

Mercredi 19 octobre 2022

P9_TA(2022)0367

Combustibles maritimes durables (initiative FuelEU Maritime) *I****Amendements du Parlement européen, adoptés le 19 octobre 2022, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD))⁽¹⁾**

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2023/C 149/13)

Amendement 1**Proposition de règlement****Considérant 1***Texte proposé par la Commission*

- (1) Le transport maritime représente environ 75 % du volume des échanges extérieurs de l'Union européenne (UE) et 31 % du volume de ses échanges intérieurs. **Dans le même temps, le trafic maritime à destination ou au départ des ports de l'Espace économique européen représente environ 11 % de l'ensemble des émissions de CO₂ de l'UE provenant des transports et 3 à 4 % des émissions totales de CO₂ de l'UE.** Chaque année, 400 millions de passagers, dont environ 14 millions de passagers de navires de croisière, embarquent dans les ports des États membres ou y débarquent. Le transport maritime est donc un élément essentiel du système de transport de l'Europe et joue un rôle crucial dans l'économie européenne. Le marché du transport maritime étant soumis à une forte concurrence entre les acteurs économiques, au sein et en dehors de l'Union, il est indispensable de mettre en place des conditions de concurrence égales. La stabilité et la prospérité du marché du transport maritime et de ses acteurs économiques dépendent d'un cadre stratégique clair et harmonisé dans lequel les opérateurs de transport maritime, les ports et les autres acteurs du secteur peuvent exercer leurs activités sur la base de l'égalité des chances. Lorsque des distorsions du marché se produisent, elles risquent de placer les exploitants de navires ou les ports en situation de désavantage par rapport à leurs concurrents dans le secteur du transport maritime ou dans d'autres secteurs des transports. Cela peut alors se traduire par une perte de compétitivité du secteur du transport maritime, et par une perte de connectivité pour les citoyens et les entreprises.

Amendement

- (1) Le transport maritime représente environ 75 % du volume des échanges extérieurs de l'Union européenne (UE) et 31 % du volume de ses échanges intérieurs. Chaque année, 400 millions de passagers, dont environ 14 millions de passagers de navires de croisière, embarquent dans les ports des États membres ou y débarquent. Le transport maritime est donc un élément essentiel du système de transport de l'Europe et joue un rôle crucial dans l'économie européenne. Le marché du transport maritime étant soumis à une forte concurrence entre les acteurs économiques, au sein et en dehors de l'Union, il est indispensable de mettre en place des conditions de concurrence égales **au niveau international**. La stabilité et la prospérité du marché du transport maritime et de ses acteurs économiques dépendent d'un cadre stratégique clair et harmonisé dans lequel les opérateurs de transport maritime, les ports et les autres acteurs du secteur peuvent exercer leurs activités sur la base de l'égalité des chances. Lorsque des distorsions du marché se produisent, elles risquent de placer les exploitants de navires ou les ports en situation de désavantage par rapport à leurs concurrents dans le secteur du transport maritime ou dans d'autres secteurs des transports. Cela peut alors se traduire par une perte de compétitivité du secteur du transport maritime, **par une perte d'emplois** et par une perte de connectivité pour les citoyens et les entreprises.

⁽¹⁾ 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 (A9-0233/2022).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 2**Proposition de règlement****Considérant 1 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 bis) *Le secteur maritime emploie deux millions d'Européens et contribue à l'économie à hauteur de 149 milliards d'euros. Chaque million d'euros généré dans le secteur du transport maritime génère 1,8 million d'euros ailleurs dans l'économie de l'Union* ^(1 bis).

^(1 bis) *Rapport de l'association des armateurs de la Communauté européenne intitulé «The Economic Value of the EU Shipping Industry» (La valeur économique de l'industrie du transport maritime de l'UE), 2020.*

Amendement 3**Proposition de règlement****Considérant 1 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 ter) *Le transport maritime est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, avec des émissions de gaz à effet de serre par tonne de marchandises transportée notablement inférieures à celles des autres modes de transport* ^(1 bis). *Dans le même temps, le trafic maritime à destination ou au départ des ports de l'Espace économique européen représente environ 11 % de l'ensemble des émissions de CO₂ de l'Union provenant des transports et 3 à 4 % des émissions totales de CO₂ de l'Union. Les émissions de CO₂ du transport maritime devraient augmenter, à moins que des mesures supplémentaires ne soient prises. Tous les secteurs de l'économie doivent contribuer à la réduction rapide des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour parvenir à un niveau zéro d'émission nette de GES d'ici à 2050 au plus tard, comme le prévoit le règlement (UE) 2021/1119. Il est dès lors essentiel que l'Union adopte une démarche ambitieuse en vue d'une transition écologique rapide du secteur maritime, qui permettrait également de maintenir et de renforcer son autorité mondiale dans le domaine des technologies, services et solutions verts et de stimuler davantage la création d'emploi dans les chaînes de valeur connexes, tout en préservant la compétitivité.*

^(1 bis) *Étude de l'Agence européenne pour l'environnement, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>*

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 4
Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission

- (2) Pour consolider l'engagement de l'Union en matière de climat au titre de l'accord de Paris et exposer les mesures à prendre pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, et pour traduire l'engagement politique en obligation juridique, la Commission a adopté la proposition (modifiée) de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant le règlement (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat)⁽¹⁹⁾, ainsi que la communication «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030»⁽²⁰⁾. Y figure aussi l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030. Divers instruments stratégiques complémentaires sont dès lors nécessaires pour **encourager** l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone produits de façon durable, y compris dans le secteur du transport maritime. Le développement et le déploiement des **technologiques** nécessaires **doivent avoir lieu** d'ici à 2030 pour se préparer à des changements beaucoup plus rapides par la suite.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

Amendement

- (2) Pour consolider l'engagement de l'Union en matière de climat au titre de l'accord de Paris et exposer les mesures à prendre pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 **au plus tard**, et pour traduire l'engagement politique en obligation juridique, la Commission a adopté la proposition (modifiée) de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant le règlement (UE) 2018/1999 (loi européenne sur le climat)⁽¹⁹⁾, ainsi que la communication «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030»⁽²⁰⁾. Y figure aussi l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 55 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2030. Divers instruments stratégiques complémentaires sont dès lors nécessaires pour **promouvoir et accélérer la production à grande échelle ainsi que** l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone produits de façon durable, y compris dans le secteur du transport maritime, **tout en respectant le principe de neutralité technologique**. Le développement et le déploiement des **technologies** nécessaires **devraient être soutenus dès que possible et devront être en cours** d'ici à 2030 pour se préparer à des changements beaucoup plus rapides par la suite. **Il est également essentiel d'encourager l'innovation et de soutenir la recherche d'innovations émergentes et futures telles que les nouveaux carburants alternatifs, l'écoconception, les matériaux biosourcés, la propulsion éolienne et la propulsion assistée par le vent.**

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 5

Proposition de règlement

Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) *Le gaz naturel liquéfié (GNL) est susceptible de jouer un rôle de transition dans le transport maritime, en permettant une transition progressive vers des solutions de substitution à émissions nulles, en particulier là où il n'existe actuellement aucune technologie de propulsion à émissions nulles qui soit économiquement viable. Selon la communication sur la stratégie de mobilité durable et intelligente, les navires de mer à émissions nulles seront prêts à être commercialisés d'ici à 2030. La reconversion de la flotte devrait se faire progressivement en raison de la longue durée de vie des navires. La décarbonation par mélange des carburants destinés aux transports tels que le GNL doit aller croissant, en utilisant, par exemple, du biométhane liquéfié (bioGNL) ou des carburants gazeux de synthèse renouvelables et bas carbone.*

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 6
Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

- (3) Dans le contexte de la transition vers des carburants renouvelables et bas carbone et vers des sources d'énergie de substitution, il est essentiel de garantir le bon fonctionnement du marché du transport maritime de l'UE et la concurrence loyale sur celui-ci concernant les combustibles marins, qui représentent une part substantielle des coûts des exploitants de navires. Les différences dans les exigences en matière de carburant entre les États membres de l'Union peuvent considérablement influencer la performance économique des exploitants et avoir un effet négatif sur la concurrence sur le marché. Du fait de la nature internationale du transport maritime, les exploitants de navire peuvent aisément souter dans les pays tiers et transporter de grandes quantités de carburant. Ce phénomène peut donner lieu à une fuite de carbone et avoir des effets préjudiciables sur la compétitivité du secteur si la disponibilité de carburants renouvelables et bas carbone dans les ports maritimes relevant de la juridiction d'un État membre ne s'accompagne pas de conditions d'utilisation applicables à tous les exploitants de navires à destination et au départ de ports relevant de la juridiction des États membres. Le présent règlement devrait établir des mesures visant à garantir que la pénétration des carburants renouvelables et bas carbone sur le marché des combustibles marins se déroule dans des conditions de concurrence loyale sur le marché du transport maritime de l'UE.

Amendement

- (3) Dans le contexte de la transition vers des carburants renouvelables et bas carbone et vers des sources d'énergie de substitution, il est essentiel de garantir le bon fonctionnement du marché du transport maritime de l'UE et la concurrence loyale sur celui-ci concernant les combustibles marins, qui représentent une part substantielle des coûts des exploitants de navires, **ordinairement entre 35 et 53 % des frais liés au fret maritime. Les mesures stratégiques doivent donc être économiquement avantageuses et viser à engendrer la décarbonation la plus importante possible au coût le plus bas possible.** Les différences dans les exigences en matière de carburant entre les États membres de l'Union peuvent considérablement influencer la performance économique des exploitants et avoir un effet négatif sur la concurrence sur le marché. Du fait de la nature internationale du transport maritime, les exploitants de navire peuvent aisément souter dans les pays tiers et transporter de grandes quantités de carburant, **pratique qui pourrait également contribuer à un risque de perte de compétitivité des ports de l'Union par rapport aux ports hors de l'Union.** Ce phénomène peut donner lieu à une fuite de carbone **et à des fuites économiques**, et avoir des effets préjudiciables sur la compétitivité du secteur si la disponibilité de carburants renouvelables et bas carbone dans les ports maritimes relevant de la juridiction d'un État membre ne s'accompagne pas de conditions d'utilisation applicables à tous les exploitants de navires à destination et au départ de ports relevant de la juridiction des États membres. Le présent règlement devrait établir des mesures visant à garantir que la pénétration des carburants renouvelables et bas carbone sur le marché des combustibles marins se déroule dans des conditions de concurrence loyale sur le marché du transport maritime de l'UE, **ce qui permettrait aux opérateurs de transport maritime de choisir des coûts de réduction des émissions moins élevés. L'existence d'une telle possibilité est essentielle pour garantir la compétitivité du secteur du transport maritime européen et la pertinence des axes logistiques reliant les ports européens aux routes commerciales internationales.**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 7

Proposition de règlement

Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Le secteur maritime est soumis à une concurrence internationale acharnée. Les charges réglementaires sont très différentes selon les États du pavillon, ce qui se traduit par une intensification des pratiques indésirables telles que le changement de pavillon des navires. La nature intrinsèquement mondiale du secteur fait ressortir l'importance d'une approche neutre à l'égard du pavillon et d'un environnement réglementaire favorable, condition essentielle pour attirer de nouveaux investissements et préserver la compétitivité des ports, propriétaires de navires et exploitants de navires européens.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 8
Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

- (4) Afin de produire un effet sur l'ensemble des activités du secteur du transport maritime, il convient que le présent règlement couvre une part des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et un port relevant de la juridiction d'un pays tiers. Le présent règlement devrait donc s'appliquer à la moitié de l'énergie utilisée par un navire effectuant des voyages à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre à partir d'un port relevant de la juridiction d'un pays tiers, la moitié de l'énergie utilisée par un navire effectuant des voyages à partir d'un port relevant de la juridiction d'un État membre à destination d'un port relevant de la juridiction d'un pays tiers, l'intégralité de l'énergie utilisée par un navire effectuant des voyages à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre à partir d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, et l'énergie utilisée à quai dans un port relevant de la juridiction d'un État membre. Cette couverture d'une part de l'énergie utilisée par un navire lors de ses voyages entre l'Union et des pays tiers garantit l'efficacité du présent règlement, notamment en renforçant l'effet positif de ce cadre sur l'environnement. **Dans le même temps, ce cadre limite** le risque d'escales d'évitement et le risque de délocalisation des activités de transbordement en dehors de l'Union. Afin de garantir le bon déroulement du trafic maritime et des conditions de concurrence égales entre les opérateurs de transport maritime et entre les ports, et afin d'éviter les distorsions sur le marché intérieur, tous les voyages à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction des États membres, ainsi que le séjour des navires dans ces ports devraient être couverts par les règles uniformes contenues dans le présent règlement.

Amendement

- (4) Afin de produire un effet sur l'ensemble des activités du secteur du transport maritime, il convient que le présent règlement couvre une part des voyages entre un port relevant de la juridiction d'un État membre et un port relevant de la juridiction d'un pays tiers. Le présent règlement devrait donc s'appliquer à la moitié de l'énergie utilisée par un navire effectuant des voyages à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre à partir d'un port relevant de la juridiction d'un pays tiers, la moitié de l'énergie utilisée par un navire effectuant des voyages à partir d'un port relevant de la juridiction d'un État membre à destination d'un port relevant de la juridiction d'un pays tiers, l'intégralité de l'énergie utilisée par un navire effectuant des voyages à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre à partir d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, et l'énergie utilisée à quai dans un port relevant de la juridiction d'un État membre. Cette couverture d'une part de l'énergie utilisée par un navire lors de ses voyages entre l'Union et des pays tiers garantit l'efficacité du présent règlement, notamment en renforçant l'effet positif de ce cadre sur l'environnement. **Ledit cadre devrait limiter** le risque d'escales d'évitement et le risque de délocalisation des activités de transbordement en dehors de l'Union. Afin de garantir le bon déroulement du trafic maritime et des conditions de concurrence égales entre les opérateurs de transport maritime et entre les ports, et afin d'éviter les distorsions sur le marché intérieur, tous les voyages à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction des États membres, ainsi que le séjour des navires dans ces ports devraient être couverts par les règles uniformes contenues dans le présent règlement. **La Commission devrait mettre en place un système de surveillance destiné à évaluer de manière spécifique les fuites de carbone et les fuites économiques ainsi que les pratiques de contournement possibles, et devrait dresser une liste des activités commerciales potentielles qui ne relèvent pas des activités commerciales importantes exercées lors des escales dans des ports de pays voisins de l'Union. Ce faisant, si des fuites de carbone ou économiques importantes et des pratiques de contournement sont signalées, la Commission devrait proposer des mesures visant à remédier à ces problèmes.**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 9**Proposition de règlement****Considérant 4 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) *Étant donné que le présent règlement imposera au secteur des coûts de mise en conformité supplémentaires, des mesures compensatoires doivent être prises afin d'éviter que le niveau global de la charge réglementaire n'augmente. Avant l'application du présent règlement, la Commission devrait donc présenter des propositions tendant à compenser les charges réglementaires instaurées par le présent règlement grâce à la modification ou à l'abrogation de dispositions d'autres actes législatifs de l'Union qui engendrent des charges réglementaires dans le secteur maritime.*

Amendement 10**Proposition de règlement****Considérant 4 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 ter) *Afin d'assurer le degré nécessaire de sécurité juridique et de sécurité des investissements, le présent règlement devrait être soigneusement harmonisé et mis en cohérence avec le règlement XXXX-XXX (règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs), la directive 2003/87/CE (SEQE-UE), la directive XXXX-XXX (directive sur les énergies renouvelables) et la directive 2003/96/CE (directive sur la taxation de l'énergie). Une telle harmonisation devrait déboucher sur un cadre législatif cohérent pour le secteur du transport maritime, qui contribuerait à accroître sensiblement la production de carburants alternatifs durables, garantirait le déploiement des infrastructures nécessaires et encouragerait l'utilisation de ces carburants pour une part de navires en hausse constante. Afin de garantir une cohérence générale avec les objectifs de l'Union en matière de climat, de compétitivité et de «croissance économique durable», les conséquences climatiques et économiques globales, combinées et cumulatives de ces actes législatifs devraient être évaluées de manière exhaustive et continue.*

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 11
Proposition de règlement
Considérant 4 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 quater) L'obligation imposée aux ports de fournir une alimentation électrique à quai doit s'accompagner d'une obligation parallèle imposée aux navires de se raccorder à l'infrastructure de recharge destinée à fournir cette alimentation électrique lorsqu'ils sont à quai, afin de garantir l'efficacité de cette infrastructure et d'éviter le risque de délaissement d'actifs. En outre, il convient de s'efforcer de réduire les coûts liés à la recharge à quai en exonérant définitivement de toute taxation l'électricité fournie aux navires dans les ports, en apportant des modifications à la directive XXXX-XXXX (directive sur la taxation de l'énergie).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 12

Proposition de règlement

Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) *Compte tenu de l'augmentation des frais de transport engendrée pour les navires non conformes aux exigences du présent règlement, il convient de parer au risque d'évitement et de contournement des dispositions du présent règlement, en particulier sur le segment du transport de conteneurs par ligne régulière. Les escales effectuées dans des ports situés à proximité de l'Union pour limiter les coûts de mise en conformité avec le présent règlement auraient non seulement pour effet de réduire les avantages environnementaux escomptés et de compromettre considérablement les objectifs du présent règlement, mais elles pourraient également entraîner des émissions supplémentaires en raison de la distance additionnelle parcourue pour échapper à l'application du présent règlement. Il y a donc lieu d'exclure de la notion de port d'escale certains arrêts dans des ports de pays tiers. Cette exclusion devrait viser les ports situés à proximité de l'Union où le risque de contournement est le plus important. Une limite de 300 milles marins constitue une réponse proportionnée à ce risque, en ce qu'elle représente un juste équilibre entre la charge supplémentaire et le risque de contournement. En outre, l'exclusion de la notion de port d'escale ne devrait viser que les porte-conteneurs et les ports dont l'activité principale est le transbordement de conteneurs. Pour ces expéditions, le risque d'évitement consiste également en une transition de la plateforme portuaire vers des ports situés en dehors de l'Union, qui aggraverait les effets de l'évitement. À ce titre, et en l'absence d'un régime obligatoire de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone pour les voyages internationaux à l'échelle mondiale, avec un niveau d'ambition équivalent à celui des exigences énoncées dans le présent règlement, les arrêts de navires porte-conteneurs dans un port voisin de transbordement de conteneurs ne devraient pas être considérés comme des arrêts dans des ports d'escale au sens du présent règlement. Afin de garantir que la mesure est proportionnelle aux objectifs poursuivis et permet l'égalité de traitement, il convient de tenir compte des mesures prises dans les pays tiers qui ont un effet équivalent à celui du présent règlement.*

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 13**Proposition de règlement****Considérant 5 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) Afin de tenir compte de la situation particulière des régions insulaires, comme le souligne l'article 174 du traité, et de la nécessité de préserver la connectivité entre les îles et régions périphériques et les régions centrales de l'Union, des dérogations temporaires devraient être accordées pour les voyages effectués par des navires à passagers autres que les navires à passagers de croisière entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et un port d'escale relevant de la juridiction du même État membre situé sur une île comptant moins de 100 000 résidents permanents.

Amendement 14**Proposition de règlement****Considérant 5 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 quater) Compte tenu des caractéristiques particulières des régions ultrapériphériques de l'Union, notamment de leur éloignement et de leur insularité, et des contraintes auxquelles elles sont soumises, il convient d'être particulièrement attentif à la préservation de leur accessibilité et de l'efficacité de leur connectivité au moyen du transport maritime. Par conséquent, seule la moitié de l'énergie utilisée lors des voyages au départ ou à destination d'un port d'escale situé dans une région ultrapériphérique devrait relever du champ d'application du présent règlement. Pour les mêmes raisons, des dérogations temporaires devraient être accordées pour les voyages entre un port d'escale situé dans une région ultrapériphérique et un autre port d'escale situé dans une région ultrapériphérique, ainsi que pour l'énergie utilisée pendant le séjour des navires concernés dans les ports d'escale des régions ultrapériphériques correspondantes.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 15
Proposition de règlement
Considérant 5 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 quinquies) Afin que les navires, y compris ceux conçus pour opérer dans des eaux recouvertes de glace, bénéficient de conditions de concurrence égales lorsqu'ils naviguent depuis ou vers le port d'un État membre ou entre des ports d'États membres, des informations particulières ayant trait à la classe glace d'un navire et à sa navigation dans des conditions de glace devraient être prises en considération dans le calcul des réductions d'émissions de GES pour chaque navire ainsi que dans les données issues de la surveillance et de la déclaration sur la base du règlement (UE) 2015/757.

Amendement 16
Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

- (6) La personne ou l'organisation responsable de la conformité avec le présent règlement devrait être la compagnie de transport maritime, définie comme le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte de toutes les tâches et obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution. Cette définition est fondée sur celle de la «compagnie» donnée à l'article 3, point d), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil⁽²¹⁾, et est conforme au système de collecte de données mondial établi en 2016 par l'Organisation maritime internationale (OMI). Conformément au principe du pollueur payeur, la compagnie de transport maritime pourrait, au moyen d'un accord contractuel, demander des comptes à l'entité directement responsable des décisions influençant l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord du navire au sujet des coûts de conformité au titre du présent règlement. Cette entité serait normalement l'entité responsable du choix du carburant, de l'itinéraire et de la vitesse du navire.

(Ne concerne pas la version française.)

⁽²¹⁾ Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 17
Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission

- (7) Afin de limiter la charge administrative, en particulier pour les exploitants plus petits, le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux navires en bois de construction primitive ***ni aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques*** et se concentrer sur les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000. Bien que ces derniers ne représentent que 55 % environ de l'ensemble des navires faisant escale dans des ports au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil, ils sont responsables de 90 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du secteur maritime.

Amendement

- (7) Afin de limiter la charge administrative, en particulier pour les exploitants plus petits, le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux navires en bois de construction primitive et se concentrer sur les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000. Bien que ces derniers ne représentent que 55 % environ de l'ensemble des navires faisant escale dans des ports au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil, ils sont responsables de 90 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) du secteur maritime.

Amendement 18
Proposition de règlement
Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

- (7 bis) ***Afin de garantir l'efficacité continue du présent règlement, la Commission devrait en surveiller le fonctionnement, en réalisant des analyses d'impact relatives au seuil de jauge brute et aux types de navires couverts par le présent règlement. En particulier, la Commission devrait déterminer s'il existe des raisons pertinentes d'inclure les navires plus petits et d'autres types de navires dans le champ d'application du présent règlement. La Commission devrait notamment tenir compte de considérations telles que la disponibilité de données pertinentes, la réduction potentielle des émissions de GES et l'efficacité d'un élargissement du champ d'application en ce qui concerne les incidences sur le climat, l'ampleur des charges administratives, ainsi que les conséquences financières et sociales qui en découlent.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 19
Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission

- (9) Si des instruments tels que la tarification du carbone ou des objectifs en matière d'intensité de carbone de l'activité encouragent les améliorations de l'efficacité énergétique, ils ne sont pas aptes à susciter une transition significative vers les carburants renouvelables et bas carbone à court et moyen terme. Une approche réglementaire spécifique axée sur le déploiement des combustibles marins renouvelables et bas carbone et des sources d'énergie de substitution, telles que le vent ou l'électricité, est donc nécessaire.

Amendement

- (9) Si des instruments tels que la tarification du carbone ou des objectifs en matière d'intensité de carbone de l'activité encouragent les améliorations de l'efficacité énergétique, ils ne sont pas aptes à susciter une transition significative vers les carburants renouvelables et bas carbone à court et moyen terme. Une approche réglementaire spécifique axée sur le déploiement des combustibles marins renouvelables et bas carbone et des sources d'énergie de substitution, telles que le vent ou l'électricité, est donc nécessaire. ***Cette approche devrait être mise en œuvre d'une manière axée sur les objectifs, neutre sur le plan technologique et rentable.***

Amendement 20
Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission

- (10) L'intervention stratégique visant à stimuler la demande de combustibles marins renouvelables et bas carbone devrait être fondée sur des objectifs et respecter le principe de neutralité climatique. Dès lors, il y a lieu de fixer des limitations de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires sans imposer l'utilisation d'un carburant particulier ou d'une technologie particulière.

Amendement

- (10) L'intervention stratégique visant à stimuler la demande de combustibles marins renouvelables et bas carbone devrait être fondée sur des objectifs et respecter le principe de neutralité climatique. Dès lors, il y a lieu de fixer des limitations ***ambitieuses, conformes aux objectifs de l'accord de Paris***, de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires sans imposer l'utilisation d'un carburant particulier ou d'une technologie particulière.

Amendement 21
Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

- (10 bis) ***Un Fonds spécifique pour les océans, permettant de réaffecter au secteur maritime les recettes tirées de la mise aux enchères des quotas maritimes dans le cadre du SEQE, devrait être constitué. Les fonds alloués dans le cadre du Fonds pour les océans devraient soutenir des projets et des investissements liés à l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires et des ports, à des technologies et infrastructures innovantes permettant de décarboner le transport maritime, à la production et au déploiement de carburants alternatifs durables, et au développement de technologies de propulsion à émissions nulles.***

Amendement

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 22
Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission

- (11) Il convient d'encourager le développement et le déploiement de carburants renouvelables et bas carbone à fort potentiel de durabilité, ayant atteint la maturité commerciale et dotés d'un haut potentiel d'innovation et de croissance pour répondre aux besoins futurs. Cela favorisera la création de marchés de carburants innovants et compétitifs et garantira l'approvisionnement suffisant en combustibles marins durables à court et à long terme à l'appui des ambitions de décarbonation des transports de l'Union, tout en intensifiant les efforts de l'Union pour atteindre un niveau élevé de protection environnementale. À cet effet, les carburants durables produits à partir des matières premières énumérées dans les parties A et B de l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001, ainsi que les combustibles marins de synthèse devraient être admissibles. En particulier, les combustibles marins durables produits à partir des matières premières énumérées dans les parties A et B de l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001 sont essentiels, car ils représentent actuellement la technologie la plus mature sur le plan commercial pour décarboner le transport maritime à court terme.

Amendement

- (11) Il convient d'encourager le développement et le déploiement de carburants **et de technologies de propulsion** renouvelables et bas carbone à fort potentiel de durabilité, ayant atteint la maturité commerciale et dotés d'un haut potentiel d'innovation et de croissance pour répondre aux besoins futurs. Cela favorisera la création de marchés de carburants innovants et compétitifs et garantira l'approvisionnement suffisant en combustibles marins durables à court et à long terme à l'appui des ambitions de décarbonation des transports de l'Union, tout en intensifiant les efforts de l'Union pour atteindre un niveau élevé de protection environnementale. À cet effet, les carburants durables produits à partir des matières premières énumérées dans les parties A et B de l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001, ainsi que les combustibles marins de synthèse devraient être admissibles. En particulier, les combustibles marins durables produits à partir des matières premières énumérées dans les parties A et B de l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001 sont essentiels, car ils représentent actuellement la technologie la plus mature sur le plan commercial pour décarboner le transport maritime à court terme.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 23

Proposition de règlement

Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11 bis) Afin d'encourager le développement et le déploiement précoces sur le marché des technologies dans le domaine des carburants les plus durables et les plus innovantes possible, avec le potentiel de croissance nécessaire pour répondre aux besoins futurs, des incitations spécifiques en faveur des carburants renouvelables d'origine non biologique destinés au secteur du transport sont nécessaires. Cette famille de carburants est dotée d'un grand potentiel pour introduire les énergies renouvelables dans le mélange de combustibles de soute utilisés dans les transports maritimes. Compte tenu de l'augmentation sensible des coûts de production desdits carburants renouvelables à court et moyen terme, il importe de garantir un niveau de demande qui favorise les investissements dans cette famille de carburants. Le présent règlement introduit un ensemble de mesures visant à assurer un soutien en faveur de l'utilisation des carburants renouvelables d'origine non biologique durables. Ces mesures comprennent a) la mise en œuvre d'un multiplicateur, jusqu'en 2035, pour récompenser les compagnies qui décident d'opter pour ces carburants malgré leur prix relativement élevé, et b), à partir de 2030, l'introduction d'une part minimale fixe de carburants renouvelables d'origine non biologique destinés au secteur du transport dans le bouquet énergétique associé aux carburants. Afin d'encourager le respect de la part minimale desdits carburants renouvelables d'origine non biologique, il convient d'appliquer des mesures de flexibilité conformément aux articles 17 et 18 du présent règlement. Les compagnies peuvent, au moyen d'accords contractuels, tenir les fournisseurs de carburant responsables des coûts de mise en conformité au titre du présent règlement, si les carburants renouvelables d'origine non biologique n'ont pas été livrés conformément aux conditions convenues.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 24
Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission

- (13) Cette approche doit cependant être plus stricte dans le secteur maritime. Le secteur maritime affiche actuellement des niveaux insignifiants de demande de biocarburants, de bioliquides et de combustibles issus de la biomasse produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, puisque plus de 99 % des combustibles marins utilisés actuellement sont d'origine fossile. L'absence d'éligibilité des carburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale au titre du présent règlement réduit donc aussi tout risque de ralentir la décarbonation du secteur des transports, qui pourrait sinon découler d'un transfert des biocarburants produits à partir de cultures du secteur routier au secteur maritime. Il est essentiel de réduire ce transfert au minimum, car le transport routier reste actuellement de loin le secteur de transport le plus polluant et le transport maritime utilise actuellement essentiellement des carburants d'origine fossile. Il convient donc d'éviter de créer une demande potentiellement importante de biocarburants, de bioliquides et de combustibles issus de la biomasse produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale en encourageant leur utilisation au titre du présent règlement. Dès lors, au vu de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la perte de biodiversité causée par tous les types de carburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, ces carburants doivent être considérés comme ayant les mêmes facteurs d'émission que la filière de production la moins favorable.

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 25
Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Compte tenu des longs délais de mise en œuvre associés au développement et au déploiement de nouvelles solutions en matière de carburants et d'énergie pour le transport maritime, il convient d'agir rapidement et de mettre en place un cadre réglementaire à long terme clair et prévisible afin de faciliter la planification et l'investissement de la part de toutes les parties concernées. Un cadre réglementaire à long terme clair et stable facilitera le développement et le déploiement de nouvelles solutions en matière de carburants et d'énergie pour le transport maritime, et encouragera l'investissement des parties intéressées. Ce cadre devrait définir des limitations d'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires jusqu'à 2050. Ces limitations devraient devenir plus ambitieuses avec le temps pour tenir compte de l'évolution technologique attendue et de l'accroissement de la production de combustibles marins renouvelables et bas carbone.

Amendement

(14) Compte tenu des longs délais de mise en œuvre associés au développement et au déploiement de nouvelles solutions en matière de carburants et d'énergie pour le transport maritime ***ainsi que de la longue durée de vie moyenne des navires, qui, ordinairement, est de 25 à 30 ans***, il convient d'agir rapidement et de mettre en place un cadre réglementaire à long terme clair et prévisible afin de faciliter la planification et l'investissement de la part de toutes les parties concernées. Un cadre réglementaire à long terme clair et stable facilitera le développement et le déploiement de nouvelles solutions en matière de carburants et d'énergie pour le transport maritime, et encouragera l'investissement des parties intéressées. Ce cadre devrait définir des limitations d'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires, ***à la fois durant la navigation et à quai***, jusqu'à 2050. Ces limitations devraient devenir plus ambitieuses avec le temps pour tenir compte de l'évolution technologique attendue et de l'accroissement de la production de combustibles marins renouvelables et bas carbone. ***Pour garantir la sécurité juridique, donner suffisamment de temps au secteur pour planifier et se préparer sur le long terme, et éviter le risque que des actifs soient délaissés, toute proposition future visant à modifier le présent règlement devrait avoir une portée limitée et ne pas apporter de changements importants à ces exigences.***

Amendement 26
Proposition de règlement
Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Le présent règlement devrait établir la méthode et la formule applicables au calcul de l'intensité annuelle moyenne des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire. Cette formule devrait reposer sur la consommation de carburant déclarée par les navires et tenir compte des facteurs d'émission pertinents de ces carburants. Le recours à des sources d'énergie de substitution, telles que ***le vent*** ou l'électricité, devrait aussi être pris en compte dans la méthode.

Amendement

(15) Le présent règlement devrait établir la méthode et la formule applicables au calcul de l'intensité annuelle moyenne des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire. Cette formule devrait reposer sur la consommation de carburant déclarée par les navires et tenir compte des facteurs d'émission pertinents de ces carburants. Le recours à des sources d'énergie de substitution, telles que ***l'énergie éolienne ou solaire produite à bord***, ou l'électricité ***fournie à quai***, devrait aussi être pris en compte dans la méthode.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 27
Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission

- (16) Afin de donner un aperçu plus complet de la performance environnementale des différentes sources d'énergie, la performance des carburants en matière d'émissions de GES devrait être évaluée du puits au sillage, en tenant compte des effets de la production d'énergie, du transport, de la distribution et de l'utilisation à bord. L'objectif est d'encourager les technologies et les filières de production qui offrent une empreinte d'émissions de GES moindre et de réels avantages par rapport aux carburants conventionnels existants.

Amendement

- (16) Afin de donner un aperçu plus complet de la performance environnementale des différentes sources d'énergie, la performance des carburants en matière d'émissions de GES devrait être évaluée du puits au sillage, en tenant compte des effets de la production d'énergie, du transport, de la distribution et de l'utilisation à bord ***et en comptabilisant l'empreinte des diverses phases du cycle de vie des carburants***. L'objectif est d'encourager les technologies et les filières de production qui offrent une empreinte d'émissions de GES moindre et de réels avantages par rapport aux carburants conventionnels existants.

Amendement 28
Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission

- (17) La performance du puits au sillage des combustibles marins ***renouvelables et bas carbone*** devrait être établie à l'aide de facteurs d'émission par défaut ou réels et certifiés qui couvrent les émissions du puits au réservoir et du réservoir au sillage. ***La performance des carburants fossiles devrait toutefois être évaluée exclusivement à l'aide de facteurs d'émission par défaut tel que prévu par le présent règlement.***

Amendement

- (17) La performance du puits au sillage des combustibles marins devrait être établie à l'aide de facteurs d'émission par défaut ou réels et certifiés qui couvrent les émissions du puits au réservoir et du réservoir au sillage.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 29
Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission

- (21) L'utilisation de l'alimentation électrique à quai permet de réduire la pollution atmosphérique produite par les navires ainsi que la quantité d'émissions de GES générées par le transport maritime. L'alimentation électrique à quai constitue une source d'énergie de plus en plus propre pour les navires à quai, eu égard **à la part croissante** d'énergies renouvelables dans le bouquet électrique de l'UE. Alors que seule la disposition sur les points de raccordement à l'alimentation électrique à quai est couverte par la directive 2014/94/UE (directive relative à l'infrastructure pour carburants alternatifs — AFID), la demande et, en conséquence, le déploiement de cette technologie sont restés limités. Il y a **donc** lieu d'établir des règles spécifiques pour obliger les navires les plus polluants à utiliser l'alimentation électrique à quai.

Amendement

- (21) L'utilisation de l'alimentation électrique à quai permet de réduire la pollution atmosphérique produite par les navires **à quai** ainsi que la quantité d'émissions de GES générées par le transport maritime **à quai**. L'alimentation électrique à quai constitue une source d'énergie de plus en plus propre pour les navires à quai, eu égard **aux parts croissantes** d'énergies renouvelables **et de sources d'énergie n'utilisant pas de combustible d'origine fossile** dans le bouquet électrique de l'UE. Alors que seule la disposition sur les points de raccordement à l'alimentation électrique à quai est couverte par la directive 2014/94/UE (directive relative à l'infrastructure pour carburants alternatifs — AFID), la demande et, en conséquence, le déploiement de cette technologie sont restés limités. **Pour que la pollution atmosphérique à quai diminue et que les infrastructures d'alimentation en électricité à quai soient économiquement viables et offrent un retour sur investissement**, il y a lieu d'établir des règles spécifiques pour obliger les navires les plus polluants à utiliser l'alimentation électrique à quai **dans les situations où cette utilisation permettrait de réduire les émissions de manière efficace et à un coût raisonnable**.

Amendement 30
Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission

- (22) D'autres technologies, en sus de l'alimentation électrique à quai, pourraient être en mesure d'offrir des avantages environnementaux équivalents dans les ports. Lorsqu'il est démontré que l'utilisation d'une technologie de substitution est équivalente à l'utilisation de l'alimentation électrique à quai, un navire devrait être exempté de l'obligation d'utiliser l'alimentation électrique à quai.

Amendement

- (22) D'autres technologies **à émissions nulles**, en sus de l'alimentation électrique à quai, pourraient être en mesure d'offrir des avantages environnementaux équivalents dans les ports. Lorsqu'il est démontré que l'utilisation d'une technologie de substitution est équivalente à l'utilisation de l'alimentation électrique à quai **en matière de pollution atmosphérique et de réduction des émissions de GES**, un navire devrait être exempté de l'obligation d'utiliser l'alimentation électrique à quai.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 31
Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission

- (23) Des exceptions à l'utilisation de l'alimentation électrique à quai devraient aussi être prévues pour un certain nombre de raisons objectives, certifiées par le gestionnaire du port d'escale **et** limitées aux escales portuaires non programmées répondant à des impératifs de sécurité ou de sauvetage de vies humaines en mer, pour les courts séjours de navires à quai de moins de deux heures, soit la durée minimum requise pour le raccordement, et pour l'utilisation de l'énergie produite à bord dans des situations d'urgence.

Amendement

- (23) Des exceptions à l'utilisation de l'alimentation électrique à quai devraient aussi être prévues pour un certain nombre de raisons objectives, certifiées par le gestionnaire du port d'escale, ***l'exploitant du terminal ou l'autorité compétente, selon le modèle de gouvernance des ports adopté dans les différents États membres. Ces exceptions devraient être*** limitées aux escales portuaires non programmées répondant à des impératifs de sécurité ou de sauvetage de vies humaines en mer, pour les courts séjours de navires à quai de moins de deux heures, soit la durée minimum requise pour le raccordement, et pour l'utilisation de l'énergie produite à bord dans des situations d'urgence. ***L'impossibilité d'assurer une alimentation électrique à quai suffisante du fait de la capacité insuffisante du réseau local alimentant le port ne devrait pas être considérée comme un manquement du port, du propriétaire du navire ou de son exploitant aux obligations du présent règlement, à condition que le gestionnaire du réseau atteste dûment aux vérificateurs que la capacité du réseau local est insuffisante.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 32
Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Les exceptions en cas d'indisponibilité ou d'incompatibilité de l'alimentation électrique à quai devraient être limitées après que les exploitants de navires et de ports auront eu le temps d'effectuer les investissements nécessaires, afin d'offrir les incitants nécessaires en faveur de ces investissements et d'éviter la concurrence déloyale. À partir de 2035, les exploitants de navires devraient planifier soigneusement leurs escales afin de s'assurer qu'ils peuvent exercer leurs activités sans émettre de polluants atmosphériques et de GES à quai et sans nuire à l'environnement dans les zones côtières et les villes portuaires. Un nombre limité d'exceptions en cas d'indisponibilité ou d'incompatibilité de l'alimentation électrique à quai devraient être maintenues afin d'offrir la possibilité de procéder à des changements de dernière minute occasionnels concernant le calendrier des escales et les escales dans des ports dont l'équipement n'est pas compatible.

Amendement

(24) Les exceptions en cas d'indisponibilité ou d'incompatibilité de l'alimentation électrique à quai devraient être limitées après que les exploitants de navires et de ports auront eu le temps d'effectuer les investissements nécessaires, afin d'offrir les incitants nécessaires en faveur de ces investissements et d'éviter la concurrence déloyale. **En vue d'une interopérabilité totale, les ports devraient équiper leurs quais, et les propriétaires leurs navires, d'installations électriques conformes aux normes applicables.** À partir de 2035, les exploitants de navires devraient planifier soigneusement leurs escales **dans des ports appartenant au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) concernés par le règlement XXXX-XXX (règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs)** afin de s'assurer qu'ils peuvent exercer leurs activités sans émettre de polluants atmosphériques et de GES à quai et sans nuire à l'environnement dans les zones côtières et les villes portuaires. Un nombre limité d'exceptions en cas d'indisponibilité ou d'incompatibilité de l'alimentation électrique à quai devraient être maintenues afin d'offrir la possibilité de procéder à des changements de dernière minute occasionnels concernant le calendrier des escales et les escales dans des ports dont l'équipement n'est pas compatible. **Afin de limiter le risque d'actifs délaissés, l'incompatibilité des infrastructures d'alimentation en électricité à quai avec les systèmes à bord ainsi que les déséquilibres entre l'offre et la demande en matière de carburants alternatifs, il convient d'organiser fréquemment des réunions de consultation entre les parties prenantes concernées afin de discuter des exigences et des plans futurs et de prendre des décisions en la matière.**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 33**Proposition de règlement****Considérant 24 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24 bis) Les objectifs de la mise à disposition de l'alimentation électrique à quai fixés par le règlement XXXX-XXX (règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs) prennent en compte les types de navires desservis et les volumes respectifs de trafic des ports maritimes. L'obligation de connexion à l'alimentation électrique à quai ne devrait pas s'appliquer aux navires faisant escale dans des ports qui sont dispensés de l'obligation d'alimentation électrique à quai au titre de ce règlement, sauf si ces ports proposent une telle installation sur le quai où les navires débarquent. Si un navire fait escale dans un port situé en dehors du RTE-T qui propose une installation d'alimentation électrique à quai, alors il devrait se connecter à celle-ci lorsqu'il est à quai.

Amendement 34**Proposition de règlement****Considérant 24 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24 ter) Même si l'alimentation électrique à quai constitue un outil important de réduction des émissions locales de polluants atmosphériques, son potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre est entièrement tributaire du bouquet énergétique qui l'alimente. Pour que l'alimentation électrique à quai réalise tout son potentiel climatique et environnemental, les États membres devraient accroître la capacité et la connectivité des réseaux électriques et continuer de réduire l'intensité des émissions de GES de leur bouquet énergétique, afin de fournir aux ports une électricité abordable, prévisible et produite sans combustible d'origine fossile.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 35
Proposition de règlement
Considérant 24 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24 quater) *La mise en œuvre du présent règlement devrait tenir compte comme il se doit de la diversité des modèles de gouvernance des ports dans l'Union, en particulier en ce qui concerne la responsabilité de délivrance d'un certificat dispensant un navire de l'obligation de se raccorder à l'alimentation électrique à quai.*

Amendement 36
Proposition de règlement
Considérant 24 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24 quinquies) *La coordination entre les ports et les exploitants de navires est cruciale pour faciliter les procédures de raccordement à l'alimentation électrique à quai dans les ports. Les exploitants de navires devraient informer les ports dans lesquels ils font escale de leur intention de se raccorder à l'alimentation électrique à quai et de leurs besoins en électricité durant l'escale, en particulier lorsque ces derniers dépassent les besoins estimés pour la catégorie de navires concernée.*

Amendement 37
Proposition de règlement
Considérant 25

Texte proposé par la Commission

Amendement

(25) Le présent règlement devrait mettre en place un système fiable de surveillance, de déclaration et de vérification afin de déterminer la conformité avec ses dispositions. Ce système devrait s'appliquer sans discrimination à tous les navires et requérir une vérification par un tiers afin de garantir l'exactitude des données soumises dans le système. Afin de faciliter la réalisation de l'objectif du présent règlement, toute donnée déjà communiquée aux fins du règlement (UE) 2015/757 devrait, si nécessaire, être utilisée pour vérifier la conformité avec le présent règlement afin de limiter la charge administrative imposée aux compagnies, aux vérificateurs et aux autorités maritimes.

(25) Le présent règlement devrait mettre en place un système fiable **et transparent** de surveillance, de déclaration et de vérification afin de déterminer la conformité avec ses dispositions. Ce système devrait s'appliquer sans discrimination à tous les navires et requérir une vérification par un tiers afin de garantir l'exactitude des données soumises dans le système. Afin de faciliter la réalisation de l'objectif du présent règlement, toute donnée déjà communiquée aux fins du règlement (UE) 2015/757 devrait, si nécessaire, être utilisée pour vérifier la conformité avec le présent règlement afin de limiter la charge administrative imposée aux compagnies, aux vérificateurs et aux autorités maritimes.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 38
Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission

- (26) Les compagnies devraient être responsables de la surveillance et de la déclaration du volume et du type d'énergie utilisée à bord des navires lors de la navigation et à quai, ainsi que d'autres informations utiles, telles que des informations sur le type de moteur à bord **ou la présence de** technologies éoliennes, en vue de montrer la conformité avec la limitation de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire fixée par le présent règlement. Pour faciliter l'exécution de ces obligations de surveillance et de déclaration et le processus de vérification par les vérificateurs, sur le modèle de ce que prévoit le règlement (UE) 2015/757, les compagnies devraient décrire la méthode de surveillance envisagée et fournir des détails sur l'application des règles du présent règlement dans un plan de surveillance. Le plan de surveillance, ainsi que ses modifications ultérieures, le cas échéant, devraient être présentés au vérificateur.

Amendement

- (26) Les compagnies devraient être responsables de la surveillance et de la déclaration du volume et du type d'énergie utilisée à bord des navires lors de la navigation et à quai, ainsi que d'autres informations utiles, telles que des informations sur le type de moteur à bord **et les spécifications techniques des** technologies éoliennes **ou toute autre source d'énergie présente à bord**, en vue de montrer la conformité avec la limitation de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire fixée par le présent règlement. Pour faciliter l'exécution de ces obligations de surveillance et de déclaration et le processus de vérification par les vérificateurs, sur le modèle de ce que prévoit le règlement (UE) 2015/757, les compagnies devraient décrire la méthode de surveillance envisagée et fournir des détails sur l'application des règles du présent règlement dans un plan de surveillance. Le plan de surveillance, ainsi que ses modifications ultérieures, le cas échéant, devraient être présentés au vérificateur.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 39

Proposition de règlement

Considérant 27

Texte proposé par la Commission

(27) **La** certification des carburants **est essentielle** pour atteindre les objectifs du présent règlement et garantir l'intégrité environnementale des carburants renouvelables et bas carbone qui devraient être déployés dans le secteur maritime. Cette certification devrait être effectuée au moyen d'une procédure transparente et non discriminatoire. En vue de faciliter la certification et de limiter la charge administrative, la certification des biocarburants, du biogaz, des carburants renouvelables d'origine non biologique et des carburants à base de carbone recyclé devrait se fonder sur les règles établies par la directive (UE) 2018/2001. Cette approche de la certification devrait aussi s'appliquer aux carburants soutés en dehors de l'Union, qui devraient être considérés comme des carburants importés, de la même manière que dans la directive (UE) 2018/2001. Lorsque les compagnies entendent s'écarter des valeurs par défaut prévues par cette directive ou par le présent nouveau cadre, elles ne devraient le faire que lorsque les valeurs peuvent être certifiées par un des régimes volontaires reconnus au titre de la directive (UE) 2018/2001 (pour les valeurs du puits au réservoir) ou au moyen **d'essais en laboratoire ou** de mesures des émissions directes (du réservoir au sillage).

Amendement

(27) **Une** certification **et un contrôle stricts** des carburants **sont essentiels** pour atteindre les objectifs du présent règlement et garantir l'intégrité environnementale des carburants renouvelables et bas carbone qui devraient être déployés dans le secteur maritime. Cette certification devrait être effectuée au moyen d'une procédure transparente et non discriminatoire. En vue de faciliter la certification et de limiter la charge administrative, la certification des biocarburants, du biogaz, des carburants renouvelables d'origine non biologique et des carburants à base de carbone recyclé devrait se fonder sur les règles établies par la directive (UE) 2018/2001. Cette approche de la certification devrait aussi s'appliquer aux carburants soutés en dehors de l'Union, qui devraient être considérés comme des carburants importés, de la même manière que dans la directive (UE) 2018/2001. Lorsque les compagnies entendent s'écarter des valeurs par défaut prévues par cette directive ou par le présent nouveau cadre, elles ne devraient le faire que lorsque les valeurs peuvent être certifiées par un des régimes volontaires reconnus au titre de la directive (UE) 2018/2001 (pour les valeurs du puits au réservoir) ou au moyen de mesures des émissions directes (du réservoir au sillage).

Amendement 40

Proposition de règlement

Considérant 27 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

(27 bis) **La fiabilité et l'exactitude des informations concernant les caractéristiques des carburants sont essentielles à l'application du présent règlement. Les fournisseurs de carburant dont il a été prouvé qu'ils ont fourni des informations trompeuses ou inexactes sur l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de leurs carburants devraient être sanctionnés. Les fournisseurs de carburant qui ont fourni à plusieurs reprises des informations fausses ou trompeuses devraient être exclus des systèmes de certification prévus par la directive (UE) 2018/2001 (directive sur les énergies renouvelables). Tout carburant provenant de ces fournisseurs devrait être considéré comme ayant les mêmes facteurs d'émission que le combustible fossile le moins favorable.**

Amendement

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 41
Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) La vérification par des vérificateurs accrédités devrait garantir l'exactitude et l'exhaustivité de la surveillance et de la déclaration par les compagnies et la conformité avec le présent règlement. Afin de garantir l'impartialité, il convient que les vérificateurs soient des entités juridiques indépendantes et compétentes et qu'ils soient accrédités par des organismes nationaux d'accréditation établis conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

Amendement

(28) La vérification par des vérificateurs accrédités devrait garantir l'exactitude et l'exhaustivité de la surveillance et de la déclaration par les compagnies et la conformité avec le présent règlement. Afin de garantir l'impartialité **et l'efficacité**, il convient que les vérificateurs soient des entités juridiques indépendantes et compétentes et qu'ils soient accrédités **et supervisés** par des organismes nationaux d'accréditation établis conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁴⁾.

⁽²⁴⁾ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

Amendement 42
Proposition de règlement
Considérant 31 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(31 bis) Les entreprises et les fournisseurs de carburants pourraient s'engager mutuellement, par des accords contractuels, à produire, à fournir et à acheter des quantités déterminées de certains carburants. De tels accords contractuels devraient également couvrir la responsabilité et fixer des conditions de compensation financière lorsque les carburants ne sont pas mis à disposition comme convenu.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 43
Proposition de règlement
Considérant 36

Texte proposé par la Commission

- (36) La sanction imposée pour chaque escale non conforme devrait être proportionnelle au coût d'utilisation de l'électricité et d'un niveau suffisant pour dissuader d'utiliser des sources d'énergie plus polluantes. La sanction devrait être basée sur la puissance installée à bord du navire, exprimée en mégawatts, multipliée par une sanction fixe en euros par heure passée à quai. En l'absence de chiffres précis sur le coût de la fourniture d'une alimentation électrique à quai dans l'Union, ce taux devrait être fondé sur le prix moyen de l'électricité dans l'UE pour les consommateurs qui ne sont pas des ménages, multiplié par deux pour tenir compte des autres frais liés à la fourniture du service, y compris, entre autres, les coûts de raccordement et les éléments de récupération des actifs.

Amendement

- (36) La sanction imposée pour chaque escale non conforme devrait être proportionnelle au coût d'utilisation de l'électricité et d'un niveau suffisant pour dissuader d'utiliser des sources d'énergie plus polluantes. La sanction devrait être basée sur la puissance installée à bord du navire, exprimée en mégawatts, multipliée par une sanction fixe en euros par heure passée à quai. En l'absence de chiffres précis sur le coût de la fourniture d'une alimentation électrique à quai dans l'Union, ce taux devrait être fondé sur le prix moyen **le plus à jour** de l'électricité dans l'UE pour les consommateurs qui ne sont pas des ménages, multiplié par deux pour tenir compte des autres frais liés à la fourniture du service, y compris, entre autres, les coûts de raccordement et les éléments de récupération des actifs.

Amendement 44
Proposition de règlement
Considérant 37

Texte proposé par la Commission

- (37) Les recettes générées par le paiement des sanctions devraient être **utilisées pour promouvoir la distribution et l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur maritime et pour aider les exploitants maritimes à atteindre leurs objectifs climatiques et environnementaux**. Ces recettes devraient, à cet effet, être affectées au Fonds pour **l'innovation** visé à **l'article 10 bis, paragraphe 8**, de la directive 2003/87/CE.

Amendement

- (37) Les recettes générées par le paiement des sanctions devraient être **affectées au** secteur maritime **et utilisées pour promouvoir sa décarbonation, notamment en soutenant le développement, la production et le déploiement de carburants alternatifs, les infrastructures pour carburants alternatifs et les infrastructures d'alimentation en électricité à quai, ainsi que les nouvelles technologies innovantes**. Ces recettes devraient, à cet effet, être affectées au Fonds pour **les océans** visé à **l'article 3 octies bis ter** de la directive 2003/87/CE.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 45
Proposition de règlement
Considérant 39

Texte proposé par la Commission

(39) Étant donné l'importance des conséquences que les mesures prises par les vérificateurs au titre du présent règlement peuvent avoir sur les compagnies en cause, en particulier concernant la détermination des escales non conformes, **le** calcul du montant des sanctions et le refus de délivrer un certificat de conformité «FuelEU Maritime», ces compagnies devraient avoir le droit d'introduire une demande de révision de ces mesures auprès de l'autorité compétente dans l'État membre dans lequel le vérificateur est accrédité. À la lumière du droit fondamental à un recours effectif, consacré à l'article 47 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, les décisions prises par les autorités compétentes et les gestionnaires des ports au titre du présent règlement devraient être soumises à un contrôle juridictionnel, effectué conformément au droit national de l'État membre concerné.

Amendement

(39) Étant donné l'importance des conséquences que les mesures prises par les vérificateurs au titre du présent règlement peuvent avoir sur les compagnies en cause, en particulier concernant la détermination des escales non conformes, **la compilation des informations destinées au** calcul du montant des sanctions et le refus de délivrer un certificat de conformité «FuelEU Maritime», ces compagnies devraient avoir le droit d'introduire une demande de révision de ces mesures auprès de l'autorité compétente dans l'État membre dans lequel le vérificateur est accrédité. À la lumière du droit fondamental à un recours effectif, consacré à l'article 47 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, les décisions prises par les autorités compétentes et les gestionnaires des ports au titre du présent règlement devraient être soumises à un contrôle juridictionnel, effectué conformément au droit national de l'État membre concerné.

Amendement 46
Proposition de règlement
Considérant 40

Texte proposé par la Commission

(40) Afin de maintenir des conditions de concurrence égales grâce une application efficace du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de la modification de la liste des facteurs d'émission du puits au sillage, de la modification de la liste des technologies à émissions nulles applicables ou de leurs critères d'utilisation, afin d'établir les règles relatives à la **réalisation des essais en laboratoire et** des mesures directes des émissions, à l'adaptation de la sanction, à l'accréditation des vérificateurs et aux modalités de paiement des sanctions. Il importe particulièrement que la Commission mène les consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et dans le respect des principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Amendement

(40) Afin de maintenir des conditions de concurrence égales grâce une application efficace du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de la modification de la liste des facteurs d'émission du puits au sillage, de la modification de la liste des technologies à émissions nulles applicables ou de leurs critères d'utilisation, afin d'établir les règles relatives à la **certification des émissions réelles du puits au réservoir, à la réalisation** des mesures directes des émissions, à l'adaptation de la sanction, à l'accréditation des vérificateurs et aux modalités de paiement des sanctions. Il importe particulièrement que la Commission mène les consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et dans le respect des principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 47
Proposition de règlement
Considérant 42

Texte proposé par la Commission

(42) Au vu de la dimension internationale du secteur maritime, il est préférable d'adopter une approche mondiale de la limitation de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires; celle-ci ***pourrait en effet être jugée*** plus efficace du fait de son champ d'application plus large. Dans ce contexte et en vue de faciliter l'élaboration, au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), de règles internationales, la Commission devrait communiquer à l'OMI et aux autres organismes internationaux compétents des informations utiles concernant la mise en œuvre du présent règlement, et soumettre des propositions pertinentes à l'OMI. Lorsqu'un accord sur une approche mondiale est trouvé sur des questions pertinentes pour le présent règlement, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de l'harmoniser, ***le cas échéant***, avec les règles internationales.

Amendement

(42) Au vu de la dimension internationale du secteur maritime, il est préférable d'adopter une approche mondiale de la limitation de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires; celle-ci ***serait considérablement*** plus efficace du fait de son champ d'application plus large. Dans ce contexte et en vue de faciliter l'élaboration, au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), de règles internationales, la Commission devrait communiquer à l'OMI et aux autres organismes internationaux compétents des informations utiles concernant la mise en œuvre du présent règlement, et soumettre des propositions pertinentes à l'OMI, ***poursuivant ainsi les efforts déployés par l'Union pour promouvoir des objectifs ambitieux de décarbonation du secteur maritime à l'échelle internationale***. Lorsqu'un accord sur une approche mondiale est trouvé sur des questions pertinentes pour le présent règlement, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de l'harmoniser avec les règles internationales.

Amendement 48
Proposition de règlement
Considérant 42 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

(42 bis) ***Afin de garantir des conditions de concurrence équitables à l'échelle internationale et d'accroître au maximum les incidences sur l'environnement de la législation sur les carburants renouvelables et bas carbone, la Commission et les États membres devraient promouvoir, au sein de l'OMI et d'autres organisations internationales, des systèmes robustes de certification et de suivi des carburants renouvelables.***

Amendement

Amendement 49
Proposition de règlement
Considérant 42 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

(42 ter) ***La Commission devrait veiller à la mise en œuvre et à la mise à disposition d'outils de collaboration et d'échange de bonnes pratiques pour le secteur du transport maritime, conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation*** ^(1 bis).

Amendement

^(1 bis) Document de travail des services de la Commission, «Better Regulation Guidelines» (Lignes directrices pour une meilleure réglementation), SWD(2021)0305, Commission européenne, Bruxelles, 3 novembre 2021.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 50
Proposition de règlement
Considérant 43

Texte proposé par la Commission

- (43) **L'utilisation** de carburants renouvelables et bas carbone et de sources d'énergie de substitution par 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 **n'est** pas un objectif qui peut être atteint de manière suffisante par les États membres sans risquer d'introduire des entraves au marché intérieur et des distorsions de la concurrence entre les ports et entre les opérateurs maritimes. Cet objectif peut être mieux atteint en introduisant des règles uniformes au niveau de l'Union, qui créent des incitants économiques permettant aux opérateurs maritimes de continuer à exercer leurs activités sans entraves tout en respectant leurs obligations en matière d'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone. En conséquence, l'Union peut adopter 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

- (43) **Le développement et l'utilisation à grande échelle** de carburants renouvelables et bas carbone et de sources d'énergie de substitution par 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 **ne sont** pas un objectif qui peut être atteint de manière suffisante par les États membres sans risquer d'introduire des entraves au marché intérieur et des distorsions de la concurrence entre les ports et entre les opérateurs maritimes. Cet objectif peut être mieux atteint en introduisant des règles uniformes au niveau de l'Union, qui créent des incitants économiques permettant aux opérateurs maritimes de continuer à exercer leurs activités sans entraves tout en respectant leurs obligations en matière d'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone. En conséquence, l'Union peut adopter 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 51
Proposition de règlement
Article 1 — paragraphe 1 — point a

Texte proposé par la Commission

- a) **la** limitation de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre («GES») de l'énergie utilisée à bord d'un navire à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur d'un tel port, et

Amendement

- a) **une** limitation de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre («GES») de l'énergie utilisée à bord d'un navire à destination ou au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre ou se trouvant à l'intérieur d'un tel port, et

Amendement 52
Proposition de règlement
Article 1 — paragraphe 1 — point b

Texte proposé par la Commission

- b) **l'obligation** d'utiliser l'alimentation électrique à quai ou une technologie à émissions nulles dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre,

Amendement

- b) **une obligation** d'utiliser l'alimentation électrique à quai ou une technologie à émissions nulles dans les ports relevant de la juridiction d'un État membre.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 53

Proposition de règlement

Article 1 — paragraphe 1 — partie finale

Texte proposé par la Commission

afin d'accroître la cohérence dans l'utilisation des carburants renouvelables et bas carbone et des sources d'énergie de substitution dans l'ensemble de l'Union, tout en assurant la fluidité du trafic maritime et en évitant les distorsions sur le marché intérieur.

Amendement

Ce faisant, il vise à accroître la cohérence dans l'utilisation des carburants renouvelables et bas carbone et des sources d'énergie de substitution dans **le transport maritime dans** l'ensemble de l'Union, **conformément à l'objectif de l'Union visant à parvenir à la neutralité climatique au plus tard en 2050 et aux objectifs de l'accord de Paris**, tout en assurant la fluidité du trafic maritime, **en créant des possibilités de développement pour le secteur** maritime et en évitant les distorsions sur le marché intérieur.

Amendement 54

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — partie introductive

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement s'applique à tous les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000, quel que soit leur pavillon en ce qui concerne:

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 55

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — point b

Texte proposé par la Commission

b) l'intégralité de l'énergie utilisée lors des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, **et**

Amendement

b) l'intégralité de l'énergie utilisée lors des voyages au départ d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre,

Amendement 56

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) la moitié de l'énergie utilisée lors des voyages au départ ou à destination d'un port d'escale situé dans une région ultrapériphérique relevant de la juridiction d'un État membre, et

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 57**Proposition de règlement****Article 2 — paragraphe 1 — point c***Texte proposé par la Commission*

c) la moitié de l'énergie utilisée lors des voyages au départ ou à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre lorsque le dernier ou le prochain port d'escale relève de la juridiction d'un pays tiers.

Amendement

(Ne concerne pas la version française.)

Amendement 58**Proposition de règlement****Article 2 — paragraphe 2***Texte proposé par la Commission*

Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre ni aux navires d'appoint de la marine de guerre, aux navires de pêche ou aux navires-usines pour le traitement du poisson, aux navires en bois de construction primitive, **aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques** ni aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Amendement

Le présent règlement ne s'applique pas aux navires de guerre ni aux navires d'appoint de la marine de guerre, aux navires de pêche ou aux navires-usines pour le traitement du poisson, aux navires en bois de construction primitive ni aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.

Amendement 59**Proposition de règlement****Article 2 — paragraphe 2 bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission adopte un acte d'exécution établissant la liste des ports voisins de transbordement de conteneurs exclus de la définition des ports d'escale pour les porte-conteneurs énoncée dans le présent règlement.

Par la suite, la Commission adopte, au moins tous les deux ans, des actes d'exécution actualisant ladite liste.

Mercredi 19 octobre 2022

Texte proposé par la Commission

Amendement

Ces actes d'exécution dressent la liste des ports voisins de transbordement de conteneurs situés en dehors de l'Union mais à moins de 300 milles marins du territoire de l'Union, lorsque la part des activités de transbordement de conteneurs, mesurée en équivalent vingt pieds, excède 65 % du trafic total de conteneurs de ce port au cours de la période de douze mois la plus récente pour laquelle des données pertinentes sont disponibles.

Aux fins de l'établissement de cette liste, les conteneurs sont considérés comme transbordés lorsqu'ils sont déchargés d'un navire vers le port dans le seul but d'être chargés sur un autre navire. Les ports situés dans un pays tiers qui applique effectivement des mesures aussi ambitieuses que les exigences énoncées dans le présent règlement ne sont pas inclus.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 27, paragraphe 3.

Amendement 60

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

En ce qui concerne l'énergie utilisée lors de voyages effectués par des navires à passagers autres que des navires à passagers de croisière entre un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre et un port d'escale relevant de la juridiction du même État membre situé sur une île comptant moins de 100 000 résidents permanents, ainsi que l'énergie utilisée pendant leur séjour dans un port d'escale de l'île correspondante, les États membres peuvent exempter des liaisons et des ports spécifiques de l'application du paragraphe 1, points a) et b). Les États membres communiquent ces exemptions, avant leur entrée en vigueur, à la Commission, qui les publie au Journal officiel de l'Union européenne. Aucune de ces exemptions ne s'applique au-delà du 31 décembre 2029.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 61**Proposition de règlement****Article 2 — paragraphe 2 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

En ce qui concerne l'énergie utilisée lors de voyages effectués entre un port d'escale situé dans une région ultrapériphérique et un autre port d'escale situé dans une région ultrapériphérique, ainsi que l'énergie utilisée pendant le séjour des navires concernés dans les ports d'escale des régions ultrapériphériques correspondantes, les États membres peuvent exempter des liaisons et des ports spécifiques de l'application du paragraphe 1, points a) et b bis). Les États membres communiquent ces exemptions, avant leur entrée en vigueur, à la Commission, qui les publie au Journal officiel de l'Union européenne. Aucune de ces exemptions ne s'applique au-delà du 31 décembre 2029. Rien n'empêche les États membres, leurs régions et leurs territoires de décider de ne pas appliquer ces exemptions ou de mettre fin à toute exemption qu'ils ont accordée avant le 31 décembre 2029.

Amendement 62**Proposition de règlement****Article 2 — paragraphe 2 quinquies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

En ce qui concerne l'énergie utilisée lors de voyages effectués dans le cadre d'un contrat de service public ou de voyages effectués par des navires soumis à des obligations de service public conformément au règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, les États membres peuvent exempter des liaisons spécifiques de l'application du paragraphe 1. Les États membres communiquent ces exemptions, avant leur entrée en vigueur, à la Commission, qui les publie au Journal officiel de l'Union européenne. Aucune de ces exemptions ne s'applique au-delà du 31 décembre 2029.

Amendement 63**Proposition de règlement****Article 2 — paragraphe 2 sexies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission surveille en permanence l'incidence du présent règlement sur le détournement de marchandises, en particulier par l'intermédiaire des ports de transbordement des pays voisins. Lorsque la Commission observe des effets négatifs majeurs sur les ports de l'Union, elle présente au Parlement européen et au Conseil des propositions législatives visant à modifier le présent règlement. En particulier, la Commission analyse l'incidence du présent règlement sur les régions ultrapériphériques et les îles et propose, le cas échéant, des modifications au champ d'application du présent règlement.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 64

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point h

Texte proposé par la Commission

h) «sources d'énergie de substitution»: l'énergie **éolienne ou solaire** renouvelable produite à bord ou l'électricité fournie par l'alimentation électrique à quai;

Amendement

h) «sources d'énergie de substitution»: l'énergie renouvelable produite à bord ou l'électricité fournie par l'alimentation électrique à quai;

Amendement 65

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

h bis) **«propulsion éolienne» ou «propulsion assistée par le vent»: une technique de propulsion qui contribue de manière principale ou auxiliaire à la propulsion de tout type de navire grâce à l'énergie du vent utilisée en cours de navigation;**

Amendement

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point i

Texte proposé par la Commission

i) «port d'escale»: un port **d'escale** au **sens de l'article 3, point b), du règlement (UE) 2015/757;**

Amendement

i) «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 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, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs dans un port voisin de transbordement de conteneurs;**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 67

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point m

Texte proposé par la Commission

m) «navire à quai»: un navire à quai **au sens de l'article 3, point n), du règlement (UE) 2015/757**;

Amendement

m) «navire à quai»: un navire **qui est amarré en sécurité** à quai **dans un port relevant de la juridiction d'un État membre lors d'opérations de chargement et de déchargement, d'opérations d'embarquement et de débarquement de passagers ou d'une simple escale, y compris lorsqu'il n'est pas engagé dans des opérations liées à la cargaison ou aux passagers**;

Amendement 68

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point n

Texte proposé par la Commission

n) «utilisation d'énergie à bord»: la quantité d'énergie, exprimée en mégajoules (MJ), utilisée par un navire pour la propulsion et le fonctionnement de tout équipement embarqué, en mer ou à quai;

Amendement

n) «utilisation d'énergie à bord»: la quantité d'énergie, exprimée en mégajoules (MJ), utilisée par un navire pour la propulsion et le fonctionnement de tout équipement embarqué, en mer ou à quai, **à l'exclusion de l'énergie supplémentaire utilisée du fait des caractéristiques techniques d'un navire de classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente et de l'énergie supplémentaire utilisée par un navire de classe glace IC, IB, IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente dans le cadre d'une navigation dans des conditions de glace**;

Amendement 69

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point q bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

q bis) «classe glace»: la notation attribuée aux navires par les autorités nationales compétentes de l'État du pavillon ou par une organisation reconnue par cet État montrant que le navire a été conçu pour naviguer dans des conditions de glace de mer;

Amendement

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 70

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point q ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

q ter) «navigation dans des conditions de glace»: la navigation d'un navire de classe glace dans une zone maritime située à la lisière des glaces;

Amendement 71

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point q quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

q quater) «lisière des glaces»: démarcation, à un moment quelconque, entre la mer libre et n'importe quelle espèce de glace de mer, qu'elle soit fixe ou dérivante;

Amendement 72

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point r

Texte proposé par la Commission

Amendement

r) «alimentation électrique à quai»: le système d'alimentation électrique des navires à quai, à basse ou haute tension, en courant alternatif ou continu, y compris les installations à bord et à quai, **lorsqu'il** alimente **directement** le tableau de distribution principal du navire en énergie nécessaire au séjour dans le port, aux charges de service ou à la recharge des batteries secondaires;

r) «alimentation électrique à quai»: le système d'alimentation électrique des navires à quai, à basse ou haute tension, en courant alternatif ou continu, y compris les installations **fixes, flottantes et mobiles** à bord et à quai, **qui** alimente le tableau de distribution principal du navire en énergie nécessaire au séjour dans le port, aux charges de service ou à la recharge des batteries secondaires;

Amendement 73

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 2 — tiret 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

— - 13 % à partir du 1^{er} janvier 2035;

— - 20 % à partir du 1^{er} janvier 2035;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 74
Proposition de règlement
Article 4 — paragraphe 2 — tiret 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

— - **26** % à partir du 1^{er} janvier 2040;

— - **38** % à partir du 1^{er} janvier 2040;

Amendement 75
Proposition de règlement
Article 4 — paragraphe 2 — tiret 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

— - **59** % à partir du 1^{er} janvier 2045;

— - **64** % à partir du 1^{er} janvier 2045;

Amendement 76
Proposition de règlement
Article 4 — paragraphe 2 — tiret 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

— - **75** % à partir du 1^{er} janvier 2050.

— - **80** % à partir du 1^{er} janvier 2050.

Amendement 77
Proposition de règlement
Article 4 — paragraphe 2 — alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

[Astérisque: La valeur de référence, qui sera calculée à un stade ultérieur de la procédure législative, correspond à l'intensité moyenne des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires de la flotte **en** 2020, déterminée sur la base des données soumises à surveillance et communiquées dans le cadre du règlement (UE) 2015/757 et à l'aide de la méthode et des valeurs par défaut fixées à l'annexe I dudit règlement.]

[Astérisque: La valeur de référence, qui sera calculée à un stade ultérieur de la procédure législative, correspond à l'intensité moyenne des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires de la flotte **de l'Union en** 2020, déterminée sur la base des données soumises à surveillance et communiquées dans le cadre du règlement (UE) 2015/757 et à l'aide de la méthode et des valeurs par défaut fixées à l'annexe I dudit règlement.]

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 78

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. L'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire est calculée comme étant la quantité d'émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie selon la méthode indiquée à l'annexe I.

Amendement

3. L'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire est calculée comme étant la quantité d'émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie selon la méthode indiquée à l'annexe I. **Pour les navires de classe glace, un facteur de correction, entraînant la déduction de l'accroissement de la consommation de carburant lié à la navigation dans des conditions de glace, est appliqué.**

Amendement 79

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

3 bis. *Le calcul des facteurs d'émission s'appuie sur les valeurs par défaut définies à l'annexe II du présent règlement. Lorsqu'il existe des valeurs réelles vérifiées au moyen d'une certification ou de mesures directes des émissions, celles-ci peuvent être utilisées à la place des valeurs par défaut.*

Amendement

3 bis. **Le calcul des facteurs d'émission s'appuie sur les valeurs par défaut définies à l'annexe II du présent règlement. Lorsqu'il existe des valeurs réelles vérifiées au moyen d'une certification ou de mesures directes des émissions, celles-ci peuvent être utilisées à la place des valeurs par défaut.**

Amendement 80

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de modifier l'annexe II pour y inclure les facteurs d'émission du puits au sillage liés à toute nouvelle source d'énergie **ou pour adapter** les facteurs d'émission existants afin d'assurer la cohérence avec les futures normes internationales ou la législation de l'Union dans le domaine de l'énergie.

Amendement

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de modifier l'annexe II pour y inclure les facteurs d'émission du puits au sillage liés à toute nouvelle source d'énergie, **d'adapter** les facteurs d'émission existants afin d'assurer la cohérence avec les futures normes internationales ou la législation de l'Union dans le domaine de l'énergie **et de garantir qu'ils soient aussi représentatifs que possible des émissions réelles à tous les stades du cycle de vie des carburants, conformément aux meilleures connaissances scientifiques et techniques disponibles.**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 81

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Des consultations sont organisées entre les gestionnaires des ports, les exploitants de terminaux, les propriétaires de navires, les exploitants de navires, les fournisseurs de carburant et les autres parties prenantes concernées, afin de garantir une coopération en ce qui concerne l'approvisionnement en carburants alternatifs prévu et assuré dans les différents ports, ainsi que les besoins escomptés des navires faisant escale dans ces ports.

Amendement 82

Proposition de règlement

Article 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 4 bis

Utilisation de carburants renouvelables d'origine non biologique

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires, en s'appuyant, s'il y a lieu, sur le mécanisme d'échange de crédits établi par la directive XXXX [directive sur les énergies renouvelables], afin de garantir la mise à disposition de carburants renouvelables d'origine non biologique destinés au secteur du transport dans les ports situés sur leur territoire.

2. Du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2034, un multiplicateur de 2 est utilisé dans le dénominateur de l'Équation (1) de l'annexe I pour calculer l'intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'énergie utilisée à bord, afin de récompenser les compagnies qui utilisent lesdits carburants renouvelables.

3. À partir du 1^{er} janvier 2030, au moins 2 % de l'énergie moyenne annuelle par navire utilisée à bord des navires est couverte par lesdits carburants renouvelables conformes aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, point b).

4. Jusqu'au 31 décembre 2034, le paragraphe 3 ne s'applique pas aux compagnies — ni à leurs filiales — exploitant trois navires ou moins entrant dans le champ d'application défini à l'article 2, paragraphe 1.

Mercredi 19 octobre 2022

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Au plus tard en 2028, la Commission évalue l'obligation visée au paragraphe 3 en vue de l'adapter dans les cas suivants:

- il existe de sérieuses inquiétudes quant à la capacité de production, à la disponibilité ou au prix desdits carburants renouvelables, ou;
- il y a une réduction substantielle des coûts, une disponibilité géographiquement globale desdits carburants renouvelables et il est nécessaire d'accroître le niveau du sous-quota pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 pour définir les critères de cette évaluation, et à adapter les obligations énoncées à l'article 4 bis, paragraphe 3, et à l'annexe V si l'évaluation effectuée conformément au paragraphe 5 le justifie.

Amendement 83

Proposition de règlement

Article 5 –paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. À compter du 1^{er} janvier 2030, un navire se trouvant à quai dans un port d'escale **relevant de la juridiction d'un État membre** se raccorde à l'alimentation électrique à quai et l'utilise pour tous ses besoins en **énergie** pendant qu'il est à quai.

1. À compter du 1^{er} janvier 2030, un navire se trouvant à quai dans un port d'escale **visé à l'article 9 du règlement XXXX-XXX (règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs)** se raccorde à l'alimentation électrique à quai et l'utilise pour tous ses besoins en **électricité** pendant qu'il est à quai. **Si un port situé en dehors du RTE-T a choisi de se doter d'une installation d'alimentation électrique à quai, les navires y faisant escale et ayant à bord un équipement d'alimentation électrique à quai compatible se connectent à cette installation lorsqu'elle est disponible sur le quai où ils débarquent.**

Amendement 84

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 3 — point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) qui utilisent des technologies à émissions nulles telles qu'indiquées à l'annexe III;

b) qui utilisent des technologies à émissions nulles telles qu'indiquées à l'annexe III, **à condition qu'ils parviennent en permanence à un taux d'émissions équivalent aux réductions d'émissions qui seraient obtenues grâce à l'alimentation électrique à quai;**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 85**Proposition de règlement****Article 5 — paragraphe 3 — point d***Texte proposé par la Commission*

d) qui ne sont pas en mesure de se raccorder à l'alimentation électrique à quai du fait de l'indisponibilité de points de raccordement dans un port;

Amendement

d) qui ne sont pas en mesure de se raccorder à l'alimentation électrique à quai du fait de l'indisponibilité de points de raccordement dans un port, **y compris du fait d'une défaillance (temporaire) de la capacité du réseau, notamment lors des pics (saisonniers) de demandes en électricité des navires à quai;**

Amendement 86**Proposition de règlement****Article 5 — paragraphe 3 — point e***Texte proposé par la Commission*

e) qui ne sont pas en mesure de se raccorder à l'alimentation électrique à quai parce que l'installation à quai dans le port n'est pas compatible avec l'équipement embarqué pour le raccordement électrique à quai;

Amendement

e) qui ne sont pas en mesure de se raccorder à l'alimentation électrique à quai parce que l'installation à quai dans le port n'est pas compatible avec l'équipement embarqué pour le raccordement électrique à quai, **à condition que l'installation de raccordement à quai à bord du navire soit certifiée conformément aux normes spécifiées à l'annexe II du règlement XXXX-XXX [règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] pour les systèmes de raccordement à quai des navires de mer;**

Amendement 87**Proposition de règlement****Article 5 — paragraphe 3 bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

3 bis. Les exploitants de navires informent à l'avance les ports où ils font escale de leur intention de se raccorder à l'alimentation électrique à quai ou d'utiliser une technologie à émissions nulles telle que spécifiée à l'annexe III du présent règlement. Les exploitants de navires indiquent également, le cas échéant, leurs besoins prévisibles en électricité durant cette escale et fournissent des informations sur les équipements d'alimentation électrique disponibles à bord.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 88

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de modifier l'annexe III pour ajouter des références aux nouvelles technologies dans la liste des technologies à émissions nulles applicables ou **des** critères pour leur utilisation, lorsque ces nouvelles technologies sont **jugées équivalentes** aux technologies énumérées dans ladite annexe à la lumière du progrès scientifique et technique.

Amendement

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de modifier l'annexe III pour ajouter des références aux nouvelles technologies dans la liste des technologies à émissions nulles applicables ou **modifier les** critères pour leur utilisation, lorsque ces nouvelles technologies **ou ces critères d'utilisation** sont **jugés équivalents ou meilleurs par rapport** aux technologies énumérées dans ladite annexe à la lumière du progrès scientifique et technique.

Amendement 89

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Le gestionnaire du port d'escale détermine si les exceptions prévues au paragraphe 3 s'appliquent et délivre ou refuse de délivrer le certificat conformément aux exigences énoncées à l'annexe IV.

Amendement

5. Le gestionnaire du port d'escale **ou, le cas échéant, l'exploitant du terminal ou l'autorité compétente** détermine si les exceptions prévues au paragraphe 3 s'appliquent et délivre ou refuse de délivrer le certificat conformément aux exigences énoncées à l'annexe IV.

Amendement 90

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. **À compter du 1^{er} janvier 2035, les exceptions énumérées au paragraphe 3, points d) et e), ne peuvent être appliquées à un navire donné plus de cinq fois au total au cours d'une année de déclaration. Une escale portuaire n'est pas prise en compte aux fins du respect de la présente disposition lorsque la compagnie démontre qu'elle ne pouvait raisonnablement pas savoir que le navire ne serait pas en mesure de se raccorder pour les raisons visées au paragraphe 3, points d) et e).**

Amendement

supprimé

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 91**Proposition de règlement****Article 5 — paragraphe 7 bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

7 bis. *Des consultations sont organisées entre les gestionnaires des ports, les exploitants de terminaux, les propriétaires de navires, les exploitants de navires, les fournisseurs d'alimentation électrique à quai, les gestionnaires de réseau et les autres parties prenantes concernées, afin de garantir une coopération en ce qui concerne les infrastructures d'alimentation électrique à quai planifiées et déployées dans les différents ports, ainsi que la demande prévisible des navires faisant escale dans ces ports.*

Amendement 92**Proposition de règlement****Article 6 — paragraphe 4***Texte proposé par la Commission**Amendement*

4. Les compagnies obtiennent, enregistrent, compilent, analysent et consignent les données de surveillance, y compris les hypothèses, références, facteurs d'émission et données d'activité, d'une manière transparente et précise, de façon à permettre au vérificateur de déterminer l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires.

4. Les compagnies obtiennent, enregistrent, compilent, analysent et consignent les données de surveillance, y compris les hypothèses, références, facteurs d'émission et données d'activité, **ainsi que toute autre information requise pour se conformer au présent règlement**, d'une manière transparente et précise, de façon à permettre au vérificateur de déterminer l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires.

Amendement 93**Proposition de règlement****Article 7 — paragraphe 3 — point e***Texte proposé par la Commission**Amendement*

e) une description de la ou des sources d'énergie qu'il est prévu d'utiliser à bord pendant la navigation et à quai afin de satisfaire aux exigences énoncées aux articles 4 et 5;

e) une description de la ou des sources d'énergie qu'il est prévu d'utiliser à bord pendant la navigation et à quai afin de satisfaire aux exigences énoncées aux articles 4 et 5, **ainsi qu'aux annexes I et III, respectivement;**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 94

Proposition de règlement

Article 7 — paragraphe 3 — point k

Texte proposé par la Commission

k) une description de la méthode à utiliser pour déterminer les données de remplacement destinées à combler les lacunes dans les données;

Amendement

k) une description de la méthode à utiliser pour déterminer les données de remplacement destinées à combler les lacunes dans les données **ou à déceler et à corriger les erreurs dans les données;**

Amendement 95

Proposition de règlement

Article 7 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Si l'énergie supplémentaire requise du fait de la classe glace du navire doit être exclue du calcul de l'énergie utilisée à bord, le plan de surveillance comprend également:

- a) **des informations sur la classe glace du navire;**
- b) **la description de la procédure de suivi de la distance parcourue sur l'ensemble du voyage; et**
- c) **lors d'une navigation dans des conditions de glace, les dates et horaires de navigation dans ces conditions, la consommation de carburant et l'énergie fournie au moyen de sources d'énergie de substitution ou d'une technologie à émissions nulles telle que spécifiée à l'annexe III.**

Amendement 96

Proposition de règlement

Article 8 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les compagnies vérifient régulièrement, et au moins une fois par an, si le plan de surveillance du navire rend compte des caractéristiques et du fonctionnement du navire et si toute donnée qu'il contient peut être améliorée.

Amendement

1. Les compagnies vérifient régulièrement, et au moins une fois par an, si le plan de surveillance du navire rend compte des caractéristiques et du fonctionnement du navire et si toute donnée qu'il contient peut être améliorée, **corrigée ou mise à jour.**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 97**Proposition de règlement****Article 8 — paragraphe 2 — partie introductive***Texte proposé par la Commission*

2. Les compagnies modifient le plan de surveillance dans les cas suivants:

Amendement

2. Les compagnies modifient le plan de surveillance **sans délai excessif** dans les cas suivants:

Amendement 98**Proposition de règlement****Article 8 — paragraphe 2 — point e bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

e bis) lorsque les méthodes visant à prévenir les lacunes dans les données et à déceler les erreurs dans les données se sont révélées inappropriées pour garantir la solidité et la transparence des données.

Amendement 99**Proposition de règlement****Article 9 — paragraphe 2***Texte proposé par la Commission*

2. Les compagnies fournissent des données précises et fiables sur l'intensité des émissions de GES et les caractéristiques de durabilité des biocarburants, du biogaz, des carburants renouvelables d'origine non biologique et des carburants à base de carbone recyclé, vérifiées par un système reconnu par la Commission conformément à l'article 30, paragraphes 5 et 6, de la directive (UE) 2018/2001.

Amendement

2. Les compagnies fournissent des données précises, **complètes** et fiables sur l'intensité des émissions de GES et les caractéristiques de durabilité des biocarburants, du biogaz, des carburants renouvelables d'origine non biologique et des carburants à base de carbone recyclé, vérifiées par un système reconnu par la Commission conformément à l'article 30, paragraphes 5 et 6, de la directive (UE) 2018/2001.

Amendement 100**Proposition de règlement****Article 9 — paragraphe 3***Texte proposé par la Commission*

3. Les compagnies sont autorisées à s'écarter des valeurs par défaut établies pour les facteurs d'émission du réservoir au sillage (tank-to-wake), à condition que les valeurs réelles soient certifiées au moyen **d'essais en laboratoire ou de mesures directes des émissions**. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de compléter le présent règlement en établissant les règles relatives à la réalisation **des essais en laboratoire et** des mesures directes des émissions.

Amendement

3. Les compagnies sont autorisées à s'écarter des valeurs par défaut établies pour les facteurs d'émission du réservoir au sillage (tank-to-wake), à condition que les valeurs réelles soient certifiées au moyen de mesures directes des émissions **conformément aux systèmes de certification et de vérification existants établis par la directive (UE) 2018/2001 et la directive (UE) XXXX/XXXX [directive sur le gaz]**. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de compléter le présent règlement en établissant les règles relatives à la réalisation des mesures directes des émissions.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 101
Proposition de règlement
Article 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 9 bis

Certification d'autres carburants

1. *Les compagnies sont autorisées à s'écarter des valeurs par défaut établies pour les facteurs d'émission du puits au réservoir de tous les autres carburants, à condition que les valeurs réelles soient établies au moyen de certifications ou de mesures directes des émissions.*
2. *Les compagnies sont autorisées à s'écarter des valeurs par défaut établies pour les facteurs d'émission du réservoir au sillage de tous les autres carburants, à condition que les valeurs réelles soient certifiées au moyen de mesures directes des émissions.*
3. *La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de compléter le présent règlement en établissant les règles relatives à la certification des émissions réelles du puits au réservoir et à la réalisation des mesures directes des émissions.*

Amendement 102
Proposition de règlement
Article 10 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le vérificateur évalue la conformité du plan de surveillance aux exigences définies aux articles 6 à 9. Si l'évaluation du vérificateur fait état d'irrégularités à l'égard de ces exigences, la compagnie concernée révisé son plan de surveillance en conséquence et soumet le plan révisé pour une évaluation finale par le vérificateur avant que la période de déclaration ne débute. La compagnie concernée fixe d'un commun accord avec le vérificateur le délai nécessaire pour mettre en œuvre ces révisions. Ce délai n'excède en aucun cas le début de la période de déclaration.

1. Le vérificateur évalue la conformité du plan de surveillance aux exigences définies aux articles 6 à 9. Si l'évaluation du vérificateur fait état d'irrégularités à l'égard de ces exigences, la compagnie concernée révisé son plan de surveillance en conséquence et **sans délai excessif, et** soumet le plan révisé pour une évaluation finale par le vérificateur avant que la période de déclaration ne débute. La compagnie concernée fixe d'un commun accord avec le vérificateur le délai nécessaire pour mettre en œuvre ces révisions. Ce délai n'excède en aucun cas le début de la période de déclaration.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 103**Proposition de règlement****Article 10 — paragraphe 3***Texte proposé par la Commission*

3. Si, à l'issue de l'évaluation de vérification, le vérificateur constate des déclarations inexactes ou des cas de non-conformité au présent règlement, il en informe la compagnie concernée dans les meilleurs délais. La compagnie concernée modifie ensuite les déclarations inexactes ou les cas de non-conformité de manière à ce que le processus de vérification puisse être achevé à temps.

Amendement

3. Si, à l'issue de l'évaluation de vérification, le vérificateur constate des déclarations inexactes ou des cas de non-conformité au présent règlement, il en informe la compagnie concernée dans les meilleurs délais. La compagnie concernée modifie ensuite, **sans délai excessif**, les déclarations inexactes ou les cas de non-conformité de manière à ce que le processus de vérification puisse être achevé à temps.

Amendement 104**Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 2 — point d***Texte proposé par la Commission*

d) l'utilisation de l'alimentation électrique à quai ou l'existence d'exceptions certifiées conformément à l'article 5, paragraphe 5.

Amendement

d) l'utilisation de l'alimentation électrique à quai ou l'existence d'exceptions **énumérées à l'article 5, paragraphe 3**, certifiées conformément à l'article 5, paragraphe 5.

Amendement 105**Proposition de règlement****Article 11 — paragraphe 3 — point d***Texte proposé par la Commission*

d) les registres pertinents du navire sont complets et cohérents.

Amendement

d) les registres pertinents du navire sont complets, **transparents** et cohérents.

Amendement 106**Proposition de règlement****Article 12 — paragraphe 1***Texte proposé par la Commission*

1. Le vérificateur recense les risques potentiels associés au processus de surveillance et de déclaration en comparant les déclarations des quantités, types et facteurs d'émission de l'énergie utilisée à bord des navires avec les estimations basées sur les données de suivi et les caractéristiques des navires, telles que la puissance motrice installée. En cas d'écart significatif, le vérificateur procède à des analyses complémentaires.

Amendement

1. Le vérificateur recense les risques potentiels associés au processus de surveillance et de déclaration en comparant les déclarations des quantités, types et facteurs d'émission de l'énergie utilisée à bord des navires avec les estimations basées sur les données de suivi et les caractéristiques des navires, telles que la puissance motrice installée. En cas d'écart significatif **susceptible de compromettre la réalisation des objectifs au titre du présent règlement**, le vérificateur procède à des analyses complémentaires.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 107

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les vérificateurs sont accrédités pour les activités relevant du champ d'application du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008.

Amendement

1. Les vérificateurs sont accrédités pour les activités relevant du champ d'application du présent règlement par un organisme national d'accréditation conformément au règlement (CE) n° 765/2008. **L'organisme national d'accréditation communique régulièrement à la Commission la liste des vérificateurs accrédités, ainsi que toutes les coordonnées utiles.**

Amendement 108

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les organismes nationaux d'accréditation s'assurent que le vérificateur:

- a) *a des connaissances en matière de transport maritime;*
- b) *dispose à tout moment d'un personnel technique et d'appui significatif, proportionné au nombre de navires vérifiés;*
- c) *est en capacité d'affecter à tous les lieux de travail, en fonction des besoins, des moyens et du personnel proportionnés aux tâches à effectuer conformément aux différentes tâches énumérées au chapitre V du présent règlement.*

Amendement 109

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Afin d'éviter les conflits d'intérêts potentiels, en ce qui concerne ses recettes, le vérificateur n'est pas notablement dépendant d'une seule compagnie.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 110**Proposition de règlement****Article 13 — paragraphe 3***Texte proposé par la Commission*

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de compléter le présent règlement en établissant d'autres méthodes et critères d'accréditation des vérificateurs. Les méthodes définies dans ces actes délégués sont fondées sur les principes de vérification prévus aux articles 10 et 11 et sur les normes internationalement reconnues en la matière.

Amendement

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de compléter le présent règlement en établissant d'autres méthodes et critères d'accréditation **des vérificateurs et d'autres règles en vue de garantir l'indépendance et l'impartialité** des vérificateurs. Les méthodes définies dans ces actes délégués sont fondées sur les principes de vérification prévus aux articles 10 et 11 et sur les normes internationalement reconnues en la matière.

Amendement 111**Proposition de règlement****Article 14 — paragraphe 1 — point c***Texte proposé par la Commission*

c) la quantité de chaque type de combustible consommé à quai et en mer;

Amendement

c) la quantité de chaque type de combustible consommé à quai et en mer, **y compris la quantité d'électricité prélevée à quai à des fins de navigation;**

Amendement 112**Proposition de règlement****Article 14 — paragraphe 1 — point d***Texte proposé par la Commission*

d) les facteurs d'émission du puits au sillage pour chaque type de combustible consommé à quai et en mer, ventilés entre les émissions du puits au sillage, les émissions du réservoir au sillage et les émissions diffuses, couvrant tous les gaz à effet de serre concernés;

Amendement

d) les facteurs d'émission du puits au sillage pour chaque type de combustible consommé à quai et en mer, **y compris l'électricité prélevée sur une alimentation électrique à quai**, ventilés entre les émissions du puits au sillage, les émissions du réservoir au sillage et les émissions diffuses, couvrant tous les gaz à effet de serre concernés;

Amendement 113**Proposition de règlement****Article 14 — paragraphe 1 — point e***Texte proposé par la Commission*

e) la quantité de chaque type de source d'énergie de substitution consommée à quai et en mer.

Amendement

e) la quantité de chaque type de source d'énergie de substitution consommée à quai et en mer, **y compris les carburants, l'électricité et les énergies solaire et éolienne.**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 114

Proposition de règlement

Article 14 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Si l'énergie supplémentaire requise du fait de la classe glace du navire doit être exclue de l'énergie utilisée à bord, le plan de surveillance comprend également:

- a) la classe glace du navire;
- b) les dates et horaires de navigation dans des conditions de glace;
- c) la quantité de chaque type de combustible consommé pendant la navigation dans des conditions de glace;
- d) la quantité de chaque type de source d'énergie de substitution consommée pendant la navigation dans des conditions de glace;
- e) la distance parcourue pendant la navigation dans des conditions de glace;
- f) la distance parcourue au cours du voyage;
- g) la quantité de chaque type de combustible consommé en mer; et
- h) la quantité de chaque type de source d'énergie de substitution consommée en mer.

Amendement 115

Proposition de règlement

Article 14 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les compagnies enregistrent **chaque année** les informations et les données énumérées au paragraphe 1 de manière transparente, de façon à permettre au vérificateur de contrôler le respect du présent règlement.

2. Les compagnies enregistrent **en temps utile** les informations et les données énumérées au paragraphe 1 de manière transparente **et les compilent chaque année**, de façon à permettre au vérificateur de contrôler le respect du présent règlement.

Amendement 116

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 2 — point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) compile les informations fournies conformément à l'article 14, paragraphe 3, et les communique à l'autorité compétente de l'État membre.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 117

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 2 — point d

Texte proposé par la Commission

Amendement

d) calcule le montant des sanctions visées à l'article 20, paragraphes 1 et 2.

supprimé

Amendement 118

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Sur la base des informations fournies par le vérificateur, l'autorité compétente de l'État membre calcule le montant des sanctions visées à l'article 20, paragraphes 1 et 2, et le communique à la compagnie.

Amendement 119

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. l'autorité responsable d'une compagnie maritime est:

- a) pour une compagnie de transport maritime immatriculée dans un État membre, cet État membre;
- b) pour une compagnie de transport maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre, l'État membre qui totalise le plus grand nombre estimé d'escales lors des voyages effectués par cette compagnie au cours des deux années de surveillance écoulées et relevant du champ d'application défini à l'article 2;
- c) pour une compagnie de transport maritime qui n'est pas immatriculée dans un État membre et qui n'a effectué aucun voyage relevant du champ d'application défini à l'article 2 au cours des deux années de surveillance écoulées, l'État membre au départ duquel la compagnie de transport maritime a effectué son premier voyage relevant du champ d'application défini à l'article 2;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 120**Proposition de règlement****Article 16 –paragraphe 1***Texte proposé par la Commission*

1. La Commission élabore, assure le fonctionnement et met à jour une base de données électronique de conformité aux fins du contrôle du respect des articles 4 et 5. La base de données de conformité est utilisée pour enregistrer le bilan de conformité des navires et le recours aux mécanismes de flexibilité définis aux articles 17 et 18. Les compagnies, les vérificateurs, les autorités compétentes et la Commission y ont accès.

Amendement

1. La Commission élabore, assure le fonctionnement et met à jour une base de données électronique de conformité **intégrée au sein du module THETIS-MRV prévu par le règlement (UE) 2015/757**, aux fins du contrôle du respect des articles 4 et 5. La base de données de conformité est utilisée pour enregistrer le bilan de conformité des navires et le recours **aux exceptions définies à l'article 5, paragraphe 3, et aux mécanismes de flexibilité définis aux articles 17 et 18, ainsi que les sanctions encourues en vertu de l'article 20**. Les compagnies, les vérificateurs, les autorités compétentes et la Commission y ont accès.

Amendement 121**Proposition de règlement****Article 16 — paragraphe 1 bis (nouveau)***Texte proposé par la Commission**Amendement*

1 bis. *Les compagnies sont autorisées à mettre en réserve l'excédent de conformité des navires qui ne relèvent pas du présent règlement et sont entièrement propulsés par des énergies renouvelables, telles que l'énergie éolienne ou solaire, pour autant que ces navires ne soient pas utilisés uniquement à des fins de loisirs.*

Amendement 122**Proposition de règlement****Article 16 — paragraphe 3***Texte proposé par la Commission**Amendement*

3. Au plus tard le 30 avril de chaque année, la compagnie enregistre dans la base de données de conformité, pour chacun de ses navires, les informations visées à l'article 15, paragraphe 2, telles qu'elles ont été établies par le vérificateur, les informations permettant d'identifier le navire et la compagnie, ainsi que l'identité du vérificateur qui a effectué l'évaluation.

3. Au plus tard le 30 avril de chaque année, la compagnie enregistre dans la base de données de conformité, pour chacun de ses navires, les informations visées à l'article 15, paragraphe 2, telles qu'elles ont été établies **et calculées** par le vérificateur, **le recours aux mécanismes de flexibilité définis aux articles 17 et 18, les éventuelles exceptions annuelles appliquées en vertu de l'article 5, paragraphe 3**, les informations permettant d'identifier le navire et la compagnie, ainsi que l'identité du vérificateur qui a effectué l'évaluation.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 123

Proposition de règlement

Article 17 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Lorsque le navire présente **un excédent de conformité** pour la période de déclaration, la compagnie peut le mettre en réserve dans le bilan de conformité du même navire pour la période de déclaration suivante. La compagnie enregistre la mise en réserve de l'excédent de conformité pour la période de déclaration suivante dans la base de données de conformité, après approbation de son vérificateur. La compagnie ne peut plus mettre en réserve l'excédent de conformité une fois que le certificat de conformité «FuelEU Maritime» a été délivré.

Amendement

1. **Sur la base des informations visées à l'article 15, paragraphe 2**, lorsque le navire présente, pour la période de déclaration, **un excédent de conformité par rapport à l'intensité de ses émissions de gaz à effet de serre ou à son quota de carburants renouvelables d'origine non biologique, tels que visés à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 4 bis, paragraphe 3**, la compagnie peut le mettre en réserve dans le bilan de conformité du même navire pour la période de déclaration suivante. La compagnie enregistre la mise en réserve de l'excédent de conformité pour la période de déclaration suivante dans la base de données de conformité, après approbation de son vérificateur. La compagnie ne peut plus mettre en réserve l'excédent de conformité une fois que le certificat de conformité «FuelEU Maritime» a été délivré. **L'excédent de conformité pour la période de déclaration suivante qui n'a pas été utilisé a une durée de validité de trois ans.**

Amendement 124

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les bilans de conformité de deux navires ou plus, qui sont vérifiés par le même vérificateur, peuvent être groupés aux fins de satisfaire aux exigences **de l'article 4**. Le bilan de conformité d'un navire ne peut pas être inclus dans plus d'un groupement au cours de la même période de déclaration.

Amendement

1. Les bilans de conformité **relatifs à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre et au quota de carburants renouvelables d'origine non biologique, tels que visés à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 4 bis, paragraphe 3**, de deux navires ou plus, qui sont vérifiés par le même vérificateur, peuvent être groupés aux fins de satisfaire aux exigences **des articles 4 et 4 bis**. Le bilan de conformité d'un navire ne peut pas être inclus dans plus d'un groupement au cours de la même période de déclaration.

Amendement 125

Proposition de règlement

Article 20 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Si, au 1^{er} mai de l'année suivant la période de déclaration, le navire présente un déficit de conformité, la compagnie s'acquitte d'une sanction **pécuniaire**. **Le vérificateur** calcule le montant de la sanction **pécuniaire** sur la base **de la formule indiquée** à l'annexe V.

Amendement

1. Si, au 1^{er} mai de l'année suivant la période de déclaration, le navire présente un déficit de conformité, la compagnie s'acquitte d'une sanction **corrective**. **En s'appuyant sur les informations fournies par le vérificateur, l'autorité compétente de l'État membre** calcule le montant de la sanction sur la base **des formules indiquées** à l'annexe V **en ce qui concerne les limitations d'intensité des émissions de gaz à effet de serre et, le cas échéant, le quota de carburants renouvelables d'origine non biologique, tels que visés à l'article 4, paragraphe 2, et à l'article 4 bis, paragraphe 3.**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 126

Proposition de règlement

Article 20 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. La compagnie paie une sanction pécuniaire pour chaque escale non conforme. **Le vérificateur** calcule le montant de la sanction pécuniaire en multipliant le montant de 250 EUR par le nombre de mégawatts de puissance embarquée et par le nombre d'heures passées à quai.

Amendement

2. La compagnie paie une sanction pécuniaire pour chaque escale non conforme. **En s'appuyant sur les informations fournies par le vérificateur, l'autorité compétente de l'État membre** calcule le montant de la sanction pécuniaire en multipliant le montant de 250 EUR (**en prix de 2022**) par le nombre de mégawatts de puissance embarquée et par le nombre d'heures passées à quai. **Aux fins de ce calcul, pour tenir compte du temps nécessaire au raccordement à l'installation d'alimentation électrique à quai, qui est estimé à deux heures, deux heures sont déduites par défaut du nombre d'heures passées à quai.**

Amendement 127

Proposition de règlement

Article 20 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

3 bis. *L'État responsable d'une compagnie veille à ce que, pour tout navire lui appartenant qui présente des déficits de conformité au 1^{er} juin de l'année de déclaration, après validation éventuelle par l'autorité compétente, la compagnie paie, au plus tard le 30 juin de la même année, un montant égal à la sanction pécuniaire résultant de l'application des formules indiquées à l'annexe V, partie B.*

Amendement

Amendement 128

Proposition de règlement

Article 20 — paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

3 ter. *Lorsque la compagnie signe avec un opérateur commercial un contrat qui précise que cet opérateur est responsable de l'acquisition du carburant ou de l'exploitation du navire, la compagnie et cet opérateur commercial prévoient, au moyen de stipulations contractuelles, que ce dernier sera responsable des coûts qui découlent des sanctions pécuniaires visées au présent article. Aux fins du présent paragraphe, la responsabilité liée à l'exploitation du navire recouvre la détermination de la cargaison transportée, de l'itinéraire, du routage et/ou de la vitesse du navire.*

Amendement

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 129

Proposition de règlement

Article 20 — paragraphe 3 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 quater. Lorsque la compagnie ou l'opérateur commercial signe avec un fournisseur de carburant un contrat qui précise que ce fournisseur est responsable de la fourniture de carburants spécifiques, ce contrat comporte des dispositions établissant la responsabilité du fournisseur de carburant de dédommager la compagnie ou l'opérateur commercial pour le paiement des sanctions pécuniaires visées au présent article, si les carburants n'ont pas été livrés conformément aux conditions convenues. Aux fins du présent paragraphe, les carburants fournis dans le cadre des contrats mentionnés doivent être conformes aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, point b).

Amendement 130

Proposition de règlement

Article 20– paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de modifier l'annexe V pour adapter la formule visée au paragraphe 1 du présent article et de modifier le montant de la sanction pécuniaire fixée au paragraphe 2 du présent article, **en tenant compte de** l'évolution du coût de l'énergie.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 26 afin de modifier l'annexe V pour adapter la formule visée au paragraphe 1 du présent article et de modifier le montant de la sanction pécuniaire fixée au paragraphe 2 du présent article, **dès que** l'évolution du coût de l'énergie **compromet l'effet dissuasif des sanctions pécuniaires existantes. En ce qui concerne la formule visée au paragraphe 1 du présent article, la sanction pécuniaire qui en résulte devrait être plus importante que la quantité et le coût du carburant renouvelable et bas carbone que les navires auraient utilisé pour satisfaire aux exigences du présent règlement.**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 131**Proposition de règlement****Article 21 — paragraphe 1***Texte proposé par la Commission*

1. Les sanctions pécuniaires visées à l'article 20, paragraphes 1 et 2, sont destinées à soutenir des projets communs en faveur du déploiement rapide de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur maritime. Les projets financés grâce aux fonds constitués par les sanctions pécuniaires stimulent la production de plus grandes quantités de carburants renouvelables et bas carbone pour le secteur maritime, facilitent la construction d'installations de soutage appropriées ou de points de raccordement électrique dans les ports et soutiennent le développement, les essais et le déploiement des technologies européennes les plus innovantes dans la flotte afin de parvenir à des réductions significatives des émissions.

Amendement

1. Les sanctions pécuniaires visées à l'article 20, paragraphes 1 et 2, sont destinées à soutenir des projets communs en faveur du déploiement rapide de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur maritime. Les projets financés grâce aux fonds constitués par les sanctions pécuniaires stimulent la production de plus grandes quantités de carburants renouvelables et bas carbone pour le secteur maritime, facilitent la construction d'installations de soutage appropriées ou de points de raccordement électrique dans les ports **ou, si nécessaire, permettent d'adapter la superstructure,** et soutiennent le développement, les essais et le déploiement des technologies européennes les plus innovantes dans la flotte afin de parvenir à des réductions significatives des émissions.

Amendement 132**Proposition de règlement****Article 21 — paragraphe 2***Texte proposé par la Commission*

2. Les recettes générées par les sanctions pécuniaires visées au paragraphe 1 sont affectées au fonds pour **l'innovation** visé à l'article **10 bis, paragraphe 8**, de la directive 2003/87/CE. Ces recettes constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier et sont exécutées conformément aux règles applicables au fonds pour **l'innovation**.

Amendement

2. Les recettes générées par les sanctions pécuniaires visées au paragraphe 1 sont affectées au Fonds pour **les océans** visé à l'article **3 octies bis ter** de la directive 2003/87/CE. Ces recettes **sont affectées au secteur maritime et contribuent à sa décarbonation. Elles** constituent des recettes affectées externes conformément à l'article 21, paragraphe 5, du règlement financier et sont exécutées conformément aux règles applicables au Fonds pour **les océans**.

Amendement 133**Proposition de règlement****Article 24 –paragraphe 1***Texte proposé par la Commission*

1. Les compagnies ont le droit de demander une révision des calculs et des mesures qui leur sont adressés par le vérificateur en vertu du présent règlement, y compris le refus de délivrer un certificat de conformité «FuelEU Maritime» en vertu de l'article 19, paragraphe 1.

Amendement

1. Les compagnies ont le droit de demander une révision des calculs et des mesures qui leur sont adressés par **l'autorité compétente de l'État membre ou** le vérificateur en vertu du présent règlement, y compris le refus de délivrer un certificat de conformité «FuelEU Maritime» en vertu de l'article 19, paragraphe 1.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 134**Proposition de règlement****Article 26 — paragraphe 2***Texte proposé par la Commission*

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 6, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 3, à l'article 13, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 4, et à l'article 21, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 4, **à l'article 4 bis, paragraphe 6**, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 3, **à l'article 9 bis, paragraphe 3**, à l'article 13, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 4, et à l'article 21, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Amendement 135**Proposition de règlement****Article 26 — paragraphe 3***Texte proposé par la Commission*

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 7, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 3, à l'article 13, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 4, et à l'article 21, 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

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 4, **à l'article 4 bis, paragraphe 6**, à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 3, **à l'article 9 bis, paragraphe 3**, à l'article 13, paragraphe 3, à l'article 20, paragraphe 4, et à l'article 21, 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 136**Proposition de règlement****Article 26 — paragraphe 6***Texte proposé par la Commission*

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 7, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 9, paragraphe 3, de l'article 13, paragraphe 3, de l'article 20, paragraphe 4, et de l'article 21, 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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 4, **de l'article 4 bis, paragraphe 6**, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 9, paragraphe 3, **de l'article 9 bis, paragraphe 3**, de l'article 13, paragraphe 3, de l'article 20, paragraphe 4, et de l'article 21, 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.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 137

Proposition de règlement

Article 28 — paragraphe - 1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1. *Le 1^{er} janvier 2024 au plus tard, la Commission rédige un rapport sur les incidences sociales du présent règlement. Ledit rapport comprend une prévision de l'incidence du présent règlement sur les besoins en matière d'emploi et de formation jusqu'en 2030 et 2050.*

Amendement 138

Proposition de règlement

Article 28 — paragraphe 1 — partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1^{er} janvier **2030**, sur les résultats d'une évaluation portant sur le fonctionnement du présent règlement, sur l'évolution des technologies et du marché des carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et son incidence sur le secteur maritime de l'Union. La Commission examine les modifications éventuelles à apporter:

1. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1^{er} janvier **2027**, **puis tous les cinq ans**, sur les résultats d'une évaluation portant sur le fonctionnement du présent règlement, sur l'évolution des technologies et du marché des carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et son incidence sur le secteur maritime de l'Union. **Ledit rapport porte une attention particulière à la contribution du présent règlement à la réalisation des objectifs climatiques globaux et sectoriels de l'Union, tels que définis dans la loi européenne sur le climat, ainsi qu'aux objectifs de l'Union en matière d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique. Le rapport évalue également l'incidence du présent règlement sur le fonctionnement du marché unique, la compétitivité du secteur maritime, les frais liés au transport de marchandises ainsi que l'ampleur des fuites de carbone et économiques. Dans le même temps, la Commission évalue l'incidence du présent règlement sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale dans le secteur des transports ainsi que sur le développement des flux commerciaux mondiaux et régionaux.** La Commission examine les modifications éventuelles à apporter:

Amendement 139

Proposition de règlement

Article 28 — paragraphe 1 — point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) au champ d'application du présent règlement en ce qui concerne:

- la diminution du seuil de jauge brute visé à l'article 2, premier alinéa, à 400;**
- l'augmentation de la part de l'énergie utilisée par les navires lors de voyages à destination et au départ de pays tiers visée à l'article 2, point c);**

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 140**Proposition de règlement****Article 28 — paragraphe 1 — point a ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

a ter) aux valeurs par défaut fixées à l'annexe II, fondées sur les connaissances et les preuves scientifiques les plus précises actuellement disponibles;

Amendement 141**Proposition de règlement****Article 28 — paragraphe 1 — point a quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

a quater) à la liste des polluants couverts par le présent règlement, en particulier la possibilité d'inclure les émissions de carbone noir;

Amendement 142**Proposition de règlement****Article 28 — paragraphe 1 — point b**

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) *aux* types de navires auxquels s'applique l'article 5, paragraphe 1;

b) *à l'extension de la liste des* types de navires auxquels s'applique l'article 5, paragraphe 1;

Amendement 143**Proposition de règlement****Article 28 — paragraphe 1 — point c bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) à la méthodologie décrite à l'annexe I.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 144

Proposition de règlement

Article 28 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Afin de garantir une approche qui repose sur des objectifs et qui soit technologiquement neutre, le présent règlement devrait être revu et, le cas échéant, modifié quand de nouvelles technologies de réduction des gaz à effet de serre telles que le captage du CO₂ à bord, de nouveaux carburants renouvelables et bas carbone, et de nouvelles méthodes de propulsion, telles que la propulsion éolienne, parviennent à maturité d'un point de vue technique et économique. La Commission évalue en permanence la maturité des différentes technologies de réduction des gaz à effet de serre et présente un premier bilan à cet égard au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 1^{er} janvier 2027.

Amendement 145

Proposition de règlement

Article 28 — paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. La Commission contrôle en permanence la quantité de carburants alternatifs mis à la disposition des compagnies de transport maritime dans l'Union et présente ses conclusions au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 1^{er} janvier 2027, puis tous les cinq ans jusqu'en 2050. Si la fourniture de ces carburants ne parvient pas à couvrir les besoins des compagnies de transport maritime qui sont tenues de remplir les obligations énoncées dans le présent règlement, la Commission devrait proposer des mesures visant à garantir que les fournisseurs de combustibles marins dans l'Union mettent à la disposition des compagnies de transport maritime faisant escale dans les ports de l'Union des volumes adéquats de carburants alternatifs.

Amendement 146

Proposition de règlement

Article 28 — paragraphe 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quater. La Commission propose des modifications du présent règlement au cas où l'OMI adopterait des limitations d'intensité des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale équivalentes à celles du présent règlement, afin d'assurer un alignement complet sur l'accord international.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 147**Proposition de règlement****Article 28 — paragraphe 1 quinquies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quinquies. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1^{er} janvier 2027, puis tous les cinq ans jusqu'en 2050, sur les résultats d'une évaluation complète de l'incidence macroéconomique globale du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55» ^(1 bis). Ledit rapport met particulièrement l'accent sur les effets sur la compétitivité de l'Union, la création d'emplois, le taux de fret, le pouvoir d'achat des ménages et l'ampleur des fuites de carbone.

^(1 bis) Communication de la Commission (COM(2021)0550) du 14 juillet 2021.

Amendement 148**Proposition de règlement****Article 28 — paragraphe 1 sexies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 sexies. La Commission examine les éventuelles modifications à apporter au présent règlement afin de simplifier la réglementation. La Commission et les autorités compétentes adaptent en permanence les procédures administratives aux bonnes pratiques en la matière, et prennent toutes les mesures nécessaires pour simplifier l'application du présent règlement, de façon à limiter au maximum les charges administratives pour les propriétaires et exploitants de navires, les ports et les vérificateurs.

Amendement 149**Proposition de règlement****Article 28 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

*Amendement***Article 28 bis****Allègement compensatoire des charges réglementaires**

Conformément à sa communication sur le principe «un ajout, un retrait», la Commission présente, au plus tard le 1^{er} janvier 2024, des propositions qui compensent les charges réglementaires découlant du présent règlement en modifiant ou en abrogeant des dispositions d'autres actes législatifs de l'Union qui engendrent des charges réglementaires dans le secteur maritime.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 150
Proposition de règlement
Annexe II — équation 1

Texte proposé par la Commission

Indice d'intensité des émissions de GES	WtT	TtW
Intensité de GES $index \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_{ij} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_i^{n_{engine}} M_{ij} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, i}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slip, j} \right) \right)}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

Amendement

Indice d'intensité des émissions de GES	WtT	TtW
Intensité de GES $index \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_{ij} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_i^{n_{engine}} M_{ij} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, i}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slip, j} \right) \right)}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$

Amendement 151
Proposition de règlement
Annexe I — tableau 1 — ligne 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

n fuel	Nombre de carburants livrés au navire au cours de la période de référence.
---------------	---

Amendement 152
Proposition de règlement
Annexe I — tableau 1 — ligne 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

MULT_i	Multiplicateur appliqué au carburant RFNBO
-------------------------	---

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 153
Proposition de règlement
Annexe I — tableau 1 — ligne 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Mi, j A	<p><i>Masse du carburant spécifique i oxydé dans le consommateur j [gFuel] telle qu'ajustée du fait de la navigation dans des conditions de glace d'un navire relevant des classes glace IC, IB, IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente ^(1 bis) et du fait des propriétés techniques d'un navire relevant des classes glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente. La masse ajustée Mi, j A est utilisée dans l'équation (1) en lieu et place de la masse Mi, j, lorsque cela est nécessaire.</i></p> <p><i>^(1 bis) Pour de plus amples informations sur les correspondances entre les classes glace, voir la recommandation HELCOM 25/7 à l'adresse suivante: http://www.helcom.fi.</i></p>
----------------	--

Amendement 154
Proposition de règlement
Annexe I — paragraphe 4 — partie introductive

Texte proposé par la Commission

Dans le cas des carburants fossiles, les valeurs par défaut figurant à l'annexe II sont utilisées.

Amendement

Dans le cas des carburants fossiles, les valeurs par défaut figurant à l'annexe II sont utilisées, **sauf si les valeurs réelles peuvent être obtenues au moyen de certifications ou de mesures directes des émissions.**

Amendement 155
Proposition de règlement
Annexe I — paragraphe 4 — alinéa 1 — partie introductive

Texte proposé par la Commission

Aux fins du présent règlement, le terme $\Sigma \times 2$, figurant dans le numérateur de l'Équation (1) est fixé à zéro.

Amendement

Aux fins du présent règlement, le terme $\Sigma \times 2$, figurant dans le numérateur de l'Équation (1) est fixé à zéro.

Le terme MULT figurant dans le dénominateur de l'Équation (1) est fixé à la valeur du multiplicateur appliqué au RFNBO visé à l'article 4 bis, paragraphe 2, conformément à l'article 9, paragraphe 1 ter. Pour tous les autres carburants, le multiplicateur est fixé à un.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 156
Proposition de règlement
Annexe I — paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

La masse de carburant [Mi] est déterminée au moyen de la quantité déclarée conformément au cadre de déclaration au titre du règlement (UE) 2015/757 pour les voyages relevant du champ d'application du présent règlement, sur la base de la méthode de surveillance choisie par la compagnie.

Amendement

La masse de carburant [Mi] est déterminée au moyen de la quantité déclarée conformément au cadre de déclaration au titre du règlement (UE) 2015/757 pour les voyages relevant du champ d'application du présent règlement, sur la base de la méthode de surveillance choisie par la compagnie. **La masse de carburant ajustée $[M_{i,A}]$ peut être utilisée en lieu et place de la masse de carburant $[M_i]$ pour tout navire relevant des classes glace IC, IB, IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente. La masse ajustée $[M_{i,A}]$ est définie à l'annexe V bis.**

Amendement 157
Proposition de règlement
Annexe I — paragraphe 12

Texte proposé par la Commission

Conformément au plan de conformité visé à l'article 6 et après évaluation par le vérificateur, d'autres méthodes, telles que la mesure des émissions directes de CO_{2eq} **ou les essais en laboratoire**, peuvent être utilisées si elles améliorent la précision globale du calcul.

Amendement

Conformément au plan de conformité visé à l'article 6 et après évaluation par le vérificateur, d'autres méthodes, telles que la mesure des émissions directes de CO_{2eq}, peuvent être utilisées si elles améliorent la précision globale du calcul.

Amendement 158
Proposition de règlement
Annexe I — tableau

Texte proposé par la Commission

Classe de carburant	WtT	TtW
Carburants fossiles	Les valeurs par défaut sont utilisées conformément au tableau 1 du présent règlement.	Les facteurs carbone CO ₂ du règlement MRV sont utilisés pour les carburants pour lesquels de tels facteurs sont prévus. Pour tous les autres facteurs d'émission, les valeurs par défaut peuvent aussi être utilisées comme indiqué dans le tableau 1 du présent règlement. Valeurs certifiées au moyen d'essais en laboratoire ou de mesures des émissions directes.

Mercredi 19 octobre 2022

Classe de carburant	WtT	TtW
Carburants renouvelables durables (bioliquides, biogaz, carburants de synthèse)	Les valeurs de CO ₂ eq telles que prévues dans la directive RED II (sans combustion) peuvent aussi être utilisées pour tous les carburants dont les filières figurent dans la directive RED II. Les régimes de certification approuvés au titre de la directive RED II peuvent être utilisés.	Pour les facteurs d'émission, les valeurs par défaut peuvent aussi être utilisées comme indiqué dans le tableau 1 du présent règlement. Valeurs certifiées au moyen d'essais en laboratoire ou de mesures des émissions directes.
Autres (y compris l'électricité)	Les valeurs de CO ₂ eq telles que prévues dans la directive RED II (sans combustion) peuvent aussi être utilisées pour tous les carburants dont les filières figurent dans la directive RED II. Les régimes de certification approuvés au titre de la directive RED II peuvent être utilisés.	Pour les facteurs d'émission, les valeurs par défaut peuvent aussi être utilisées comme indiqué dans le tableau 1 du présent règlement. Valeurs certifiées au moyen d'essais en laboratoire ou de mesures des émissions directes.

Amendement

Classe de carburant	WtT	TtW
Carburants fossiles	Les valeurs par défaut sont utilisées conformément au tableau 1 du présent règlement, sauf si les valeurs réelles peuvent être obtenues au moyen de certifications ou de mesures des émissions directes.	Les facteurs carbone CO ₂ du règlement MRV sont utilisés pour les carburants pour lesquels de tels facteurs sont prévus. Pour tous les autres facteurs d'émission, les valeurs par défaut peuvent aussi être utilisées comme indiqué dans le tableau 1 du présent règlement. Valeurs certifiées au moyen de mesures des émissions directes.
Carburants renouvelables durables (bioliquides, biogaz, carburants de synthèse)	Les valeurs de CO ₂ eq telles que prévues dans la directive RED II (sans combustion) peuvent aussi être utilisées pour tous les carburants dont les filières figurent dans la directive RED II. Les mesures des émissions directes ou les régimes de certification approuvés au titre de la directive RED II peuvent être utilisés.	Pour les facteurs d'émission, les valeurs par défaut peuvent aussi être utilisées comme indiqué dans le tableau 1 du présent règlement. Valeurs certifiées au moyen de mesures des émissions directes.

Mercredi 19 octobre 2022

Classe de carburant	WtT	TtW
Autres (y compris l'électricité)	<p>Les valeurs de CO₂eq telles que prévues dans la directive RED II (sans combustion) peuvent aussi être utilisées pour tous les carburants dont les filières figurent dans la directive RED II.</p> <p>Les mesures des émissions directes ou les régimes de certification approuvés au titre de la directive RED II peuvent être utilisés.</p>	<p>Pour les facteurs d'émission, les valeurs par défaut peuvent aussi être utilisées comme indiqué dans le tableau 1 du présent règlement.</p> <p>Valeurs certifiées au moyen de mesures des émissions directes.</p>

Amendement 159**Proposition de règlement****Annexe II — paragraphe 2***Texte proposé par la Commission*

Les facteurs d'émission des biocarburants, du biogaz, des carburants renouvelables d'origine non biologique et des carburants à base de carbone recyclé sont déterminés conformément aux méthodologies définies à l'annexe V, partie C, de la directive (UE) 2018/2001.

Amendement

Les facteurs d'émission des biocarburants, du biogaz, des carburants renouvelables d'origine non biologique et des carburants à base de carbone recyclé sont déterminés conformément aux méthodologies définies à l'annexe V, partie C, de la directive (UE) 2018/2001.

Les facteurs d'émission pour l'ensemble des combustibles peuvent également être déterminés sur la base de valeurs réelles certifiées ou de valeurs établies au moyen de mesures des émissions directes.

Amendement 160**Proposition de règlement****Annexe II — tableau***Texte proposé par la Commission*

Principaux produits / déchets / Mélange de matières premières	0,05	Réf. à la directive (UE) 2018/2001	GNL à cycle Otto (moteur bicarburant à vitesse moyenne)	2 755 MEPC245 (66), Règlement (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
			GNL à cycle Otto (moteur bicarburant à vitesse lente)				1,7
			GNL à cycle diesel (moteur bicarburant)				0,2
			Mélange pauvre à allumage par étincelle (LBSI)				N/D

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement

Bio-GNL Principaux produits / déchets / Mélange de matières premières	0,05	Réf. à la direc- tive (UE) 2018/2001	GNL à cycle Otto (moteur bi- carburant à vitesse moyenne)	2 755 MEPC245 (66), Règlement (UE) 2015/757	0	0,00011	3,1
			GNL à cycle Otto (moteur bi- carburant à vitesse lente)				1,7
			GNL à cycle diesel (moteur bicarburant)				0,2
			Mélange pauvre à allumage par étincelle (LBSI)				N/D

Amendement 161

Proposition de règlement

Annexe II — paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

La colonne 4 indique les valeurs d'émission de CO_{2eq}, exprimées en [gCO_{2eq}/MJ]. Pour les carburants fossiles, **seules** les valeurs par défaut figurant dans le tableau sont utilisées. Pour tous les autres carburants (sauf indication expresse), les valeurs sont calculées au moyen de la méthodologie ou des valeurs par défaut définies dans la directive (UE) 2018/2001, déduites des émissions de combustion en tenant compte de l'oxydation totale du combustible ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Il est fait référence au terme eu «émissions résultant du carburant à l'usage» figurant à l'annexe V, partie C, point 1. a), de la directive (UE) 2018/2001.

Amendement

La colonne 4 indique les valeurs d'émission de CO_{2eq}, exprimées en [gCO_{2eq}/MJ]. Pour les carburants fossiles, les valeurs par défaut figurant dans le tableau sont utilisées, **sauf si les valeurs réelles peuvent être obtenues au moyen de certifications ou de mesures des émissions directes**. Pour tous les autres carburants (sauf indication expresse), les valeurs sont calculées au moyen de la méthodologie ou des valeurs par défaut définies dans la directive (UE) 2018/2001, déduites des émissions de combustion en tenant compte de l'oxydation totale du combustible ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Il est fait référence au terme eu «émissions résultant du carburant à l'usage» figurant à l'annexe V, partie C, point 1. a), de la directive (UE) 2018/2001.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 162
Proposition de règlement
Annexe III — tableau — ligne 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Toute autre source d'alimentation à émissions nulles	Toute technologie permettant des réductions des émissions équivalentes à celles permises par le recours à l'alimentation électrique à quai, ou plus importantes que celles-ci.
---	---

Amendement 163
Proposition de règlement
Annexe V

Texte proposé par la Commission

ANNEXE V

FORMULES POUR LE CALCUL DU BILAN DE CONFORMITÉ ET LE CALCUL DE LA SANCTION **PÉCUNIAIRE** VISÉE À L'ARTICLE 20, PARAGRAPHE 1

Formule pour le calcul du bilan de conformité du navire

Aux fins du calcul du bilan de conformité d'un navire, la formule suivante s'applique:

Bilan de conformité $[gCO_{2eq}/MJ]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i + \sum_i^1 E_i \right]$
--	---

où:

gCO_{2eq}	Grammes d'équivalent CO_2
$GHGIE_{target}$	Limitation de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire conformément à l'article 4, paragraphe 2, du présent règlement
$GHGIE_{actual}$	Moyenne annuelle de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire, calculée pour la période de déclaration concernée

Formule pour le calcul de la sanction pécuniaire visée à l'article 20, paragraphe 1

Le montant de la sanction pécuniaire visée à l'article 20, paragraphe 1, est calculé comme suit:

Sanction pécuniaire =	$(\text{Bilan de conformité} / GHGIE_{actual}) \times \text{facteur de conversion des MJ en tonnes de VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
-----------------------	--

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement

ANNEXE V

FORMULES POUR LE CALCUL DU BILAN DE CONFORMITÉ ET LE CALCUL DE LA SANCTION **CORRECTIVE** VISÉE À L'ARTICLE 20, PARAGRAPHE 1

A. Formule pour le calcul du bilan de conformité du navire

a) *Bilan de conformité relatif à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre du navire, conformément à l'article 4, paragraphe 2*

Aux fins du calcul du bilan de conformité d'un navire, la formule suivante s'applique:

Bilan de conformité [gCO _{2eq} /M] =	$(\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \left[\sum_i^n \text{fuel}_i \times \text{LCV}_i + \sum_i \text{E}_i \right]$
---	--

où:

gCO _{2eq}	Grammes d'équivalent CO ₂
GHGIE _{target}	Limitation de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire conformément à l'article 4, paragraphe 2, du présent règlement
GHGIE _{actual}	Moyenne annuelle de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord d'un navire, calculée pour la période de déclaration concernée

b) *Bilan de conformité relatif au quota de RFNBO, conformément à l'article 4 bis, paragraphe 3*

CB_RFNBO [% RFNBO] =	$(\% \text{RFNBO}_{\text{quota}} - \% \text{RFNBO}_{\text{actual}})$
----------------------	--

où:

CB_RFNBO	<i>Bilan de conformité relatif au quota de RFNBO, conformément à l'article 4 bis, paragraphe 3</i>
% RFNBO _{quota}	<i>Quota de RFNBO dans l'énergie moyenne annuelle utilisée à bord d'un navire, conformément à l'article 4 bis, paragraphe 3, du présent règlement</i>
% RFNBO _{actual}	<i>Pourcentage de l'énergie moyenne annuelle utilisée à bord et déclarée par un navire qui est effectivement couverte par des RFNBO conformes aux dispositions de l'article 9, paragraphe 1, point b)</i>

B. Formule pour le calcul de la sanction pécuniaire visée à l'article 20, paragraphe 1

a) *Sanction correctrice liée au bilan de conformité relatif à l'intensité des émissions de gaz à effet de serre du navire, conformément à l'article 4, paragraphe 2*

Mercredi 19 octobre 2022

ANNEXE V

FORMULES POUR LE CALCUL DU BILAN DE CONFORMITÉ ET LE CALCUL DE LA SANCTION **CORRECTIVE** VISÉE À L'ARTICLE 20, PARAGRAPHE 1

Le montant de la sanction pécuniaire visée à l'article 20, paragraphe 1, est calculé comme suit:

Sanction pécuniaire =	$(\text{Bilan de conformité} / \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \text{facteur de conversion des MJ en tonnes de VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
-----------------------	--

b) Sanction corrective liée au quota de RFNBO, conformément à l'article 4 bis, paragraphe 3

Le montant de la sanction corrective visée à l'article 20, paragraphe 1 bis, est calculé comme suit:

Remedial Penalty (RFNBO) =	$\text{abs}(\text{CB_RFNBO}) \times \text{Pd} \times 3$
----------------------------	--

où:

Remedial Penalty	en euros
$\text{abs}(\text{CB_RFNBO})$	Valeur absolue du bilan de conformité relatif aux RFNBO
Pd	Différence de prix entre les RFNBO et le combustible fossile compatible avec les installations du navire

Amendement 164

Proposition de règlement

Annexe V bis (nouvelle)

Texte proposé par la Commission

Amendement

ANNEXE V bis

CALCUL DE LA MASSE DE CARBURANT AJUSTÉE ET DE L'ÉNERGIE SUPPLÉMENTAIRE

La présente annexe décrit d'abord la manière dont il convient de calculer la masse de carburant ajustée sur la base de l'énergie supplémentaire liée aux caractéristiques techniques d'un navire relevant des classes glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente ^(1 bis) et de l'énergie supplémentaire consommée par un navire relevant des classes glace IC, IB, IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente du fait de la navigation dans des conditions de glace. Elle décrit ensuite la manière dont il convient de calculer les énergies supplémentaires.

Masse ajustée [Mj A]

La masse de carburant ajustée [Mi A] est calculée sur la base de l'énergie supplémentaire utilisée pour la navigation dans des conditions de glace et de l'énergie supplémentaire utilisée du fait des propriétés techniques d'un navire relevant des classes glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente. La compagnie peut choisir à quel carburant i l'énergie supplémentaire doit être attribuée. Le carburant i doit être l'un de ceux que le navire a consommés au cours de la période de déclaration. La quantité d'énergie correspondant à la masse consommée du carburant i peut être inférieure à la quantité d'énergie supplémentaire.

Mercredi 19 octobre 2022

La masse ajustée du carburant i [M_{iA}] est calculée comme suit:

$$M_{iA} = M_{i\text{ total}} - M_{i\text{ additional due to ice class}} - M_{i\text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

où $M_{i\text{ total}}$ représente la masse totale de carburant i , $M_{i\text{ additional due to ice class}}$ la masse de carburant liée à la consommation d'énergie supplémentaire d'un navire relevant des classes glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, et $M_{i\text{ additional due to ice conditions}}$ la masse de carburant liée à la consommation d'énergie supplémentaire due à la navigation dans des conditions de glace.

La masse du carburant i correspondant à la consommation d'énergie supplémentaire liée aux caractéristiques techniques d'un navire relevant des classes glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente est calculée de la manière suivante:

$$M_{i\text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

où $E_{\text{additional due to ice class}}$ représente la consommation d'énergie supplémentaire due aux caractéristiques techniques d'un navire relevant des classes glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, et LCV_i le pouvoir calorifique inférieur du carburant i .

De même, la masse de carburant liée à la consommation d'énergie supplémentaire due à la navigation dans des conditions de glace est calculée de la manière suivante:

$$M_{i\text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

où $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ représente la consommation d'énergie supplémentaire due à la navigation dans des conditions de glace.

Énergie supplémentaire liée à la classe glace et à la navigation dans des conditions de glace.

La consommation d'énergie supplémentaire liée aux caractéristiques techniques d'un navire relevant des classes glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente est calculée de la manière suivante:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

où $E_{\text{voyages, total}}$ représente l'énergie totale consommée pour tous les voyages, et $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ la consommation d'énergie supplémentaire due à la navigation dans des conditions de glace.

L'énergie totale consommée pour tous les voyages est calculée de la manière suivante:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}}, \quad (\text{Ax.5})$$

où $M_{i, \text{voyages, total}}$ représente la masse du carburant i consommé pour tous les voyages relevant du champ d'application du présent règlement, LCV_i le pouvoir calorifique inférieur du carburant i , et $E_{\text{elect., voyages, total}}$ l'électricité livrée au navire et consommée pour l'ensemble des voyages.

La valeur $M_{i, \text{voyages, total}}$ correspondant à la masse du carburant i consommé pour tous les voyages relevant du champ d'application du présent règlement est calculée de la manière suivante:

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

où $M_{i, \text{voyages between MS}}$ représente la masse agrégée du carburant consommé durant tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ la masse agrégée du carburant consommé au cours de l'ensemble des voyages au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre, et $M_{i, \text{voyages to MS}}$ la masse agrégée du carburant consommé au cours des voyages à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre. La quantité consommée de l'électricité livrée au navire $E_{\text{elect., voyages total}}$ peut être calculée de la même façon.

La consommation d'énergie supplémentaire due à la navigation dans des conditions de glace est calculée comme suit:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}, \quad (\text{Ax.7})$$

où $E_{\text{voyages, open water}}$ représente l'énergie consommée lors des voyages en eau libre, et $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ l'énergie ajustée consommée pour la navigation dans des conditions de glace.

Mercredi 19 octobre 2022

L'énergie consommée pour les voyages exclusivement effectués en eau libre est calculée comme suit:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}, \quad (\text{Ax.8})$$

où $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ représente l'énergie consommée pour la navigation dans des conditions de glace, qui est calculée comme suit:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, ice conditions}}^{\text{fuel}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}}, \quad (\text{Ax.9})$$

où $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ représente la masse du carburant i consommé pour la navigation dans des conditions de glace, et $E_{\text{elect., ice conditions}}$ la quantité d'électricité livrée au navire et consommée lors de la navigation dans des conditions de glace.

La masse du carburant i consommé pour la navigation dans des conditions de glace est calculée comme suit:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

où $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ représente la masse agrégée du carburant consommé par un navire relevant d'une classe glace naviguant dans des conditions de glace entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre, $M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}}$ la masse agrégée du carburant consommé par un navire relevant d'une classe glace naviguant dans des conditions de glace au cours de l'ensemble des voyages au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre, et $M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}$ la masse agrégée du carburant consommé par un navire relevant d'une classe glace naviguant dans des conditions de glace au cours de voyages à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre. La quantité consommée de l'électricité livrée au navire $E_{\text{ice conditions}}$ peut être calculée de la même façon.

L'énergie ajustée consommée lors de la navigation dans des conditions de glace est calculée de la manière suivante:

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}, \quad (\text{Ax.11})$$

où $D_{\text{ice conditions}}$ représente la distance parcourue lors de la navigation dans des conditions de glace, et $\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}$ la consommation d'énergie par distance parcourue en eau libre.

La distance parcourue lors de la navigation dans des conditions de glace $D_{\text{ice conditions}}$ est calculée comme suit:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

où $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ représente la distance agrégée parcourue lors de la navigation dans des conditions de glace entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre, $D_{\text{voyages from MS, ice cond.}}$ la distance agrégée parcourue lors de la navigation dans des conditions de glace au cours de l'ensemble des voyages au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre, et $D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}$ la distance agrégée parcourue lors de la navigation dans des conditions de glace au cours de voyages à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre.

La consommation d'énergie par distance parcourue en eau libre est définie comme suit:

$$\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

où $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ représente la consommation d'énergie lors de la navigation dans des conditions de glace, et D_{total} la distance annuelle totale parcourue.

La distance annuelle totale parcourue est calculée comme suit:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

où $D_{\text{voyages between MS}}$ représente la distance agrégée parcourue entre ports relevant de la juridiction d'un État membre, $D_{\text{voyages from MS}}$ la distance agrégée parcourue au cours de l'ensemble des voyages au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre, et $D_{\text{voyages to MS}}$ la distance agrégée parcourue au cours de voyages à destination de ports relevant de la juridiction d'un État membre.

(1 bis) Pour de plus amples informations sur les correspondances entre les classes glace, voir la recommandation HELCOM 25/7 à l'adresse suivante: <http://www.helcom.fi>.