 20, paragraphe 4, s'appliquent.*

*3. La Commission adopte des actes délégués au plus tard ... [6 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement] conformément à l'article 23 afin de compléter le présent règlement en définissant les catégories de navires visées au paragraphe 1, en déterminant le niveau de référence et le facteur de réduction linéaire annuel à appliquer pour chaque catégorie de navire en utilisant les données provenant du système THETIS-MRV, y compris le paramètre obligatoire «cargaison transportée», ainsi que du système DCS de l'OMI, tout en reconnaissant pleinement les réductions d'émissions déjà mises en œuvre par les compagnies «précurseurs de la décarbonisation», afin d'atteindre l'objectif visé au paragraphe 1, en précisant les règles et modalités de calcul et de recouvrement de l'amende sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 2, et en précisant toute autre règle nécessaire au respect et au contrôle du respect des dispositions du présent article.*

*4. Dans les 12 mois suivant l'adoption, par l'OMI, de mesures visant à mettre en œuvre la stratégie initiale de réduction des émissions de gaz à effet de serre des navires adoptée le 13 avril 2018 et avant que ces mesures ne prennent effet, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examine l'ambition et l'intégrité environnementale globale des mesures décidées par l'OMI, y compris leur niveau d'ambition général au regard des objectifs énoncés dans l'accord de Paris, de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030 et de l'objectif de neutralité climatique défini dans le règlement (UE).../... [loi européenne sur le climat].*

*5. Le cas échéant, la Commission peut accompagner le rapport visé au paragraphe 4 d'une proposition législative au Parlement européen et au Conseil visant à modifier le présent règlement d'une manière cohérente avec l'objectif visant à préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union pour le climat, en particulier l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union pour l'ensemble de l'économie à l'horizon 2030 et l'objectif de neutralité climatique défini dans le règlement (UE).../... [loi européenne sur le climat].»*

#### **Amendement 49**

#### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 5 ter (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 12 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 ter) L'article suivant est inséré:*

*«Article 12 ter*

*Émissions des navires à quai*

*Les compagnies veillent à ce que, d'ici à 2030, aucun navire sous leur responsabilité n'émette des émissions de gaz à effet de serre lorsqu'il est à quai.»*

#### **Amendement 50**

#### **Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 5 quater (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757.

Article 21 – paragraphe 1

*Texte en vigueur*

1. Chaque année, pour le 30 juin, la Commission met à la disposition du public les informations *relatives aux émissions de CO2* déclarées conformément à l'article 11 ainsi que les informations visées au paragraphe 2 du présent article.

*Amendement*

**(5 quater) À l'article 21, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:**

«1. Chaque année, pour le 30 juin, la Commission met à la disposition du public les informations déclarées conformément à l'article 11 ainsi que les informations visées au paragraphe 2 du présent article.»

**Amendement 51**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 5 quinquies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757.

Article 21 – paragraphe 2 – point a

*Texte en vigueur*

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

*Amendement*

**(5 quinquies) À l'article 21, le point a) du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:**

«a) l'identité du navire (nom, *compagnie*, numéro d'identification OMI et port d'immatriculation ou port d'attache);»

**Amendement 74**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 6 bis (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 21 – paragraphe 2 – point d

*Texte en vigueur*

d) la consommation annuelle totale de combustible pour les voyages;

*Amendement*

**(6 bis)** À l'article 21, paragraphe 2, le point d) est modifié comme suit:

«d) la consommation annuelle totale de combustible, **par type de combustible**, pour les voyages;

## **Amendement 52**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 6 ter (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 21 – paragraphe 2 – point k bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(6 ter)** À l'article 21, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:

**«k bis) la taille du navire.»**

## **Amendement 76**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 6 quater (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 21 – paragraphe 2 – point k ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(6 quater) À l'article 21, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:**

**«k ter) la distance totale;»**

#### **Amendement 77**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 6 quinquies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 21 – paragraphe 2 – point k quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(6 quinquies) À l'article 21, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:**

**«k quater) le port en lourd;»**

#### **Amendement 78**

##### **Proposition de règlement**

##### **Article 1 – paragraphe 6 sexies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 21 – paragraphe 2 – point k quinquies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(6 sexies) À l'article 21, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:**

**«(k quinquies) le transport effectué;»**

## **Amendement 79**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 6 septies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 21 – paragraphe 2 – point k sexies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 septies) À l'article 21, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:*

*«(k sexies) le nom de l'armateur;»*

## **Amendement 80**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 6 octies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 21 – paragraphe 2 – point k septies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 octies) À l'article 21, paragraphe 2, le point suivant est ajouté:*

*«(k septies) la cargaison transportée.»*

## **Amendement 53**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 6 nonies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 21 – paragraphe 6 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(6 nonies) À l'article 21, le paragraphe suivant est ajouté:***

***«6 bis. Conformément à son programme de travail 2020-2022, l'AESM procède à d'autres vérifications statistiques des données transmises au titre de l'article 11, paragraphe 1, pour s'assurer de la cohérence des données fournies.»***

**Amendement 54**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 6 decies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757.

Article 21 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(6 decies) L'article suivant est inséré:***

***«Article 21 bis***

***Étiquetage de la performance  
environnementale des navires***

***1. Afin d'inciter à réduire les émissions et d'accroître la transparence de l'information, la Commission met en place un système global d'étiquetage de l'Union pour les performances environnementales des navires, applicable aux navires couverts par le présent***

*règlement.*

*2. Au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2021, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 23 pour compléter le présent règlement en présentant les dispositions détaillées du fonctionnement du système d'étiquetage de l'Union pour les performances environnementales des navires ainsi que les normes techniques qui en constituent la base.»*

## **Amendement 55**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 6 undecies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 22 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 undecies) À l'article 22, le paragraphe 3 est supprimé;*

## **Amendement 56**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 6 duodecies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 22 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 duodecies) L'article suivant est inséré:*

*«Article 22 bis*

### *Réexamen*

*1. Au plus tard le 31 décembre 2022, la Commission réexamine le fonctionnement du présent règlement, en tenant compte de l'expérience acquise dans sa mise en œuvre, ainsi que d'autres initiatives pertinentes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et à respecter les engagements pris par l'Union au titre de l'accord de Paris. Dans le cadre de ce réexamen, la Commission propose des exigences supplémentaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre autres que le CO<sub>2</sub>, ainsi que pour réduire les polluants atmosphériques et les rejets d'eaux résiduelles des navires, y compris ceux des épurateurs, dans les eaux ouvertes. Le réexamen porte également sur l'extension du champ d'application du présent règlement aux navires dont la jauge brute est comprise entre 400 et 5 000. Le réexamen est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier le présent règlement.*

*2. Dans le cadre du prochain réexamen de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil\* et du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil\*\*, la Commission présente également une proposition en vue de fixer des objectifs contraignants à l'intention des États membres pour garantir une fourniture adéquate d'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs.*

---

*\* Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.)*

**\*\* Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).»**

## **Amendement 57**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 6 terdecies (nouveau)**

Règlement (UE) 2015/757

Article 23 – paragraphe 2

*Texte en vigueur*

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015. 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*

**(6 terdecies) À l'article 23, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:**

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés à l'article 5, paragraphe 2, **à l'article 5, paragraphe 2 bis, à l'article 12 bis, paragraphe 3,** à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015. 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 58**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 – paragraphe 6 quaterdecies (nouveau)**

Article 23 – paragraphe 3

*Texte en vigueur*

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

*Amendement*

***(6 quaterdecies) À l'article 23, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:***

«3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 2, **à l'article 5, paragraphe 2 bis, à l'article 12 bis, paragraphe 3**, à l'article 15, paragraphe 5, et à l'article 16, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.»

**Amendement 59**

**Proposition de règlement**

**Article 1 – paragraphe 6 quindecies**

Règlement (UE) 2015/757

Article 23 – paragraphe 5

*Texte en vigueur*

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 2, de l'article 15,

*Amendement*

***(6 quindecies) À l'article 23, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:***

«5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 2, **de l'article 5,**

paragraphe 5, et de l'article 16, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil 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 exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*paragraphe 2 bis, de l'article 12 bis, paragraphe 3, de l'article 15, paragraphe 5, et de l'article 16, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil 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 exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»*

## **Amendement 60**

### **Proposition de règlement**

#### **Article 1 bis (nouveau)**

Directive 2003/87/CE

Chapitre II bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

#### *Article 1 bis*

#### *Modifications de la directive 2003/87/CE*

*La directive 2003/87/CE est modifiée  
comme suit:*

*1) le chapitre suivant est inséré:*

*«CHAPITRE II bis*

*TRANSPORT MARITIME*

*Article 3 octies bis*

## *Champ d'application*

*Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 à la délivrance et à l'allocation de quotas pour les émissions de gaz à effet de serre des navires à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre relevant du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil\*. En cas de changement de compagnie au titre de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2015/757, la nouvelle compagnie n'est tenue d'acquiescer des quotas pour les émissions de gaz à effet de serre liées à la période durant laquelle les activités du navire ont été exercées sous sa responsabilité.*

### *Article 3 octies ter*

#### *Quantité totale et méthode d'allocation des quotas pour le transport maritime*

*1. Au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission met à jour l'analyse d'impact réalisée en 2013 et accompagnant la proposition de la Commission relative au règlement (UE) n° 525/2013 du Parlement européen et du Conseil\*\* et adopte des actes délégués conformément à l'article 23 pour compléter la présente directive en fixant la quantité totale de quotas pour le transport maritime conformément aux autres secteurs et à la méthode d'allocation des quotas pour le transport maritime par mise aux enchères intégrale, et en fixant les dispositions spéciales à l'égard de l'État membre responsable. L'acte délégué repose sur les meilleures données disponibles et sur une analyse de l'incidence des différentes options, notamment l'incidence sur les émissions ainsi que l'incidence économique.*

*2. Les articles 12 et 16 s'appliquent aux quotas destinés au transport maritime de la même manière qu'aux quotas liés aux autres activités.*

**3. Au moins 50 % des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 1 du présent article sont utilisées dans le cadre du Fonds créé au titre de l'article 3 octies quater.**

**4. Les recettes générées par la mise aux enchères des quotas qui ne sont pas utilisés par le Fonds défini à l'article 3 octies quater et qui sont allouées aux États membres sont utilisées d'une manière cohérente avec les objectifs de la présente directive, en particulier pour lutter contre le changement climatique dans l'Union et dans les pays tiers, pour protéger et restaurer les écosystèmes marins affectés par le réchauffement de la planète, et pour soutenir une transition juste dans les États membres, en soutenant le redéploiement, la requalification et le perfectionnement des travailleurs, l'éducation, les initiatives de recherche d'emploi et les jeunes entreprises, dans le cadre du dialogue avec les partenaires sociaux. Toutes les informations relatives à l'utilisation de ces recettes sont rendues publiques.**

**5. La Commission surveille la mise en œuvre du présent chapitre et les éventuelles tendances des compagnies à chercher à éviter de se soumettre aux obligations prévues dans la présente directive. Le cas échéant, la Commission propose des mesures de prévention à cet égard.**

**Article 3 octies quater**

**Fonds pour les océans**

**1. Un fonds pour les océans (ci-après dénommé «Fonds») est créé pour la période 2021-2030 afin d'améliorer l'efficacité énergétique des navires et de soutenir les investissements dans les technologies et les infrastructures innovantes permettant de décarboniser le secteur du transport maritime, y compris dans le transport maritime à courte distance et dans les ports, et le déploiement de carburants de substitution**

*durables, tels que l'hydrogène et l'ammoniac, produits à partir de sources d'énergie renouvelables, et de technologies de propulsion à émissions nulles, y compris les technologies éoliennes. 20 % des recettes du Fonds sont utilisées pour contribuer à protéger, rétablir et mieux gérer les écosystèmes marins touchés par le réchauffement climatique, tels que les zones marines protégées, et à promouvoir une économie bleue transversale et durable, telle que l'énergie marine renouvelable. Tous les investissements soutenus par le Fonds sont rendus publics et sont compatibles avec les objectifs de la présente directive.*

*2. Par dérogation à l'article 12 de la présente directive, les entreprises de transport maritime peuvent verser au Fonds une contribution annuelle de membre en fonction des émissions totales déclarées pour l'année civile précédente en vertu du règlement (UE) 2015/757 afin de limiter la charge administrative pour les compagnies maritimes, notamment les petites et moyennes entreprises et les entreprises qui ne sont pas fréquemment actives dans le cadre de la présente directive. Le Fonds restitue des quotas collectivement au nom des entreprises de transport maritime qui sont membres du Fonds. La contribution de membre par tonne d'émissions est fixée par le Fonds au plus tard le 28 février de chaque année, mais est au moins égale au prix de règlement le plus élevé enregistré sur le marché primaire ou secondaire pour les quotas au cours de l'année précédente.*

*3. Le Fonds acquiert des quotas correspondant à la quantité totale des contributions de ses membres visées au paragraphe 2 du présent article au cours de l'année civile précédente et les restitue dans le registre établi en vertu de l'article 19 de la présente directive au plus tard le 30 avril de chaque année pour leur annulation ultérieure. Toutes les informations relatives aux contributions sont mises à la disposition du public.*

*4. Le Fonds est géré au niveau central par un organe de l'Union dont la structure de gouvernance est similaire à la gouvernance du Fonds prévue à l'article 10 bis, paragraphe 8, de la présente directive. Sa structure de gouvernance et son processus de décision sont transparents et inclusifs, notamment en ce qui concerne la définition des domaines prioritaires, les critères et les procédures d'allocation des subventions. Les parties prenantes pertinentes jouent un rôle consultatif adéquat. Toutes les informations concernant les investissements et toutes les autres informations pertinentes sur le fonctionnement du Fonds sont mises à la disposition du public.*

*5. La Commission dialogue avec les pays tiers en ce qui concerne la manière dont ceux-ci peuvent aussi utiliser le Fonds.*

*6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 23 pour compléter la présente directive en ce qui concerne la mise en œuvre du présent article.*

*Article 3 octies quinquies*

*Rapport et réexamen par la Commission concernant la mise en œuvre des mesures d'atténuation du changement climatique à l'Organisation maritime internationale*

*1. Dans les 12 mois suivant l'adoption, par l'OMI, de mécanismes de marché mondiaux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et avant que ces mesures ne deviennent opérationnelles, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle examine l'ambition et l'intégrité environnementale globale de ces mesures, y compris leur niveau d'ambition général au regard des objectifs énoncés dans l'accord de Paris, ainsi que de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie à l'horizon 2030*

*et de l'objectif de neutralité climatique défini dans le règlement (UE).../... [loi européenne sur le climat]. Ce rapport tient compte en particulier du degré de participation à ces mesures globales, de leur force exécutoire, de la transparence, des sanctions en cas de non-respect, des procédures de consultation du public, de l'utilisation des crédits de compensation, de la surveillance, de la déclaration et de la vérification des émissions, des registres, de la responsabilité ainsi que des règles d'utilisation des biocarburants.*

*2. Le cas échéant, la Commission accompagne le rapport visé au paragraphe 1 d'une proposition législative au Parlement européen et au Conseil visant à modifier la présente directive d'une manière cohérente avec l'objectif visant à préserver l'intégrité environnementale et l'efficacité de l'action de l'Union pour le climat, en particulier l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union pour l'ensemble de l'économie à l'horizon 2030 et l'objectif de neutralité climatique défini dans le règlement (UE).../... [loi européenne sur le climat].*

---

*\* Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).*

*\*\* 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 et abrogeant la décision n° 280/2004/CE (JO L 165 du 18.6.2013, p. 13.)»*

---