Journal officiel de l'Union européenne

C 149

Édition de langue française

Communications et informations

66e année

28 avril 2023

Sommaire

PARLEMENT EUROPÉEN

SESSION 2022-2023

Séances du 17 au 20 octobre 2022

Les textes adoptés du 18 octobre 2022 concernant la décharge relative à l'exercice 2020 ont été publiés dans le JO L 45 du 14.2.2023.

TEXTES ADOPTÉS

I *Résolutions, recommandations et avis*

RÉSOLUTIONS

Parlement européen

Mardi 18 octobre 2022

2023/C 149/01 Résolution du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur le règlement d'exécution (UE) 2022/1480 de la Commission du 7 septembre 2022 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de la validité de l'approbation des substances actives amidosulfuron, bensulfuron, bifénox, chlorméquat, chlorotoluron, clofentézine, clomazone, daminozide, deltaméthrine, dicamba, difénoconazole, diflufénican, diméthachlore, esfenvalérate, étofenprox, fenoxaprop-P, fenpropidine, fenpyrazamine, fludioxonyl, flufénacet, flumétraline, fosthiazate, huile de paraffine, huiles de paraffine, hydroxy-8-quinoléine, lénacile, MCPA, MCPB, nicosulfuron, 5-nitroguaiacolate de sodium, o-nitrophénolate de sodium, penconazole, phénylphénol-2 (y compris ses sels comme le sel de sodium), piclorame, p-nitrophénolate de sodium, prohexadione, propaquizafop, prosulfocarbe, quizalofop-P-éthyle, quizalofop-P-téfuryle, soufre, tebufenpyrad, tétraconazole, triallate, triflusulfuron et tritosulfuron (2022/2785(RSP)) 2

2023/C 149/02 Résolution du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur l'adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie à l'espace Schengen (2022/2852(RSP)) 11

Jeudi 20 octobre 2022

2023/C 149/03 Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur l'état de droit à Malte, cinq ans après l'assassinat de Daphne Caruana Galizia (2022/2866(RSP)) 15

FR

2023/C 149/04 Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la multiplication des crimes inspirés par la haine contre des personnes LGBTIQ+ à travers l'Europe compte tenu du récent meurtre homophobe en Slovaquie (2022/2894(RSP)) 22

2023/C 149/05 Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la Conférence des Nations unies de 2022 sur le changement climatique, à Charm el-Cheikh (Égypte) (COP27) (2022/2673(RSP)) 28

2023/C 149/06 Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la solidarité culturelle avec l'Ukraine et le mécanisme conjoint de réaction d'urgence pour la relance culturelle en Europe (2022/2759(RSP)) . . 52

2023/C 149/07 Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la situation au Burkina Faso à la suite du coup d'État (2022/2865(RSP)) 55

III *Actes préparatoires*

Parlement européen

Mardi 18 octobre 2022

2023/C 149/08 Décision du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur la nomination proposée de Laima Liucija Andrikienė comme membre de la Cour des comptes (C9-0301/2022 — 2022/0807(NLE)) 60

2023/C 149/09 Résolution législative du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 805/2004 en ce qui concerne le recours à la procédure de réglementation avec contrôle afin de l'adapter à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (09279/1/2022 — C9-0282/2022 — 2016/0399(COD)) 61

2023/C 149/10 Résolution législative du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur la proposition de décision du Conseil relative aux lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres (COM(2022)0241 — C9-0199/2022 — 2022/0165(NLE)) 62

Mercredi 19 octobre 2022

2023/C 149/11 Résolution du Parlement européen du 19 octobre 2022 concernant la position du Conseil sur le projet de budget rectificatif n° 4/2022 de l'Union européenne pour l'exercice 2022: actualisation des recettes (ressources propres) et autres ajustements techniques (12623/2022 — C9-0317/2022 — 2022/0211(BUD)) 107

2023/C 149/12 Résolution du Parlement européen du 19 octobre 2022 concernant la position du Conseil sur le projet de budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2023 (12108/2022 — C9-0306/2022 — 2022/0212(BUD)) 109

2023/C 149/13 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)) 125

2023/C 149/14 Amendements du Parlement européen, adoptés le 19 octobre 2022, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil (COM(2021)0559 — C9-0331/2021 — 2021/0223(COD)) 199

Jeudi 20 octobre 2022

2023/C 149/15 P9_TA(2022)0369

Dispositions particulières pour les programmes de coopération 2014-2020, à la suite de perturbations dans la mise en œuvre des programmes ***I

Résolution législative du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des dispositions particulières pour les programmes de coopération 2014-2020 soutenus par l'instrument européen de voisinage et au titre de l'objectif «Coopération territoriale européenne», à la suite de perturbations dans la mise en oeuvre des programmes (COM(2022)0362 — C9-0289/2022 — 2022/0227(COD))

P9_TC1-COD(2022)0227

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 20 octobre 2022 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2022/… du Parlement européen et du Conseil établissant des dispositions particulières pour les programmes de coopération 2014-2020 soutenus par l'instrument européen de voisinage et au titre de l'objectif «Coopération territoriale européenne», à la suite de perturbations dans la mise en œuvre des programmes 299

2023/C 149/16 Amendements du Parlement européen, adoptés le 20 octobre 2022, à la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil relative à la non-reconnaissance des documents de voyage russes délivrés dans des régions étrangères occupées (COM(2022)0662 — C9-0302/2022 — 2022/0274(COD))

[Amendement 1] 300

Légende des signes utilisés

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

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

Amendements du Parlement:

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

PARLEMENT EUROPÉEN

SESSION 2022-2023

Séances du 17 au 20 octobre 2022

Les textes adoptés du 18 octobre 2022 concernant la décharge relative à l'exercice 2020 ont été publiés dans le JO L 45 du 14.2.2023.

TEXTES ADOPTÉS

Mardi 18 octobre 2022

I

(Résolutions, recommandations et avis)

RÉSOLUTIONS

PARLEMENT EUROPÉEN

P9_TA(2022)0363

Substances actives, dont l'hydroxy-8-quinoléine, le chlorotoluron et le difénoconazole

Résolution du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur le règlement d'exécution (UE) 2022/1480 de la Commission du 7 septembre 2022 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de la validité de l'approbation des substances actives amidosulfuron, bensulfuron, bifénox, chlorméquat, chlorotoluron, clofentézine, clomazone, daminozide, deltaméthrine, dicamba, difénoconazole, diflufénican, diméthachlore, esfenvalérate, étofenprox, fenoxaprop-P, fenpropidine, fenpyrazamine, fludioxonyl, flufénacet, flumétraline, fosthiazate, huile de paraffine, huiles de paraffine, hydroxy-8-quinoléine, lénacile, MCPA, MCPB, nicosulfuron, 5-nitroguaiacolate de sodium, o-nitrophénolate de sodium, penconazole, phénylphénol-2 (y compris ses sels comme le sel de sodium), piclorame, p-nitrophénolate de sodium, prohexadione, propaquizafop, prosulfocarbe, quizalofop-P-éthyle, quizalofop-P-téfuryle, soufre, tebufenpyrad, tétraconazole, triallate, triflusulfuron et tritosulfuron (2022/2785(RSP))

(2023/C 149/01)

Le Parlement européen,

— vu le règlement d'exécution (UE) 2022/1480 de la Commission du 7 septembre 2022 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de la validité de l'approbation des substances actives amidosulfuron, bensulfuron, bifénox, chlorméquat, chlorotoluron, clofentézine, clomazone, daminozide, deltaméthrine, dicamba, difénoconazole, diflufénican, diméthachlore, esfenvalérate, étofenprox, fenoxaprop-P, fenpropidine, fenpyrazamine, fludioxonyl, flufénacet, flumétraline, fosthiazate, huile de paraffine, huiles de paraffine, hydroxy-8-quinoléine, lénacile, MCPA, MCPB, nicosulfuron, 5-nitroguaiacolate de sodium, o-nitrophénolate de sodium, penconazole, phénylphénol-2 (y compris ses sels comme le sel de sodium), piclorame, p-nitrophénolate de sodium, prohexadione, propaquizafop, prosulfocarbe, quizalofop-P-éthyle, quizalofop-P-téfuryle, soufre, tebufenpyrad, tétraconazole, triallate, triflusulfuron et tritosulfuron ([1]),

— vu le règlement (CE) nº 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et abrogeant les directives 79/117/CEE et 91/414/CEE du Conseil ([2]), et notamment son article 17, premier alinéa, et son article 21,

— vu le règlement d'exécution (UE) 2015/408 de la Commission du 11 mars 2015 relatif à l'application de l'article 80, paragraphe 7, du règlement (CE) nº 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et l'établissement d'une liste de substances dont on envisage la substitution ([3]),

— vu les articles 11 et 13 du règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ([4]),

([1]) JO L 233 du 8.9.2022, p. 43.
([2]) JO L 309 du 24.11.2009, p. 1.
([3]) JO L 67 du 12.3.2015, p. 18.
([4]) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Mardi 18 octobre 2022

— vu sa résolution du 13 septembre 2018 sur la mise en œuvre du règlement (CE) nº 1107/2009 concernant les produits phytopharmaceutiques ([5]),

— vu ses résolutions du 10 octobre 2019, du 26 novembre 2020 et du 6 octobre 2021 par lesquelles il s'est opposé aux précédentes prolongations de la période d'approbation des substances actives chlorotoluron et difénoconazole ([6]),

— vu l'article 112, paragraphes 2 et 3, de son règlement intérieur,

— vu la proposition de résolution de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire,

A. considérant que la substance active hydroxy-8-quinoléine a été approuvée conformément au règlement (CE) nº 1107/2009 par le règlement d'exécution (UE) nº 993/2011 de la Commission ([7]);

B. considérant que la substance active chlorotoluron a été inscrite à l'annexe I de la directive 91/414/CEE ([8]) du Conseil le 1er mars 2006 par la directive 2005/53/CE ([9]) de la Commission et réputée approuvée en vertu du règlement (CE) nº 1107/2009, et qu'une procédure de renouvellement de l'approbation du chlorotoluron au titre du règlement d'exécution (UE) nº 844/2012 ([10]) de la Commission est en cours depuis 2013;

([5]) JO C 433 du 23.12.2019, p. 183.

([6]) Résolution du Parlement européen du 10 octobre 2019 sur le projet de règlement d'exécution de la Commission modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation des périodes d'approbation des substances actives amidosulfuron, béta-cyfluthrine, bifénox, chlorotoluron, clofentézine, clomazone, cyperméthrine, daminozide, deltaméthrine, dicamba, difénoconazole, diflubenzuron, diflufénican, fenoxaprop-P, fenpropidine, fludioxonil, flufénacet, fosthiazate, indoxacarbe, lénacile, MCPA, MCPB, nicosulfuron, piclorame, prosulfocarbe, pyriproxyfène, thiophanate-méthyl, triflusulfuron et tritosulfuron (JO C 202 du 28.5.2021, p. 7);
résolution du Parlement européen du 26 novembre 2020 sur le règlement d'exécution (UE) 2020/1511 de la Commission du 16 octobre 2020 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de l'approbation des substances actives «amidosulfuron», «bifénox», «chlorotoluron», «clofentézine», «clomazone», «cyperméthrine», «daminozide», «deltaméthrine», «dicamba», «difénoconazole», «diflufénican», «fenoxaprop-P», «fenpropidine», «fludioxonyl», «flufénacet», «fosthiazate», «indoxacarbe», «lénacile», «MCPA», «MCPB», «nicosulfuron», «huiles de paraffine», «piclorame», «prosulfocarbe», «soufre», «triflusulfuron» et «tritosulfuron» (JO C 425 du 20.10.2021, p. 87);
résolution du Parlement européen du 6 octobre 2021 sur le règlement d'exécution (UE) 2021/1449 de la Commission du 3 septembre 2021 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de la validité de l'approbation des substances actives amidosulfuron, bifénox, chlorméquat, chlorotoluron, clofentézine, clomazone, cyperméthrine, daminozide, deltaméthrine, dicamba, difénoconazole, diflufénican, diméthachlore, étofenprox, fenoxaprop-P, fenpropidine, fludioxonyl, flufénacet, fosthiazate, huile de paraffine, huiles de paraffine, hydroxy-8-quinoléine, indoxacarbe, lénacile, MCPA, MCPB, nicosulfuron, penconazole, phénylphénol-2 (y compris ses sels comme le sel de sodium), piclorame, propaquizafop, prosulfocarbe, quizalofop-P-éthyle, quizalofop-P-téfuryle, soufre, tétraconazole, triallate, triflusulfuron et tritosulfuron (JO C 132 du 24.3.2022, p. 65).

([7]) Règlement d'exécution (UE) nº 993/2011 de la Commission du 6 octobre 2011 portant approbation de la substance active hydroxy-8-quinoléine, conformément au règlement (CE) nº 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques, et modifiant l'annexe du règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 de la Commission (JO L 263 du 7.10.2011, p. 1).

([8]) Directive 91/414/CEE du Conseil du 15 juillet 1991 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques (JO L 230 du 19.8.1991, p. 1).

([9]) Directive 2005/53/CE de la Commission du 16 septembre 2005 modifiant la directive 91/414/CEE du Conseil en vue d'y inscrire les substances actives chlorothalonil, chlorotoluron, cyperméthrine, daminozide et thiophanate-méthyl (JO L 241 du 17.9.2005, p. 51).

([10]) Règlement d'exécution (UE) nº 844/2012 de la Commission du 18 septembre 2012 établissant les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de la procédure de renouvellement des substances actives, conformément au règlement (CE) nº 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques (JO L 252 du 19.9.2012, p. 26).

Mardi 18 octobre 2022

C. considérant que la substance active difénoconazole a été inscrite à l'annexe I de la directive 91/414/CEE le 1er janvier 2009 par la directive 2008/69/CE ([11]) de la Commission et réputée approuvée en vertu du règlement (CE) nº 1107/2009;

D. considérant que la période d'approbation de l'hydroxy-8-quinoléine a déjà été prolongée d'un an par le règlement d'exécution (UE) 2021/1449 ([12]) de la Commission et à nouveau par le règlement d'exécution (UE) 2022/1480, qui prolonge la période d'approbation jusqu'au 31 décembre 2023;

E. considérant que la période d'approbation du chlorotoluron a déjà été prolongée d'un an par le règlement d'exécution (UE) nº 533/2013 ([13]) de la Commission, puis d'un an tous les ans depuis 2017 par les règlements d'exécution (UE) 2017/1511 ([14]), (UE) 2018/1262 ([15]), (UE) 2019/1589 ([16]), (UE) 2020/1511 ([17]) et (UE) 2021/1449 de la Commission, et désormais encore par le règlement d'exécution (UE) 2022/1480 de la Commission, qui prolonge la période d'approbation jusqu'au 31 octobre 2023, ce qui sera la septième prolongation de la période d'approbation initiale;

F. considérant que la période d'approbation du difénoconazole a déjà été prolongée trois fois d'un an par les règlements d'exécution (UE) 2019/1589, (UE) 2020/1511 et (UE) 2021/1449 de la Commission, et désormais encore par le règlement d'exécution (UE) 2022/1480, qui prolonge la période d'approbation jusqu'au 31 décembre 2023;

G. considérant que la Commission n'a pas justifié les prolongations, se contentant d'affirmer que: «L'évaluation de ces substances actives ayant été retardée pour des raisons indépendantes de la volonté des demandeurs, il apparaît que les approbations de ces substances actives expireront avant l'adoption d'une décision de renouvellement»;

([11]) Directive 2008/69/CE de la Commission du 1er juillet 2008 modifiant la directive 91/414/CEE du Conseil en vue d'y inscrire les substances actives clofentézine, dicamba, difénoconazole, diflubenzuron, imazaquine, lénacile, oxadiazon, piclorame et pyriproxyfène (JO L 172 du 2.7.2008, p. 9).

([12]) Règlement d'exécution (UE) 2021/1449 de la Commission du 3 septembre 2021 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de la validité de l'approbation des substances actives amidosulfuron, bifénox, chlorméquat, chlorotoluron, clofentézine, clomazone, cyperméthrine, daminozide, deltaméthrine, dicamba, difénoconazole, diflufénican, diméthachlore, étofenprox, fenoxaprop-P, fenpropidine, fludioxonyl, flufénacet, fosthiazate, huile de paraffine, huiles de paraffine, hydroxy-8-quinoléine, indoxacarbe, lénacile, MCPA, MCPB, nicosulfuron, penconazole, phénylphénol-2 (y compris ses sels comme le sel de sodium), piclorame, propaquizafop, prosulfocarbe, quizalofop-P-éthyle, quizalofop-P-téfuryle, soufre, tétraconazole, triallate, triflusulfuron et tritosulfuron (JO L 313 du 6.9.2021, p. 20).

([13]) Règlement d'exécution (UE) nº 533/2013 de la Commission du 10 juin 2013 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de la période d'approbation des substances actives 1-méthylcyclopropène, chlorothalonil, chlorotoluron, cyperméthrine, daminozide, forchlorfenuron, indoxacarbe, thiophanate-méthyl et tribenuron (JO L 159 du 11.6.2013, p. 9).

([14]) Règlement d'exécution (UE) 2017/1511 de la Commission du 30 août 2017 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation des périodes d'approbation des substances actives 1-méthylcyclopropène, béta-cyfluthrine, chlorothalonil, chlorotoluron, cyperméthrine, daminozide, deltaméthrine, diméthénamide-p, flufénacet, flurtamone, forchlorfenuron, fosthiazate, indoxacarbe, iprodione, MCPA, MCPB, silthiofam, thiophanate-méthyl et tribenuron (JO L 224 du 31.8.2017, p. 115).

([15]) Règlement d'exécution (UE) 2018/1262 de la Commission du 20 septembre 2018 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation des périodes d'approbation des substances actives 1-méthylcyclopropène, béta-cyfluthrine, chlorothalonil, chlorotoluron, clomazone, cyperméthrine, daminozide, deltaméthrine, diméthénamide-p, diuron, fludioxonyl, flufénacet, flurtamone, fosthiazate, indoxacarbe, MCPA, MCPB, prosulfocarbe, thiophanate-méthyl et tribenuron (JO L 238 du 21.9.2018, p. 62).

([16]) Règlement d'exécution (UE) 2019/1589 de la Commission du 26 septembre 2019 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de l'approbation des substances actives «amidosulfuron», «béta-cyfluthrine», «bifénox», «chlorotoluron», «clofentézine», «clomazone», «cyperméthrine», «daminozide», «deltaméthrine», «dicamba», «difénoconazole», «diflubenzuron», «diflufénican», «fenoxaprop-P», «fenpropidine», «fludioxonyl», «flufénacet», «fosthiazate», «indoxacarbe», «lénacile», «MCPA», «MCPB», «nicosulfuron», «piclorame», «prosulfocarbe», «pyriproxyfène», «thiophanate-méthyl», «triflusulfuron» et «tritosulfuron» (JO L 248 du 27.9.2019, p. 24).

([17]) Règlement d'exécution (UE) 2020/1511 de la Commission du 16 octobre 2020 modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de l'approbation des substances actives «amidosulfuron», «bifénox», «chlorotoluron», «clofentézine», «clomazone», «cyperméthrine», «daminozide», «deltaméthrine», «dicamba», «difénoconazole», «diflufénican», «fenoxaprop-P», «fenpropidine», «fludioxonyl», «flufénacet», «fosthiazate», «indoxacarbe», «lénacile», «MCPA», «MCPB», «nicosulfuron», «huiles de paraffine», «piclorame», «prosulfocarbe», «soufre», «triflusulfuron» et «tritosulfuron» (JO L 344 du 19.10.2020, p. 18).

Mardi 18 octobre 2022

Hydroxy-8-quinoléine

H. considérant qu'en 2015, le comité d'évaluation des risques de l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA) a émis un avis selon lequel l'hydroxy-8-quinoléine devrait être classée comme substance toxique pour la reproduction de catégorie 1B ([18]);

I. considérant qu'en 2016, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) a relevé, dans son examen par les pairs de l'évaluation des risques liés à l'hydroxy-8-quinoléine utilisée en tant que pesticide, plusieurs lacunes dans les données et deux sujets de préoccupation majeurs: d'une part, l'hydroxy-8-quinoléine doit être classée comme substance toxique pour la reproduction de catégorie 1B; d'autre part, la substance ne répondrait à aucune des dispositions provisoires relatives à ces critères d'approbation (point 3.6.5 concernant les propriétés perturbant le système endocrinien en rapport avec la santé humaine), étant donné que, parallèlement à la classification, des effets indésirables ont été observés sur les organes endocriniens dans les études disponibles ([19]);

J. considérant qu'en 2017, l'hydroxy-8-quinoléine a été inscrite par le règlement d'exécution (UE) 2017/2065 ([20]) de la Commission sur la «liste des substances dont on envisage la substitution» au motif qu'elle doit être considérée comme ayant des propriétés perturbant le système endocrinien susceptibles de provoquer des effets nocifs chez l'homme, et parce qu'elle est classée, aux termes du règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil ([21]), comme substance toxique pour la reproduction de catégorie 1B;

Chlorotoluron

K. considérant que, conformément au règlement (CE) n° 1272/2008, le chlorotoluron fait l'objet d'une classification harmonisée en tant que substance très toxique pour les organismes aquatiques, très toxique pour les organismes aquatiques entraînant des effets à long terme, susceptible de provoquer le cancer (Carc. 2) et susceptible de nuire au fœtus (Repr. 2);

L. considérant que des publications scientifiques associent le chlorotoluron à des effets perturbateurs endocriniens ([22]);

M. considérant qu'en 2015, le chlorotoluron a été inscrit par le règlement d'exécution (UE) 2015/408 sur la «liste des substances dont on envisage la substitution» au motif qu'il doit être considéré comme ayant des propriétés de perturbation du système endocrinien susceptibles de provoquer des effets nocifs chez l'homme et qu'il remplit les critères pour être considéré comme une substance persistante et toxique;

N. considérant que, dans ses résolutions du 10 octobre 2019, du 26 novembre 2020 et du 6 octobre 2021, le Parlement s'est déjà opposé aux précédentes prolongations de la période d'approbation du chlorotoluron;

([18]) Avis du comité d'évaluation des risques du 5 juin 2015 proposant une classification et un étiquetage harmonisés au niveau de l'UE pour la quinoléine-8-ol; hydroxy-8-quinoléine, https://echa.europa.eu/documents/10162/fb6bbac1-35b5-bf75-8592-0ccd93ad2615

([19]) EFSA, «Peer review of the pesticide risk assessment of the active substance 8-hydroxyquinoline», EFSA Journal 2016; 14(6):4493, https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2016.4493.

([20]) Règlement d'exécution (UE) 2017/2065 de la Commission du 13 novembre 2017 confirmant les conditions d'approbation de la substance active «hydroxy-8-quinoléine», telles qu'énoncées dans le règlement d'exécution (UE) n° 540/2011, et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/408 en ce qui concerne l'inscription de la substance active «hydroxy-8-quinoléine» dans la liste de substances dont on envisage la substitution (JO L 295 du 14.11.2017, p. 40).

([21]) Règlement (CE) n° 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, modifiant et abrogeant les directives 67/548/CEE et 1999/45/CE et modifiant le règlement (CE) n° 1907/2006 (JO L 353 du 31.12.2008, p. 1)

([22]) Voir notamment: Hong, M., Ping, Z., Jian, X., «Testicular toxicity and mechanisms of chlorotoluron compounds in the mouse», *Toxicology Mechanisms and Methods*, 2007; 17(8):483-8.

Mardi 18 octobre 2022

O. considérant que, dans ses réponses ([23]) aux précédentes objections à la prolongation de la période d'approbation pour le chlorotoluron, la Commission se borne à mentionner «l'étude sur laquelle s'est appuyée l'analyse d'impact réalisée avant l'adoption du règlement (UE) 2018/605 de la Commission» ([24]), dans laquelle «le chlorotoluron n'a pas été reconnu comme étant un perturbateur endocrinien potentiel», mais ignore le fait que l'étude n'a pas conduit au retrait du chlorotoluron de la liste des substances dont on envisage la substitution;

P. considérant qu'après l'adoption du règlement délégué (UE) 2017/2100 ([25]) et du règlement (UE) 2018/605, la Commission a chargé l'EFSA et l'ECHA d'élaborer des orientations harmonisées pour veiller à ce que les critères relatifs aux perturbateurs endocriniens adoptés par l'Union soient appliqués de manière cohérente en vue de l'évaluation des biocides et des pesticides dans l'Union; que ces orientations, qui intègrent de nouveaux tests de l'OCDE, ont été publiées en juin 2018 ([26]) mais n'ont pas été utilisées pour évaluer les effets perturbateurs endocriniens du chlorotoluron;

Q. considérant que le chlorotoluron n'a donc pas été correctement évalué de manière à lui permettre de ne plus être considéré comme un perturbateur endocrinien;

R. considérant que le projet de rapport d'évaluation de la demande de renouvellement relatif au chlorotoluron aurait dû être remis en 2016 au plus tard, mais qu'il n'a été remis que trois ans plus tard, en 2019, et que, trois ans après, il n'a apparemment toujours pas été évalué par l'EFSA;

Difénoconazole

S. considérant que le difénoconazole utilisé seul, ainsi qu'en association avec différents azoles, comme le penconazole, est susceptible d'induire une résistance au triazole dans la souche fongique *Aspergillus fumigatus* ([27]);

([23]) Suite donnée par la Commission à la résolution non législative du Parlement européen sur le projet de règlement d'exécution de la Commission modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 540/2011 en ce qui concerne la prolongation des périodes d'approbation des substances actives amidosulfuron, béta-cyfluthrine, bifénox, chlorotoluron, clofentézine, clomazone, cyperméthrine, daminozide, deltaméthrine, dicamba, difénoconazole, diflubenzuron, diflufénican, fenoxaprop-P, fenpropidine, fludioxonil, flufénacet, fosthiazate, indoxacarbe, lénacile, MCPA, MCPB, nicosulfuron, piclorame, prosulfocarbe, pyriproxyfène, thiophanate-méthyl, triflusulfuron et tritosulfuron, SP(2019)669, https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2019%2F2826(RSP)&l=fr;
suite donnée par la Commission à la résolution non législative du Parlement européen sur le règlement d'exécution (UE) 2020/1511 de la Commission du 16 octobre 2020 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de l'approbation des substances actives «amidosulfuron», «bifénox», «chlorotoluron», «clofentézine», «clomazone», «cyperméthrine», «daminozide», «deltaméthrine», «dicamba», «difénoconazole», «diflufénican», «fenoxaprop-P», «fenpropidine», «fludioxonyl», «flufénacet», «fosthiazate», «indoxacarbe», «lénacile», «MCPA», «MCPB», «nicosulfuron», «huiles de paraffine», «piclorame», «prosulfocarbe», «soufre», «triflusulfuron» et «tritosulfuron», SP(2021)129, https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2020%2F2853(RSP)&l=fr;
suite donnée par la Commission à la résolution non législative du Parlement européen sur le règlement d'exécution (UE) 2021/1449 de la Commission du 3 septembre 2021 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 540/2011 en ce qui concerne la prolongation de la validité de l'approbation des substances actives amidosulfuron, bifénox, chlorméquat, chlorotoluron, clofentézine, clomazone, cyperméthrine, daminozide, deltaméthrine, dicamba, difénoconazole, diflufénican, diméthachlore, étofenprox, fenoxaprop-P, fenpropidine, fludioxonyl, flufénacet, fosthiazate, huile de paraffine, huiles de paraffine, hydroxy-8-quinoléine, indoxacarbe, lénacile, MCPA, MCPB, nicosulfuron, penconazole, phénylphénol-2 (y compris ses sels comme le sel de sodium), piclorame, propaquizafop, prosulfocarbe, quizalofop-P-éthyle, quizalofop-P-téfuryle, soufre, tétraconazole, triallate, triflusulfuron et tritosulfuron, SP(2021)735, https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2021%2F2869(RSP)&l=fr.

([24]) Règlement (UE) 2018/605 de la Commission du 19 avril 2018 modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 1107/2009 en établissant des critères scientifiques pour la détermination des propriétés perturbant le système endocrinien (JO L 101 du 20.4.2018, p. 33).

([25]) Règlement délégué (UE) 2017/2100 de la Commission du 4 septembre 2017 définissant des critères scientifiques pour la détermination des propriétés perturbant le système endocrinien, conformément au règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil (JO L 301 du 17.11.2017, p. 1).

([26]) EFSA et ECHA, «Guidance for the identification of endocrine disruptors in the context of Regulations (EU) No 528/2012 and (EC) No 1107/2009», EFSA Journal 2018, 16(6):5311, https://www.efsa.europa.eu/fr/efsajournal/pub/5311.

([27]) Verweij, P.E., Lucas, J.A., Arendrup, M.C., Bowyer, P., Brinkmann, A.J.F., Denning, D.W., Dyer, P.S., Fisher, M.C., Geenen, P.L., Gisi, U., Hermann, D., Hoogendijk, A., Kiers, E., Lagrou, K., Melchers, W.J.G., Rhodes, J., Rietveld, A.G., Schoustra, S.E., Stenzel, K., Zwaan, B. J., et Fraaije, B.A., «The one health problem of azole resistance in Aspergillus fumigatus: current insights and future research agenda», *Fungal Biology Reviews*, Volume 34, numéro 4, 2020, p. 202-214, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1749461320300415.

T. considérant que la résistance au triazole chez *Aspergillus fumigatus* est un problème de santé publique croissant ([28]); que les données de plusieurs études ([29]) laissent sérieusement présumer que les azoles agricoles sont responsables de l'échec du traitement médical chez des patients n'ayant jamais reçu d'azole en milieu clinique;

U. considérant qu'un patient sur quatre admis en soins intensifs en raison de problèmes de santé liés à la COVID-19 s'est révélé infecté par *Aspergillus fumigatus*, et que 15 % d'entre eux sont diagnostiqués comme infectés par une variante résistante d'*Aspergillus fumigatus*; que ces patients deviennent presque incurables et que leur taux de survie est estimé à seulement 20 % ([30]);

V. considérant que la prolongation des périodes d'approbation de substances qui entraînent une résistance aux médicaments antifongiques est inacceptable du point de vue sanitaire;

Considérations générales concernant les prolongations des périodes d'approbation

W. considérant que le règlement (CE) n° 1107/2009 a pour objet de garantir un niveau élevé de protection de la santé humaine et animale et de l'environnement et, dans le même temps, de préserver la compétitivité de l'agriculture de l'Union; qu'il convient d'accorder une attention particulière à la protection des groupes vulnérables de la population, notamment des femmes enceintes, des nourrissons et des enfants;

X. considérant qu'il convient d'appliquer le principe de précaution et que le règlement (CE) n° 1107/2009 précise que des substances ne devraient entrer dans la composition de produits phytopharmaceutiques que s'il a été démontré qu'elles présentent un intérêt manifeste pour la production végétale et qu'elles ne devraient pas avoir d'effet nocif sur la santé humaine ou animale ou d'effet inacceptable sur l'environnement;

Y. considérant que le règlement (CE) n° 1107/2009 indique qu'il convient, pour des raisons de sécurité, que la période d'approbation des substances actives soit limitée dans le temps; que la période d'approbation devrait être proportionnelle aux éventuels risques inhérents à l'utilisation de ces substances, mais que, dans le cas d'espèce, il est clair que cette proportionnalité fait défaut;

Z. considérant que l'article 17 du règlement (CE) n° 1107/2009 ne saurait être interprété comme une disposition autorisant une prolongation de l'approbation d'une substance active pour une durée illimitée, mais devrait plutôt être compris comme une disposition prévoyant une prolongation limitée et exceptionnelle de quelques mois, ou tout au plus d'un an, afin d'éviter toute interruption de la commercialisation et de la vente des produits phytosanitaires, compte devant être dûment tenu de la nécessité d'atteindre un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement, qui constitue à la fois l'objectif premier du règlement (CE) n° 1107/2009 et un principe fondamental consacré par le droit primaire de l'Union, à savoir les articles 35 et 37 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et les articles 168 et 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

AA. considérant que l'interprétation actuelle de l'article 17 du règlement (CE) n° 1107/2009 par la Commission va à l'encontre des objectifs généraux dudit règlement et de l'intention des colégislateurs;

AB. considérant que la Commission et les États membres ont la possibilité et la responsabilité d'agir conformément au principe de précaution lorsque la possibilité d'effets nocifs sur la santé a été détectée mais que l'incertitude scientifique demeure, en adoptant des mesures provisoires de gestion des risques qui sont nécessaires pour assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine;

([28]) Cao, D., Wang, F., Yu, S., Dong, S., Wu, R., Cui, N., Ren, J., Xu, T., Wang, S., Wang, M., Fang, H., et Yu, Y., «Prevalence of Azole-Resistant Aspergillus fumigatus is Highly Associated with Azole Fungicide Residues in the Fields», *Environmental Science & Technology*, 2021, 55(5), 3041-3049, https://www.researchgate.net/publication/349087541_Prevalence_of_AzoleResistant_Aspergillus_fumigatus_is_Highly_Associated_with_Azole_Fungicide_Residues_in_the_Fields.

([29]) Berger, S., El Chazli, Y., Babu, A.F. et Coste, A.T., «Azole Resistance in Aspergillus fumigatus: A Consequence of Antifungal Use in Agriculture?», *Frontiers in Microbiology*, 2017; 8: 1024, https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5461301/.

([30]) https://huisarts.bsl.nl/levensbedreigende-schimmel-ontdekt-bij-kwart-coronapatienten-op-ic/

Mardi 18 octobre 2022

AC. considérant en particulier que, conformément à l'article 21 du règlement (CE) nº 1107/2009, la Commission peut réexaminer l'approbation d'une substance active à tout moment, notamment lorsqu'elle estime, compte tenu des nouvelles connaissances scientifiques et techniques, qu'il y a des raisons de penser que la substance ne satisfait plus aux critères d'approbation prévus à l'article 4 dudit règlement; que ce réexamen peut aboutir au retrait ou à la modification de l'approbation de la substance;

AD. considérant que la qualification des trois substances actives en tant que substances dont on envisage la substitution n'a pas conduit à une atténuation des risques en raison d'une mauvaise mise en application par les États membres du système de substitution obligatoire prévu à l'article 50 du règlement (CE) nº 1107/2009;

AE. considérant que la Commission, dans sa stratégie «De la ferme à la table» et sa stratégie en faveur de la biodiversité, s'est engagée à réduire de 50 % l'utilisation des pesticides chimiques en général et les risques qui y sont associés d'ici à 2030, ainsi qu'à réduire dans le même temps de 50 % l'utilisation des pesticides plus dangereux;

AF. considérant que les pesticides plus dangereux sont définis comme des pesticides contenant des substances actives qui remplissent les critères d'exclusion énoncés aux points 3.6.2 à 3.6.5 et 3.8.2 de l'annexe II du règlement (CE) nº 1107/2009 ou qui sont identifiées comme des substances dont la substitution est envisagée conformément aux critères énoncés au point 4 de ladite annexe, qui comprend les substances actives hydroxy-8-quinoléine, chlorotoluron et difénoconazole, ainsi que les substances étofenprox, flufénacet, lénacile, nicosulfuron et triallate, pour lesquelles les périodes d'approbation sont toutes prolongées d'un an par le règlement d'exécution (UE) 2022/1480, sans réévaluation appropriée des risques;

AG. considérant que les prolongations continues des périodes d'approbation de ces pesticides chimiques les plus dangereux sans réévaluation adéquate, complète et en temps utile de leurs propriétés dangereuses sont contreproductives dans la poursuite des objectifs du pacte vert pour l'Europe;

AH. considérant que, conformément à l'article 4, paragraphe 7, et à l'annexe II, point 3.6.4, du règlement (CE) nº 1107/2009, une substance active ne peut être approuvée lorsqu'elle est toxique pour la reproduction de catégorie 1B, sauf dans les cas où, sur la base d'éléments de preuve documentés inclus dans la demande, une substance active est nécessaire pour contrôler un danger phytosanitaire grave qui ne peut être maîtrisé par d'autres moyens disponibles, y compris par des méthodes non chimiques, auquel cas des mesures d'atténuation des risques doivent être prises pour réduire au minimum l'exposition de l'homme et de l'environnement à la substance active, ou lorsque l'exposition de l'homme à cette substance active contenue dans un produit phytopharmaceutique, dans les conditions d'utilisation réalistes proposées, est négligeable, c'est-à-dire si le produit est mis en œuvre dans des systèmes fermés ou dans d'autres conditions excluant tout contact avec l'homme et si les résidus de la substance active concernée dans les denrées alimentaires et les aliments pour animaux ne dépassent pas la valeur par défaut fixée conformément à l'article 18, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) nº 396/2005 du Parlement européen et du Conseil ([31]);

AI. considérant que, conformément à l'article 4, paragraphe 7, et à l'annexe II, point 3.6.5, du règlement (CE) nº 1107/2009, une substance active ne peut être approuvée lorsqu'elle est considérée comme ayant des effets perturbateurs endocriniens pouvant être néfastes pour l'homme, sauf dans les cas où, sur la base d'éléments de preuve documentés inclus dans la demande, une substance active est nécessaire pour contrôler un danger phytosanitaire grave qui ne peut être maîtrisé par d'autres moyens disponibles, y compris par des méthodes non chimiques, auquel cas des mesures d'atténuation des risques doivent être prises pour réduire au minimum l'exposition de l'homme et de l'environnement à la substance active, ou lorsque l'exposition de l'homme à cette substance active contenue dans un produit phytopharmaceutique, dans les conditions d'utilisation réalistes proposées, est négligeable, c'est-à-dire si le produit est mis en œuvre dans des systèmes fermés ou dans d'autres conditions excluant tout contact avec l'homme et si les résidus de la substance active concernée dans les denrées alimentaires et les aliments pour animaux ne dépassent pas la valeur par défaut fixée conformément à l'article 18, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) nº 396/2005;

AJ. considérant qu'il est inacceptable que des substances susceptibles de remplir les critères d'exclusion applicables aux substances actives continuent d'être autorisées dans l'Union et mettent ainsi en danger la santé publique et environnementale;

([31]) Règlement (CE) nº 396/2005 du Parlement européen et du Conseil du 23 février 2005 concernant les limites maximales applicables aux résidus de pesticides présents dans ou sur les denrées alimentaires et les aliments pour animaux d'origine végétale et animale et modifiant la directive 91/414/CEE du Conseil (JO L 70 du 16.3.2005, p. 1).

Mardi 18 octobre 2022

AK. considérant que les demandeurs peuvent tirer parti du fait que la Commission a intégré dans ses méthodes de travail une prolongation immédiate et automatique des périodes d'approbation des substances actives lorsque la réévaluation des risques n'a pas été menée à son terme, en fournissant des données incomplètes de manière à prolonger intentionnellement le processus de réévaluation et en demandant de nouvelles dérogations et conditions spéciales, ce qui aboutit à des risques inacceptables pour l'environnement et la santé humaine, étant donné que, pendant ce temps, l'exposition à la substance dangereuse se poursuit;

AL. considérant que, dans sa résolution du 13 septembre 2018, le Parlement a invité la Commission et les États membres «à s'assurer que l'extension pour motifs procéduraux de la période d'approbation jusqu'au terme de la procédure, visée à l'article 17 du règlement, ne sera pas utilisée pour les substances mutagènes, cancérigènes ou toxiques pour la reproduction, donc appartenant à la catégorie 1A ou 1B, ou pour les substances actives dotées de propriétés perturbatrices du système endocrinien et dangereuses pour les êtres humains ou les animaux, comme cela est actuellement le cas pour des substances telles que la flumioxazine, le thiaclopride, le chlorotoluron et la dimoxystrobin»;

AM. considérant qu'à la suite des précédentes prolongations, en substances actives, dont l'hydroxy-8-quinoléine, le chlorotoluron et le difénoconazole2021, des périodes d'approbation de plusieurs, en vertu du règlement d'exécution (UE) 2021/1449, une seule des 39 substances couvertes par ledit règlement d'exécution a été renouvelée, alors qu'au titre du règlement (CE) nº 1107/2009, les périodes d'approbation de pas moins de 46 substances sont prolongées, dont beaucoup pour la troisième, la quatrième, la cinquième, la sixième, voire la septième fois;

AN. considérant que la démarche de la Commission consistant à prolonger les périodes d'approbation de 46 substances actives par le même acte d'exécution limite les possibilités d'opposition des États membres au sein du comité à certaines de ces substances actives particulièrement préoccupantes, dont l'hydroxy-8-quinoléine, le chlorotoluron et le difénoconazole;

AO. considérant que les organisations non gouvernementales Pesticide Action Network Europe et Pollinis ont présenté des demandes de réexamen interne afin de contester la légalité des prolongations répétées des périodes d'approbation des substances actives dimoxystrobine, pour la première, et boscalid, pour la seconde, et que, dans le cas de la dimoxystrobine, un recours en annulation a été formé ([32]);

1. considère que le règlement d'exécution (UE) 2022/1480 excède les compétences d'exécution prévues dans le règlement (CE) nº 1107/2009;

2. considère que le règlement d'exécution (UE) 2022/1480 n'est pas conforme au droit de l'Union en ce qu'il ne respecte pas le principe de précaution;

3. dénonce vivement le retard considérable pris dans le processus de renouvellement de l'autorisation et l'identification des perturbateurs endocriniens;

4. estime que la décision de prolonger les périodes d'approbation de l'hydroxy-8-quinoléine, du chlorotoluron et du difénoconazole n'est pas conforme aux critères de sécurité énoncés à l'annexe II du règlement (CE) nº 1107/2009 et ne repose ni sur des preuves que ces substances peuvent être utilisées en toute sécurité ni sur un besoin urgent et démontré de celles-ci pour la production alimentaire dans l'Union;

5. demande à la Commission d'abroger le règlement d'exécution (UE) 2022/1480 et de présenter au comité un nouveau projet qui tienne compte des preuves scientifiques relatives aux propriétés nocives de toutes les substances concernées, en particulier de l'hydroxy-8-quinoléine, du chlorotoluron et du difénoconazole;

6. invite la Commission à ne présenter des projets de règlement d'exécution qu'en vue de prolonger la période d'approbation de substances pour lesquelles, au regard de l'état des connaissances scientifiques, elle ne devrait pas être amenée à présenter une proposition de non-renouvellement de l'approbation de la substance active concernée;

7. demande à la Commission de retirer les approbations concernant des substances pour lesquelles il existe des preuves ou des doutes raisonnables qu'elles ne satisferont pas aux critères de sécurité énoncés dans le règlement (CE) nº 1107/2009;

([32]) Affaire T-412/22, *PAN Europe/ Commission*, https://curia.europa.eu/juris/fiche.jsf?nat=or&mat=or&pcs=Oor&jur=C%2CT%2CF&num=T412%252F22&for=&jge=&dates=&language=fr&pro=&cit=none%252CC%252CCJ%252CR%252C2008E%252C%252C%252C%252C%252C%252C%252C%252C%252C%252Ctrue%252Cfalse%252Cfalse&oqp=&td=%3BALL&avg=&lgrec=en&id=T%3B412%3B22%3BRD%3B1%3BP%3B1%3BT2022%2F0412%2FP&lg=&cid=1215654.

Mardi 18 octobre 2022

8. invite la Commission à dûment justifier ses décisions de prolonger les périodes d'approbation des substances actives à l'avenir et à cesser de présenter ces propositions de prolongation «par paquet», afin de renforcer le contrôle exercé par les États membres sur ces décisions;

9. invite les États membres à assurer la réévaluation correcte et rapide des approbations des substances actives pour lesquelles ils sont les États membres rapporteurs et à veiller à ce que les retards actuels soient résorbés efficacement et dans les meilleurs délais;

10. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

Mardi 18 octobre 2022

P9_TA(2022)0364

Adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie à l'espace Schengen

Résolution du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur l'adhésion de la Roumanie et de la Bulgarie à l'espace Schengen (2022/2852(RSP))

(2023/C 149/02)

Le Parlement européen,

— vu le protocole intégrant l'acquis de Schengen dans le cadre de l'Union européenne (11997D/PRO/02),

— vu l'article 67, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE), qui prévoit que l'Union constitue un espace de liberté, de sécurité et de justice qui «assure l'absence de contrôles des personnes aux frontières intérieures»,

— vu l'article 21, paragraphe 1, du traité FUE, selon lequel tout citoyen de l'Union a le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres,

— vu l'article 4, paragraphe 2, de l'acte d'adhésion de 2005,

— vu la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, notamment son article 45, qui dispose que tout citoyen de l'Union a le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres,

— vu les projets de décisions du Conseil du 29 septembre 2010 (14142/10) et du 8 juillet 2011 (14142/1/10) relatives à l'application de la totalité des dispositions de l'acquis de Schengen dans la République de Bulgarie et en Roumanie,

— vu le projet de décision du Conseil du 7 décembre 2011 (14302/3/11) relative au cadre d'application de la totalité des dispositions de l'acquis de Schengen dans la République de Bulgarie et en Roumanie,

— vu sa position du 8 juin 2011 sur le projet de décision du Conseil relative à l'application de la totalité des dispositions de l'acquis de Schengen dans la République de Bulgarie et en Roumanie ([1]),

— vu les conclusions du Conseil «Justice et affaires intérieures» des 9 et 10 juin 2011, 22 et 23 septembre 2011, 25 et 26 octobre 2012, 7 et 8 mars 2013 et 5 et 6 décembre 2013,

— vu sa résolution du 13 octobre 2011 sur l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à Schengen ([2]),

— vu les conclusions du Conseil européen du 9 décembre 2011 et des 1er et 2 mars 2012,

— vu la décision (UE) 2017/1908 du Conseil du 12 octobre 2017 concernant la mise en application en République de Bulgarie et en Roumanie de certaines dispositions de l'acquis de Schengen relatives au système d'information sur les visas ([3]),

— vu la décision (UE) 2018/934 du Conseil du 25 juin 2018 concernant la mise en application en République de Bulgarie et en Roumanie des dispositions restantes de l'acquis de Schengen relatives au système d'information Schengen ([4]),

([1]) JO C 380 E du 11.12.2012, p. 160.
([2]) JO C 94 E du 3.4.2013, p. 13.
([3]) JO L 269 du 19.10.2017, p. 39.
([4]) JO L 165 du 2.7.2018, p. 37.

Mardi 18 octobre 2022

— vu la communication de la Commission du 2 juin 2021 intitulée «Stratégie pour un espace Schengen pleinement opérationnel et résilient» (COM(2021)0277),

— vu la proposition, faite par la Commission, de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2016/399 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (COM(2021)0891),

— vu la communication de la Commission du 24 mai 2022 intitulée «Rapport 2022 sur la situation dans l'espace Schengen» (COM(2022)0301),

— vu le règlement (UE) 2022/922 du Conseil du 9 juin 2022 relatif à la création et au fonctionnement d'un mécanisme d'évaluation et de contrôle destiné à vérifier l'application de l'acquis de Schengen, et abrogeant le règlement (UE) nº 1053/2013 ([5]),

— vu le projet de décision du Conseil du 23 juin 2022 (10624/22) relative à l'application intégrale des dispositions de l'acquis de Schengen en République de Croatie,

— vu sa résolution du 11 décembre 2018 sur l'application de la totalité des dispositions de l'acquis de Schengen en Bulgarie et en Roumanie: suppression des contrôles aux frontières intérieures terrestres, maritimes et aériennes ([6]),

— vu sa résolution du 19 juin 2020 sur la situation dans l'espace Schengen au temps de la pandémie de COVID-19 ([7]),

— vu sa résolution du 8 juillet 2021 sur le rapport annuel sur le fonctionnement de l'espace Schengen ([8]),

— vu l'article 132, paragraphe 2, de son règlement intérieur,

A. considérant que la Bulgarie et la Roumanie ont adopté l'acquis de Schengen lors de leur adhésion à l'Union européenne en 2007; que la Bulgarie a indiqué en 2008 qu'elle était disposée à entamer les évaluations menées sous la responsabilité du groupe de travail «Évaluation de Schengen» (SCH-EVAL), qui comprend des experts d'États membres de l'espace Schengen; qu'en 2007 et 2008, la Roumanie s'est dite prête à commencer les évaluations sous l'égide de SCH-EVAL;

B. considérant que l'achèvement du processus d'évaluation Schengen pour la Bulgarie et la Roumanie et le degré de préparation des deux pays en vue de la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions de l'acquis de Schengen ont été confirmés par les experts de SCH-EVAL, ainsi que par le Conseil, dans ses conclusions des 9 et 10 juin 2011; que, dans son projet de décision du 8 juillet 2011, le Conseil a vérifié que les conditions nécessaires à l'application de l'acquis de Schengen étaient remplies dans tous les domaines, à savoir la protection des données, les frontières aériennes, les frontières terrestres, la coopération policière, le système d'information Schengen, les frontières maritimes et les visas; qu'outre le défi que représente la gestion des frontières extérieures de l'Union européenne, l'achèvement du processus d'évaluation de Schengen a amené les deux pays à restructurer fondamentalement leurs systèmes de surveillance des frontières et à investir dans une capacité répressive accrue; que, conformément à l'acte d'adhésion de 2005, l'aboutissement des procédures d'évaluation de Schengen est la seule condition préalable à la pleine application de l'acquis de Schengen, y compris la suppression des contrôles aux frontières intérieures terrestres, maritimes et aériennes; que l'état de préparation de la Bulgarie et de la Roumanie en vue de l'application intégrale de l'acquis de Schengen a été reconnu à de multiples reprises au Conseil par les chefs d'État ou de gouvernement, ainsi par la Commission et par le Parlement, y compris dernièrement dans le rapport 2022 de la Commission sur la situation dans l'espace Schengen et dans la résolution du Parlement du 8 juillet 2021 sur le rapport annuel sur le fonctionnement de l'espace Schengen;

([5]) JO L 160 du 15.6.2022, p. 1.
([6]) JO C 388 du 13.11.2020, p. 18.
([7]) JO C 362 du 8.9.2021, p. 77.
([8]) JO C 99 du 1.3.2022, p. 158.

Mardi 18 octobre 2022

C. considérant que, dans son projet de décision du 29 septembre 2010, le Conseil a proposé l'application intégrale de l'acquis de Schengen en Bulgarie et en Roumanie et la suppression des contrôles aux frontières intérieures terrestres, maritimes et aériennes; que, dans sa position du 8 juin 2011, le Parlement a approuvé cette décision et a demandé au Conseil de le consulter à nouveau s'il avait l'intention de la modifier en profondeur;

D. considérant que l'adoption de la décision du Conseil par le Conseil «Justice et affaires intérieures» a été reportée à maintes reprises;

E. considérant qu'avec la décision du Conseil du 12 octobre 2017, la Bulgarie et la Roumanie se sont vu accorder un accès passif au système d'information sur les visas; que, dans son projet de décision du 18 avril 2018, le Conseil a proposé l'application intégrale des dispositions restantes de l'acquis de Schengen relatives au système d'information Schengen dans les deux États membres;

F. considérant que ni l'acte d'adhésion de 2005 ni le mécanisme d'évaluation Schengen ne prévoient la fixation de délais différents pour la suppression des contrôles aux frontières intérieures terrestres, maritimes et aériennes; que tous les élargissements précédents de l'espace Schengen ont été réalisés au moyen d'un acte juridique unique;

G. considérant que le Conseil a consulté le Parlement au sujet de son projet de décision du Conseil relative à l'application intégrale des dispositions de l'acquis de Schengen en République de Croatie (10624/22); que le Parlement examine actuellement ce projet de décision du Conseil;

H. considérant que l'espace Schengen est un dispositif unique en son genre et l'une des plus grandes réussites de l'Union européenne, facilitant la libre circulation des personnes au sein de l'espace Schengen sans contrôles aux frontières intérieures; qu'il a été rendu possible grâce à diverses mesures compensatoires, comme l'établissement du système d'information Schengen afin de renforcer les échanges d'informations, et la création d'un mécanisme d'évaluation pour vérifier la mise en œuvre de l'acquis de Schengen par les États membres et renforcer la confiance mutuelle dans le fonctionnement de l'espace Schengen;

I. considérant que tous les États membres qui font partie de l'espace Schengen sont tenus de se conformer à l'acquis de Schengen, notamment en ce qui concerne les droits fondamentaux, conformément à l'article 4 du code frontières Schengen ([9]);

J. considérant que le maintien des contrôles aux frontières intérieures dans l'Union et leur réintroduction dans l'espace Schengen ont de graves répercussions sur la vie des citoyens européens, notamment des travailleurs mobiles et de toutes les personnes bénéficiant du principe de libre circulation à l'intérieur de l'Union, et qu'ils altèrent considérablement la confiance dans les institutions européennes et l'intégration européenne; que cela entraîne des coûts opérationnels directs et des coûts d'investissement directs pour les travailleurs frontaliers et mobiles, les touristes, les transporteurs routiers de marchandises et les administrations publiques, et a des effets négatifs sur les économies des États membres et le fonctionnement du marché intérieur de l'Union, y compris une incidence négative sur l'environnement en raison du grand nombre de camions ralentis par l'attente aux points de passage frontaliers; considérant que le maintien des contrôles aux frontières intérieures de la Bulgarie et de la Roumanie a, en particulier, une incidence négative sur le principe d'égalité et de non-discrimination au sein de l'Union, ainsi que sur les exportations et les importations en provenance et à destination des deux États membres, et sur les opérations de transport au départ et à destination de certains des plus grands ports de fret et de passagers du Sud de l'Europe, ce qui se traduit par des pertes financières et une augmentation des dépenses;

K. considérant que l'application de la totalité des dispositions de l'acquis de Schengen dans la République de Bulgarie et en Roumanie renforcerait l'espace Schengen et contribuerait à garantir l'égalité des droits pour tous les citoyens au sein de cet espace;

1. rappelle que toutes les conditions nécessaires à l'application intégrale de l'acquis de Schengen à la Roumanie et à la Bulgarie étaient déjà remplies par les deux États membres en 2011;

([9]) Règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen) (JO L 77 du 23.3.2016, p. 1).

Mardi 18 octobre 2022

2. est consterné par le fait qu'au cours des 11 années qui se sont écoulées depuis lors, le Conseil n'ait pas pris de décision sur l'application intégrale de l'acquis de Schengen à la Bulgarie et à la Roumanie, malgré les nombreuses demandes formulées à cette fin tant par la Commission que par le Parlement;

3. rappelle sa position de longue date, qu'il a exposée dans sa résolution du 11 décembre 2018, en faveur de l'application intégrale de l'acquis de Schengen à la Bulgarie et à la Roumanie;

4. salue le fait que la Roumanie et la Bulgarie soient disposées à accueillir volontairement une mission d'information, ce qui constitue, de leur part, une mise en pratique du principe de coopération loyale et de confiance mutuelle, bien qu'elles aient déjà satisfait à toutes les exigences légales et qu'il n'existe aucun motif de procéder à d'autres évaluations;

5. prie instamment le Conseil de faire tout le nécessaire pour adopter sa décision sur l'application intégrale des dispositions de l'acquis de Schengen à la République de Bulgarie et à la Roumanie d'ici la fin de 2022, de manière à permettre la suppression, début 2023, du contrôle des personnes à toutes les frontières intérieures pour ces deux États membres;

6. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission, ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

Jeudi 20 octobre 2022

P9_TA(2022)0371

L'état de droit à Malte, cinq ans après l'assassinat de Daphne Caruana Galizia

Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur l'état de droit à Malte, cinq ans après l'assassinat de Daphne Caruana Galizia (2022/2866(RSP))

(2023/C 149/03)

Le Parlement européen,

— vu les articles 2, 4, 5, 6, 7, 9 et 10 du traité sur l'Union européenne (traité UE),

— vu l'article 20 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu les articles 6, 7, 8, 10, 11, 12 et 47 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (la «charte»),

— vu ses résolutions du 15 novembre 2017 ([1]), du 28 mars 2019 ([2]), du 16 décembre 2019 ([3]) et du 29 avril 2021 ([4]) sur l'état de droit à Malte,

— vu les auditions, les échanges de vues et les visites de délégations auxquels a procédé le groupe de surveillance de la démocratie, de l'état de droit et des droits fondamentaux de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures depuis le 15 novembre 2017,

— vu les échanges de lettres entre le président du groupe de surveillance de la démocratie, de l'état de droit et des droits fondamentaux et le Premier ministre maltais,

— vu la résolution 2293 (2019) de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe du 26 juin 2019 intitulée «L'assassinat de Daphne Caruana Galizia et l'État de droit à Malte et ailleurs: veiller à ce que toute la lumière soit faite»,

— vu le rapport de suivi de la résolution 2293 (2019) de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, approuvé par la commission des questions juridiques et des droits de l'homme de l'Assemblée parlementaire le 8 décembre 2020,

— vu l'avis n° 993/2020 de la Commission de Venise du 8 octobre 2020 sur dix lois et projets de loi mettant en œuvre des propositions législatives objets de l'avis CDL-AD(2020)006,

— vu le rapport du commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, faisant suite à sa visite en Pologne du 11 au 16 octobre 2021,

— vu la lettre du 23 septembre 2022 du commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe au Premier ministre maltais, et la réponse du 4 octobre 2022 de ce dernier,

— vu le rapport 2022 de la Commission européenne sur l'état de droit (COM(2022)0500),

— vu le rapport de mission de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures (LIBE) faisant suite à la visite de sa délégation sur l'état de droit à La Valette (Malte), du 23 au 25 mai 2022,

— vu l'article 132, paragraphe 2, de son règlement intérieur,

---

([1]) JO C 356 du 4.10.2018, p. 29.
([2]) JO C 108 du 26.3.2021, p. 107.
([3]) JO C 255 du 29.6.2021, p. 22.
([4]) JO C 506 du 15.12.2021, p. 64.

Jeudi 20 octobre 2022

A. considérant que l'Union est fondée sur les valeurs communes, consacrées à l'article 2 du traité UE, que sont le respect de la dignité humaine, la liberté, la démocratie, l'égalité, l'état de droit, ainsi que le respect des droits de l'homme, y compris des droits des personnes appartenant à des minorités, valeurs communes aux États membres de l'Union et que les pays candidats doivent respecter pour adhérer à l'Union dans le cadre des critères de Copenhague, lesquelles ne peuvent pas être ignorées ou réinterprétées après l'adhésion; que la démocratie, l'état de droit et les droits fondamentaux sont des valeurs complémentaires et que, lorsqu'elles sont affaiblies, l'Union est confrontée à une menace systémique, tout comme les droits et les libertés de ses citoyens;

B. considérant que l'état de droit, le respect de la démocratie, des droits de l'homme, des libertés fondamentales et des valeurs et principes consacrés par les traités de l'Union européenne et les instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme sont des obligations s'imposant à l'Union et à ses États membres qui doivent être honorées;

C. considérant que la charte fait partie intégrante du droit primaire de l'Union; que la liberté d'expression et la liberté et le pluralisme des médias sont consacrés à l'article 11 de la charte et à l'article 10 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH);

D. considérant que l'indépendance du pouvoir judiciaire est consacrée par l'article 19, paragraphe 1, du traité UE, par l'article 47 de la charte et par l'article 6 de la CEDH, et qu'elle constitue une condition essentielle du principe démocratique de séparation des pouvoirs;

E. considérant que les journalistes en général, et plus particulièrement les journalistes d'investigation, tant au sein qu'en dehors de l'Union, sont de plus en plus la cible de «poursuites-bâillons» dont le seul but est de les empêcher d'exercer leur métier, d'éviter tout contrôle public et de permettre aux autorités d'échapper à toute responsabilité; que cette situation a des effets dévastateurs pour la liberté des médias;

F. considérant que les États membres devraient encourager la mise en place de mécanismes d'alerte précoce et de réaction rapide afin de garantir aux journalistes et aux autres acteurs des médias de bénéficier immédiatement de mesures de protection lorsqu'ils sont menacés; que ces mécanismes devraient être soumis à un véritable contrôle de la société civile et garantir la protection des lanceurs d'alerte et des sources qui souhaitent rester anonymes;

G. considérant que, pour éviter que des actes restent impunis, les États membres ont l'obligation de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour traduire en justice les auteurs de crimes contre des journalistes et d'autres acteurs des médias; que les enquêtes et les poursuites devraient tenir compte de l'ensemble des différents rôles — réels et potentiels — dans ces crimes, notamment joués par les initiateurs, les instigateurs, les auteurs et les complices, ainsi que de la responsabilité pénale qui découle de chacun de ces rôles;

H. considérant que Daphne Caruana Galizia, journaliste et blogueuse d'investigation maltaise spécialisée dans les questions de corruption, a été assassinée dans un attentat à la voiture piégée le 16 octobre 2017; qu'elle était la cible d'actes de harcèlement et de nombreuses menaces prenant la forme d'appels téléphoniques, de lettres et de SMS et que sa maison a été incendiée; que le 16 mars 2021, le tueur à gages ayant plaidé coupable du meurtre de Daphne Caruana Galizia a déclaré sous serment devant un tribunal qu'un projet d'assassinat au moyen d'un fusil d'assaut AK-47 avait déjà été fomenté contre elle deux ans avant sa mort; que, le premier jour de leur procès, le 14 octobre 2022, les deux autres tueurs à gages accusés ont plaidé coupables devant le tribunal et ont été condamnés à 40 ans d'emprisonnement;

I. considérant que les enquêtes sur l'assassinat menées par les autorités maltaises avec l'aide d'Europol ont conduit à l'identification, à l'inculpation et au procès, toujours en cours, de plusieurs suspects et possiblement de l'un des commanditaires potentiels, le détenteur de la société 17 Black Ltd basée à Dubaï et ancien membre du conseil d'administration d'ElectroGas Malta Ltd, premier producteur d'électricité à Malte, qui a été arrêté le 20 novembre 2019 alors qu'il tentait apparemment de fuir Malte; que le Federal Bureau of Investigation (FBI) américain a également participé aux enquêtes;

J. considérant que les Émirats arabes unis ont servi à dissimuler des transactions qui seraient liées à la corruption, que Daphne Caruana Galizia était en train de percer à jour au moment de son assassinat,

K. considérant que des sociétés établies au Panama et détenues par l'ancien chef de cabinet de l'ancien Premier ministre maltais et par l'ancien ministre du tourisme, précédemment ministre de l'énergie, devaient recevoir des fonds de la société 17 Black Ltd, établie à Dubaï; que les liens existants entre la société 17 Black Ltd et de nombreux projets publics à Malte continuent d'être dévoilés;

L. considérant que département d'État des États-Unis a mis en cause le chef de cabinet de l'ancien Premier ministre maltais et de l'ancien ministre du tourisme, précédemment ministre de l'énergie, ainsi que leurs familles en raison de leur implication dans des faits de corruption graves, et les a donc frappés d'une interdiction d'entrée sur le territoire américain;

M. considérant que Daphne Caruana Galizia a révélé que la banque Pilatus était l'établissement bancaire de prédilection pour les transactions douteuses impliquant des personnes politiquement exposées de Malte et d'Azerbaïdjan; que le commissaire de police maltais a déclaré publiquement, en août 2020, l'imminence de l'inculpation de personnes ayant participé à des activités criminelles à la banque Pilatus; que 26 mois plus tard, seule une personne a été inculpée et les enquêtes semblent au point mort; que les personnes impliquées avaient le droit d'entrer dans le pays et d'en sortir librement malgré l'émission de mandats d'arrêt; qu'un ancien responsable de la conformité au sein de l'autorité maltaise des jeux a été autorisé à quitter Malte, alors qu'il se trouvait en vacances avec l'ancien Premier ministre maltais, malgré un mandat d'arrêt européen le ciblant, avant d'être finalement interpellé à son arrivée en Italie;

N. considérant que Daphne Caruana Galizia et les Panama Papers ont révélé que deux associés au sein de la société Nexia BT, liée à Mossack-Fonseca, qui n'existe plus aujourd'hui, considérés comme étant à la source des structures de blanchiment de capitaux mises en place pour faciliter la corruption, ont été mis en examen uniquement au titre de certaines des allégations formulées à leur encontre, le scandale ElectroGas n'en faisant pas partie;

O. considérant que l'accord sur la sécurité de l'approvisionnement en gaz naturel liquéfié entre ElectroGas Malta Ltd et le gouvernement maltais, signé par l'ancien ministre du tourisme, ministre de l'énergie en 2015, a été gardé secret pendant des années et n'a été dévoilé qu'en septembre 2022 par la Fondation Daphne Caruana Galizia et un média; que l'actuelle procureure générale s'est attirée des critiques pour avoir facilité la signature de ce contrat sans autre forme approbation de la part du cabinet ou du parlement en sa qualité de procureure générale adjointe, fonction qu'elle exerçait à l'époque; qu'au moment de son assassinat, Daphne Caruana Galizia enquêtait sur une quantité importante de documents internes d'ElectroGas Malta Ltd;

P. considérant que l'un des complices présumés et certains enregistrements présentés lors du procès ont impliqué l'ancien chef de cabinet du Premier ministre maltais dans la planification et le financement du meurtre; que le 20 mars 2021, cet individu et plusieurs de ses associés ont été arrêtés et accusés de blanchiment de capitaux, de fraude, de corruption et d'usage de faux dans le cadre d'une autre affaire, sur laquelle travaillait Daphne Caruana Galizia;

Q. considérant qu'une enquête publique indépendante sur l'assassinat de Daphne Caruana Galizia a été ouverte fin 2019 et clôturée le 29 juillet 2021; que les responsables de l'enquête publique ont publié un rapport contenant un ensemble de conclusions et de recommandations relatives au renforcement de l'état de droit, au respect de la liberté de la presse, à la liberté d'expression et à la protection des journalistes, à une réforme juridique au niveau constitutionnel et à des propositions législatives sur la liberté des médias; que ces responsables ont également établi que «même si rien ne prouve que l'État ait, en soi, joué un rôle dans l'assassinat de Daphne Caruana Galizia […], l'État devrait assumer la responsabilité de l'assassinat pour avoir créé un climat d'impunité émanant du plus haut niveau au cœur de l'administration à Castille ([5]) et étendu son emprise tentaculaire à d'autres entités telles que les institutions réglementaires et la police, provoquant ainsi l'effondrement de l'état de droit»;

R. considérant que le gouvernement maltais a proposé plusieurs réformes afin de donner suite à certaines des recommandations formulées, notamment un projet de loi visant à renforcer la liberté des médias et une proposition de loi contre les poursuites-bâillons; que la mise en œuvre des réformes du système judiciaire maltais entamées en 2020 se poursuit;

([5]) L'Auberge de Castille située à La Valette accueille depuis mars 1972 le cabinet du Premier ministre de Malte.

Jeudi 20 octobre 2022

S. considérant que la dernière évaluation de l'instrument de surveillance du pluralisme des médias indique qu'à Malte le risque global en ce qui concerne le pluralisme des médias est «moyen», mais que le risque est jugé «élevé» pour ce qui est de l'autonomie éditoriale et de l'indépendance politique;

T. considérant que la plateforme d'information maltaise *The Shift News* a fait l'objet de 40 recours distincts formés par des autorités publiques contre des demandes concernant la liberté d'information à propos des dépenses publiques à l'égard des médias indépendants;

U. considérant que la réforme judiciaire entreprise par les autorités maltaises a été mentionnée dans le discours sur l'état de l'Union de 2021;

V. considérant que le comité d'experts sur l'évaluation des mesures de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme (MONEYVAL) a reconnu les progrès considérables accomplis par Malte quant au niveau de conformité avec les normes du groupe d'action financière, jugé conforme, et a retiré Malte de la liste grise après douze mois;

W. considérant que, dans son rapport de mission faisant suite à la visite de la délégation de la commission LIBE sur l'état de droit à Malte du 23 au 25 mai 2022, le groupe de surveillance de la démocratie, de l'état de droit et des droits fondamentaux de la commission LIBE du Parlement s'est déclaré préoccupé par la lenteur des progrès dans le suivi de l'assassinat de Daphne Caruana Galizia et par la mise en œuvre des recommandations de l'enquête publique, entre autres, tout en reconnaissant que les procédures judiciaires sont toujours en cours;

1. rend hommage à Daphne Caruana Galizia cinq ans après son assassinat et à son travail essentiel pour dénoncer la corruption, la criminalité organisée, la fraude fiscale et le blanchiment de capitaux, et confronter les personnes impliquées dans ces activités illégales à la responsabilité de leurs actes; condamne fermement la criminalisation, les attaques et les assassinats de journalistes, qui ne font qu'exercer leur métier, notamment les assassinats de Ján Kuciak et de sa fiancée Martina Kušnírová le 21 février 2018, de Viktoria Marinova le 6 octobre 2018, du journaliste grec Giorgos Karaivaz le 9 avril 2021 et du journaliste néerlandais Peter R. de Vries le 15 juillet 2021, et souligne le rôle crucial qu'ils jouent pour découvrir la vérité, protéger la démocratie et mettre fin à la culture de l'impunité; rend également hommage à tous les journalistes tués en Europe ces dernières années; réaffirme l'importance capitale que revêtent des médias indépendants et une société civile dynamique en tant que piliers fondamentaux de la justice, de la démocratie et de l'état de droit; relève que l'assassinat de journalistes ne touche pas seulement un État membre mais toute l'Union européenne; est fermement convaincu que la protection de l'état de droit démocratique est une responsabilité commune qui transcende les frontières nationales et les clivages politiques;

2. prend acte des progrès accomplis dans les procédures judiciaires en cours concernant l'assassinat de Daphne Caruana Galizia, tout en regrettant profondément qu'elles n'aient donné lieu qu'à trois condamnations liées à l'exécution de l'assassinat, après que les tueurs à gages ont plaidé coupables; lance, par conséquent, une nouvelle fois un appel pour l'achèvement de l'enquête sur les mobiles sous-jacents à l'assassinat et la clôture de la procédure judiciaire pénale le plus rapidement possible, en amenant les personnes impliquées dans l'assassinat, à tous les niveaux, à répondre de cet acte devant la justice; demande une nouvelle fois la pleine participation constante d'Europol à tous les aspects de l'enquête sur cet assassinat et à toutes les enquêtes qui y sont liées;

3. reconnaît que Premier ministre maltais actuel a présenté des excuses publiques pour les défaillances de l'État qui ont peut-être pesé dans l'assassinat de Daphne Caruana Galizia;

4. s'inquiète du fait qu'un an après la publication du rapport concernant l'enquête publique, le processus de mise en œuvre des recommandations formulées laisse à désirer; relève que le gouvernement maltais a présenté plusieurs réformes, notamment des propositions législatives visant à donner suite à certaines de ces recommandations; fait observer que le commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe a indiqué que les autorités maltaises devaient veiller à ce que les travaux législatifs lancés en application du rapport d'enquête publique soient conformes aux normes internationales et soient pleinement ouverts au contrôle et à la participation du public; invite le gouvernement maltais à mettre en œuvre, sans plus tarder, toutes les recommandations du rapport d'enquête publique;

5. salue l'action de la cellule de renseignement financier maltaise et souligne qu'il est essentiel que les crimes financiers et économiques de haute volée, en particulier ceux relevant de la corruption et du blanchiment de capitaux, fassent l'objet de poursuites rigoureuses; est néanmoins consterné par les progrès limités en ce qui concerne la poursuite des faits de corruption et de blanchiment de capitaux sur lesquels enquêtait Daphne Caruana Galizia au moment de son assassinat, impliquant des suspects aux plus hauts niveaux politiques; s'inquiète également des défaillances institutionnelles des services répressifs et de la justice à Malte et demande instamment aux autorités compétentes de traduire en justice toute personne impliquée dans une ou plusieurs des nombreuses affaires faisant actuellement l'objet d'enquêtes ou de signalements; est vivement préoccupé par les récentes révélations d'inaction répétée dans le cadre des mandats d'arrêt européens à l'encontre de personnes liées à de hauts responsables politiques; invite les autorités maltaises à remédier aux problèmes liés à la durée des enquêtes dans les affaires de corruption de haut niveau, en veillant notamment à un bilan positif en ce qui concerne les jugements définitifs; souligne l'importance de l'indépendance institutionnelle pour un bon fonctionnement de l'état de droit; invite les autorités maltaises à progresser dans les enquêtes sur les éventuelles tentatives de dissimulation de preuves et d'obstructions dans le cadre des enquêtes et procédures judiciaires par des agents publics en poste à l'époque;

6. s'inquiète des progrès limités réalisés dans les enquêtes et procédures judiciaires à l'encontre des responsables de la banque Pilatus et des tentatives des autorités maltaises de bloquer les procédures; prend acte des mesures provisoires prises par le centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements le 14 septembre 2022 ([6]), retardant les enquêtes des autorités maltaises; invite les autorités maltaises à mobiliser des ressources supplémentaires afin d'enquêter sur les raisons des retards et à veiller à ce que la justice suive son cours; invite les organes européens compétents à suivre de près les progrès réalisés dans l'affaire de la banque Pilatus; s'inquiète également des progrès limités à l'encontre des deux associés de Nexia BT et demande à la Commission et à MONEYVAL de suivre l'affaire; se déclare également préoccupé par les allégations de blanchiment de capitaux et de corruption dans le cadre de l'accord ElectroGas et invite la Commission à utiliser tous les outils à sa disposition afin de vérifier si le droit européen applicable a bien été respecté;

7. se félicite des capacités supplémentaires mises à disposition aux fins des enquêtes et des poursuites pénales en général, de la réforme de la procédure de nomination des juges et de la réforme du bureau et du rôle du procureur général; invite le Parlement maltais à parvenir à un accord sur la dépolitisation de la nomination du juge en chef en associant le pouvoir judiciaire à la procédure, dans le respect des normes européennes en matière de nomination des juges et de l'avis de la Commission de Venise;

8. déplore la détérioration de l'efficacité du système judiciaire maltais et demande que des solutions soient trouvées pour écourter la durée des procédures;

9. prend acte de l'importance des informations dont disposent les Émirats arabes unis concernant les transactions effectuées par des entreprises liées à la corruption et de leur portée pour les enquêtes en cours; observe que les Émirats arabes unis figurent depuis lors sur la liste grise du Groupe d'action financière; s'engage à assurer le suivi de la coopération existante entre les Émirats arabes unis et Malte afin de veiller à ce que les informations nécessaires aux fins des poursuites soient dûment demandées et transmises, et relève que cette coopération devrait avoir des conséquences pour la position des Émirats arabes unis vis-à-vis des organismes de réglementation de la lutte contre le blanchiment de capitaux; invite la Commission et les autorités maltaises à recourir à tous les outils dont ils disposent pour garantir la coopération des autorités des Émirats arabes unis et une aide juridique adéquate dans toutes les enquêtes; invite les Émirats arabes unis à coopérer rapidement avec les autorités maltaises afin de faciliter les enquêtes, et avec l'Union en général;

10. se félicite des récents renvois d'affaires du gouvernement maltais devant le Parquet européen; estime toutefois que le nombre total d'affaires reste relativement faible par rapport aux autres États membres et que le système maltais de détection, d'enquête et de poursuite des infractions reste opaque;

11. se déclare vivement préoccupé par le manque de coopération signalé de la part des autorités maltaises avec le Parquet européen dans la cadre des affaires en cours; prend acte, en particulier, des allégations relatives à l'enquête en cours sur un projet financé par l'Union dans lequel le cerveau présumé de l'assassinat de Daphne Caruana Galizia et détenteur de la société 17 Black Ltd, établie à Dubaï, est impliqué;

([6]) https://icsid.worldbank.org/cases/case-database/case-detail?CaseNo=ARB/21/36

Jeudi 20 octobre 2022

12. se déclare préoccupé par l'impunité dont bénéficient des personnalités clés de l'administration de l'ancien Premier ministre, notamment l'ancien Premier ministre lui-même, son chef de cabinet, et l'ancien ministre du tourisme, précédemment ministre de l'énergie;

13. prend acte de plusieurs propositions présentées par le gouvernement maltais pour améliorer la situation de la liberté des médias; prie instamment les autorités maltaises de s'assurer que les réformes proposées respectent les normes européennes et internationales en matière de protection des journalistes, en particulier afin de prévenir et de sanctionner les menaces et le harcèlement dont des journalistes sont la cible, publiquement et en ligne, et de les mettre rapidement en œuvre; insiste pour que les autorités maltaises introduisent en outre de nouvelles mesures et d'autres garanties pour améliorer le cadre nécessaire à un journalisme critique et indépendant à Malte, ainsi que l'obligation de rendre compte qui incombe aux responsables politiques et des fonctionnaires;

14. s'inquiète de la persistance d'entraves à la liberté et au pluralisme des médias, par exemple en ce qui concerne les demandes d'accès à des informations adressées au gouvernement, ainsi que du financement potentiellement discriminatoire des médias; regrette que des entités publiques aient introduit une série de recours contre les 40 décisions positives rendues par le commissaire à la protection des données en faveur des demandes concernant la liberté d'information présentées par *The Shift News* et estime que ces recours risquent envoyer un message inquiétant aux acteurs des médias et aux citoyens; invite le gouvernement maltais à retirer immédiatement ces recours;

15. s'inquiète du fait que, selon certaines informations, certes quelques représentants des médias faisaient effectivement partie du comité d'experts des médias chargé de fournir des conseils sur les changements à apporter au secteur des médias, mais le gouvernement maltais n'a procédé à aucune consultation publique; invite les autorités maltaises à garantir une large consultation publique concernant le secteur des médias, comme s'y est engagé le Premier ministre maltais le 13 octobre 2022 à la suite des actions de plaidoyer de la société civile internationale, de la communauté des médias à Malte et du Conseil de l'Europe, et en particulier sur la question de limiter le recours aux poursuites-bâillons; invite le Parlement maltais à adopter en priorité les actes législatifs qui s'imposent, notamment des modifications de la Constitution;

16. déplore que les journalistes, ainsi que les membres de la famille de Daphne Caruana Galizia, continuent actuellement de faire l'objet de poursuites-bâillons et demande d'urgence aux personnes qui ont engagé ces poursuites, y compris les anciens fonctionnaires du gouvernement, à y renoncer;

17. accueille favorablement les propositions actuelles établissant que les frais de justice dans les procédures de diffamation ne sont pas payables lors de la présentation initiale de la réponse du journaliste défendeur, ainsi que la possibilité pour les tribunaux maltais de considérer des poursuites en diffamation «manifestement infondées» et, partant, de les rejeter; invite les autorités maltaises à mettre en œuvre la recommandation de la Commission et à adopter des politiques de protection des journalistes qui soient efficaces; se félicite de la proposition de directive de la Commission visant à lutter contre les poursuites stratégiques altérant le débat public (poursuites-bâillons) (COM(2022)177);

18. invite le gouvernement maltais à répondre aux préoccupations actuelles pour protéger la liberté et l'indépendance des médias publics de l'ingérence politique, notamment grâce à un cadre garantissant la transparence de la publicité publique, ainsi qu'à s'intéresser à la question de l'utilisation croissante des discours de haine sur les médias sociaux;

19. se félicite de la modification en 2021 de la loi maltaise de 2013 sur la protection des lanceurs d'alerte et de son engagement à créer une base de données pour la collecte d'informations sur les lanceurs d'alerte d'ici la fin de l'année 2024;

20. exprime son inquiétude, car aucune solution n'a été trouvée pour la nomination d'un nouveau médiateur et aucune femme n'a été nommée commissaire chargée des enquêtes administratives; invite les autorités maltaises à créer un mécanisme antiblocage pour les nominations parlementaires et, en priorité, à œuvrer à la mise en place de la commission des droits de l'homme et de l'égalité, conformément aux principes de Paris et à l'acquis de l'Union en matière d'égalité;

21. demande une nouvelle fois aux autorités maltaises de mettre pleinement en œuvre toutes les recommandations en suspens de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, de la Commission de Venise, du groupe d'États contre la corruption et de MONEYVAL; prie les autorités maltaises de solliciter un avis de la Commission de Venise sur le respect des recommandations qu'elle a formulées;

Jeudi 20 octobre 2022

22. souligne que le programme de citoyenneté par investissement que propose Malte reste une source de préoccupation majeure; rappelle sa position selon laquelle la citoyenneté de l'Union n'est pas à vendre et demande l'interdiction immédiate de ce programme à Malte et dans toute l'Union; se félicite des mesures prises par la Commission et saisir la Cour de justice de l'Union européenne dans le cadre de la procédure d'infraction et attend l'arrêt définitif de la Cour;

23. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution à la Commission, au Conseil, aux gouvernements et aux parlements des États membres, au Conseil de l'Europe, au gouvernement et au Parlement des Émirats arabes unis et au président de la République de Malte.

Jeudi 20 octobre 2022

P9_TA(2022)0372

Multiplication des crimes inspirés par la haine contre des personnes LGBTIQ+ à travers l'Europe compte tenu du récent meurtre homophobe en Slovaquie

Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la multiplication des crimes inspirés par la haine contre des personnes LGBTIQ+ à travers l'Europe compte tenu du récent meurtre homophobe en Slovaquie (2022/2894(RSP))

(2023/C 149/04)

Le Parlement européen,

— vu la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la «Charte»),

— vu l'article 2 du traité sur l'Union européenne,

— vu la convention européenne des droits de l'homme et la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme en la matière,

— vu la déclaration universelle des droits de l'homme,

— vu la directive 2012/29/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 établissant des normes minimales concernant les droits, le soutien et la protection des victimes de la criminalité et remplaçant la décision-cadre 2001/220/JAI ([1]) («directive sur les droits des victimes»),

— vu l'évaluation faite de la mise en œuvre de la directive sur les droits des victimes dans le document de travail des services de la Commission (SWD(2022)0180) ([2]) et son résumé ([3]) du 28 juin 2022,

— vu la communication de la Commission du 12 novembre 2020 intitulée «Union de l'égalité: stratégie en faveur de l'égalité de traitement à l'égard des personnes LGBTIQ pour la période 2020-2025» (COM(2020)0698),

— vu la communication de la Commission du 9 décembre 2021 intitulée «Une Europe plus inclusive et plus protectrice: extension de la liste des infractions de l'UE aux discours de haine et aux crimes de haine» et son annexe (COM(2021)0777),

— vu les résultats de l'enquête sur les personnes LGBT dans l'Union européenne réalisée par l'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne (FRA) en 2019,

— vu sa résolution du 7 octobre 2020 sur la création d'un mécanisme de l'Union pour la démocratie, l'état de droit et les droits fondamentaux ([4]),

— vu sa résolution du 11 mars 2021 sur la déclaration de l'Union européenne en tant que zone de liberté pour les personnes LGBTIQ ([5]),

— vu la recommandation CM/Rec(2022)16 du Comité des ministres du Conseil de l'Europe aux États membres sur la lutte contre le discours de haine, en date du 20 mai 2022 ([6]),

---

([1]) JO L 315 du 14.11.2012, p. 57.
([2]) https://commission.europa.eu/system/files/2022-06/swd_2022_179_evaluation_rep_en.pdf
([3]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022SC0180
([4]) JO C 395 du 29.9.2021, p. 2.
([5]) JO C 474 du 24.11.2021, p. 140.
([6]) https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?ObjectId=0900001680a67951

— vu la recommandation CM/Rec(2010)5 du Comité des ministres du Conseil de l'Europe aux États membres sur des mesures visant à combattre la discrimination fondée sur l'orientation sexuelle ou l'identité de genre ([7]) adoptée le 31 mars 2010 et le rapport relatif à sa mise en œuvre ([8]),

— vu la recommandation de politique générale nº 15 de la Commission européenne contre le racisme et l'intolérance (ECRI) sur la lutte contre le discours de haine ([9]),

— vu le rapport de monitoring de l'ECRI sur la République slovaque ([10]),

— vu l'article paru dans le carnet des droits de l'homme de la commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe intitulé «Fierté vs. indignité: la manipulation politique de l'homophobie et de la transphobie en Europe» ([11]),

— vu le rapport du commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe, faisant suite à sa visite en République slovaque du 15 au 19 juin 2015,

— vu le rapport 2022 de la Commission européenne sur l'état de droit,

— vu l'étude de sa direction générale des politiques internes du 20 mai 2022 intitulée «Right-wing extremism in the EU» (l'extrémisme de droite dans l'Union européenne) ([12]),

— vu l'article 132, paragraphe 2, de son règlement intérieur,

A. considérant que le mercredi 12 octobre 2022, dans le centre de Bratislava (Slovaquie), un homme radicalisé et armé, d'extrême-droite, inspiré par les terroristes suprémacistes, a sauvagement assassiné deux jeunes, Matúš Horváth et Juraj Vankulič, et a blessé une autre personne; que la fusillade a eu lieu devant le bar gay «Tepláreň», l'un des seuls lieux LGBTIQ+ de la ville et connu à ce titre; qu'il s'agit d'un attentat prémédité expressément dirigé contre la communauté LGBTIQ+ et que son auteur comptait faire davantage de victimes, parmi lesquelles de hautes personnalités; que la police slovaque a qualifié cet acte d'attentat terroriste et qu'une enquête est en cours; que, si son caractère terroriste vient à être confirmé, ce sera le premier attentat terroriste commis contre la communauté LGBTIQ+ dans l'Union européenne;

B. considérant qu'après son forfait, l'assassin, étudiant radicalisé âgé de 19 ans et habitant à Bratislava, est parti en cavale pendant plusieurs heures; qu'il a activement communiqué autour de l'incident avant, pendant et après la fusillade sur différents réseaux sociaux; que, quelques heures avant la fusillade, il avait publié sur son compte une profession de foi contre les Juifs et les personnes LGBTIQ+; que, sur le même compte, on peut voir l'assassin présumé poser devant le bar Tepláreň à la mi-août 2022; qu'une demi-heure après les assassinats, le titulaire dudit compte a posté un tweet avec les hashtags «hatecrime» (crime de haine) et «gaybar» (bar gay) où il indiquait ne rien regretter; et que, peu avant minuit, ce compte affichait le message suivant: «salut, à bientôt dans l'au-delà»; que l'étudiant radicalisé de 19 ans apparaît sur des photos le rattachant à l'idéologie et au mouvement «incel», courant international d'inspiration anti-féministe et misogyne;

C. considérant qu'en Slovaquie, la communauté LGBTIQ+ est la cible de propos et de violences inspirés par la haine, que relaient de nombreuses personnalités politiques slovaques; que les agressions verbales et physiques commises contre la communauté LGBTIQ+ en Slovaquie sont chose fréquente, ce qui empêche ces personnes de se sentir sécurisées et acceptées par la société; que des messages haineux justifiant les assassinats ou les parodiant sont apparus sur les réseaux sociaux après la tragédie;

D. considérant que le climat de haine, d'intolérance et d'intimidation entourant les personnes LGBTIQ+ en Slovaquie est entretenu non seulement par des mouvements d'extrême-droite et d'autres extrémistes, mais aussi par des représentants de l'Église et des membres des élites politiques, qui dans leurs discours réclament souvent des mesures plus restrictives contre les personnes LGBTIQ+; qu'en juin 2014, le Conseil national de la République slovaque a modifié la constitution du pays afin d'exclure du droit au mariage et des protections juridiques qui l'accompagnent les couples de personnes de

([7]) https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?ObjectId=09000016805b1652
([8]) https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?ObjectId=09000016809f9bc9
([9]) https://rm.coe.int/recommandation-de-politique-generale-n-15-de-l-ecri-sur-la-lutte-contr/16808b5b03
([10]) https://rm.coe.int/6e-rapport-de-l-ecri-sur-la-republique-slovaque/1680a0a089
([11]) https://www.coe.int/fr/web/commissioner/-/pride-vs-indignity-political-manipulation-of-homophobia-and-transphobia-in-europe?inheritRedirect=true
([12]) Étude — «Right-wing extremism in the EU», Parlement européen, direction générale des politiques internes, département thématique C — Droits des citoyens et affaires constitutionnelles, 20 mai 2022.

même sexe; qu'un référendum anti-LGBTIQ+ a été organisé en février 2015 après qu'une pétition de l'Alliance pour la famille, association conservatrice soutenue par l'Église, qui réclamait un vote tendant à durcir la législation contre les personnes LGBTIQ+, a réuni 400 000 signatures; qu'en mai 2022, un député d'un parti de la coalition au pouvoir a proposé une loi visant à interdire le déploiement du drapeau arc-en-ciel sur les bâtiments publics; qu'en septembre, des députés ont présenté une autre proposition de loi tendant à interdire toute évocation de la communauté queer à l'école, dans la publicité et à la télévision; que, dans les écoles slovaques, il n'y a pas de cours complet d'éducation à la vie relationnelle, affective et sexuelle obligatoire et adapté à l'âge;

E. considérant que, le vendredi 14 octobre 2022, de nombreuses personnes, dont la présidente et le premier ministre slovaques, se sont réunies à Bratislava pour une marche visant à condamner la haine contre les personnes LGBTIQ+; que des manifestations similaires ont été organisées dans tout le pays ainsi que dans plusieurs autres États membres afin de défendre les droits de la communauté LGBTIQ+ en Slovaquie; que la présidente slovaque, comme elle l'a déjà fait à de multiples reprises, a exhorté le personnel politique à ne pas semer la haine; que, pour la première fois, le palais présidentiel a arboré le drapeau arc-en-ciel, en plus des drapeaux slovaque et européen, et que la chancellerie du Parlement a illuminé le château de Bratislava pour commémorer les victimes de l'attentat;

F. considérant que les infractions inspirées par des préjugés (dites encore «motivées par la haine») portent atteinte non seulement aux personnes visées, mais aussi aux communautés et aux sociétés dans leur ensemble; que les États membres ont pour obligation positive de veiller à ce que les droits de la personne à la dignité et à l'intégrité et l'interdiction de la torture et des peines ou traitements inhumains ou dégradants soient garantis et respectés en pratique;

G. considérant qu'on assiste à la banalisation croissante des propos d'exclusion et de stigmatisation tenus contre les personnes LGBTIQ+ sur le fondement de préjugés, évolution qui s'accompagne de l'augmentation de la violence et d'une déshumanisation croissante et qui conduit à en désinhiber les auteurs et à les conforter dans un sentiment d'impunité;

H. considérant que la deuxième enquête sur les personnes LGBTI dans l'Union européenne menée par la FRA en 2019 dresse un tableau sombre de la situation en vigueur dans l'Union en ce qui concerne les discriminations subies par les personnes LGBTI, et montre qu'il y a eu peu de progrès depuis la première enquête sur le sujet, qui remonte à 2012; qu'en 2019, le nombre de personnes ayant signalé à la police la dernière agression physique ou sexuelle inspirée par la haine qu'elles avaient subie était déjà en baisse par rapport à 2012; qu'en République slovaque, la proportion des personnes interrogées ayant subi une agression motivée par la haine était d'une sur dix; que, dans son rapport de monitoring de la République slovaque de 2020, l'ECRI indique que, d'après des études, les personnes LGBTI représentent entre 1 et 8 % de la population de la République slovaque; que l'ECRI relève le rôle joué par la classe politique dans le renforcement des discours anti-LGBTIQ+, en participant à des campagnes contre les personnes LBGTIQ+, à l'adoption de la modification de la constitution prohibant le mariage pour tous et à d'autres initiatives politiques à caractère ouvertement discriminatoire à l'encontre des personnes LGBTIQ+; que l'ECRI prend acte avec regret de la dynamique négative qui s'est développée au cours des dernières années, et des progrès limités réalisés dans le domaine de l'égalité de traitement des personnes LGBTIQ+;

I. considérant que la Cour européenne des droits de l'homme a rendu récemment plusieurs arrêts concernant des infractions et crimes de haine commis contre des personnes LGBTIQ+, et notamment dans l'affaire Stoyanova/Bulgarie, relative à l'odieux assassinat d'un homme homosexuel de 26 ans dans un parc public, où la Cour demande à la Bulgarie de réformer son code pénal afin que de telles infractions violentes (motivées par l'orientation sexuelle, réelle ou supposée, de la victime) y soient qualifiées d'«aggravées» ([13]), dans l'affaire Sabalić/Croatie, relative à une infraction de haine commise contre une femme lesbienne, où la Cour estime qu'à défaut de fermeté de la part des autorités, les actes motivés par des préjugés seront traités avec une indifférence valant approbation officielle de crimes inspirés par la haine voire connivence à leur égard ([14]); et dans l'affaire Beizaras et Levickas/Lituanie, où la Cour estime que l'État a l'obligation positive de mener des enquêtes sur les commentaires homophobes en ligne qui constituent une incitation à la haine et à la violence ([15]);

([13]) https://hudoc.echr.coe.int/fre?i=001-217701, point 79.
([14]) https://hudoc.echr.coe.int/fre?i=001-207360, point 95.
([15]) https://hudoc.echr.coe.int/fre?i=001-200344, point 129.

Jeudi 20 octobre 2022

J. considérant qu'en 2022, le Comité des ministres du Conseil de l'Europe a adopté une recommandation relative à la lutte contre le discours de haine et qu'il élabore actuellement une recommandation sur la lutte contre les infractions motivées par la haine en vue de son adoption en 2023; qu'en 2010, le Comité des ministres du Conseil de l'Europe a adopté une recommandation aux États membres sur des mesures visant à combattre la discrimination fondée sur l'orientation sexuelle ou l'identité de genre, qui a fait date;

K. considérant qu'en 2021, la commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe a attiré l'attention sur la méthode consistant à faire des minorités LGBTIQ+ des boucs émissaires, tactique employée par des membres de la classe politique ultraconservateurs et nationalistes, qui se posent en défenseurs de ce qu'ils appellent les «valeurs traditionnelles» afin de renforcer leur socle électoral et d'accéder au pouvoir ou de s'y maintenir; que cela doit nous inciter à faire preuve d'une grande vigilance devant les responsables politiques qui légitiment la haine en espérant en retirer un bénéfice politique; que, selon la commissaire aux droits de l'homme, cette stigmatisation des personnes LGBTIQ+ n'est qu'un symptôme d'une opposition et d'un travail de sape plus larges à l'encontre des droits de l'homme et de l'état de droit, lesquels sont des valeurs essentielles de l'Union européenne;

L. considérant que le rapport 2022 sur l'état de droit publié en juillet 2022 par la Commission européenne fait part de ses préoccupations constantes à propos du financement d'activités d'organisations de la société civile relatives à des questions liées à l'égalité entre les hommes et les femmes et aux droits des personnes LGBTIQ+ et à propos d'attaques verbales contre des défenseurs des droits de l'homme dans ces domaines ainsi qu'à propos de financements versés dans le cadre de régimes de subventions publiques qui continuent d'exclure les organisations actives sur ces questions;

M. considérant que la directive sur les droits des victimes exige que les victimes d'infractions inspirées par la haine fassent l'objet d'une évaluation personnalisée, laquelle doit identifier les besoins spécifiques en matière de protection et d'aide, par exemple en ce qui concerne leur orientation sexuelle, leur expression ou leur identité de genre, et qu'elle considère les victimes d'infractions inspirées par la haine comme des victimes particulièrement vulnérables;

N. considérant qu'en décembre 2021, la Commission a publié une proposition de décision du Conseil visant à ajouter les discours de haine et les crimes de haine à la liste des infractions prévues par la législation de l'Union codifiée à l'article 83, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), qui requiert l'unanimité au Conseil; que la Hongrie, la Pologne et la Tchéquie continuent de refuser de soutenir cette décision;

O. considérant qu'en 2020, l'expert indépendant des Nations unies sur l'orientation sexuelle et l'identité de genre a constaté que «les discours de haine incitant à la violence contre les personnes LGBT ont augmenté» pendant la pandémie et demandé instamment aux États de protéger les personnes LGBTIQ+ contre la violence et les discriminations ainsi que de poursuivre leurs auteurs ([16]); qu'en 2019, la stratégie et le plan d'action des Nations Unies pour la lutte contre les discours de haine a qualifié les discours de haine de «menace pour les valeurs démocratiques, la stabilité sociale et la paix» ([17]);

1. condamne avec la plus grande fermeté l'acte terroriste lâchement commis contre la communauté LGBTIQ+ ainsi que le meurtre de Matúš Horváth et de Juraj Vankulič en Slovaquie; déplore cette attaque d'extrême-droite idéologiquement motivée; fait part de ses regrets sincères aux familles des victimes;

2. salue la société civile et la population slovaques, qui ont massivement réagi sans tarder à ces meurtres en organisant des marches dans tout le pays et à l'étranger et fait part de sa solidarité avec la communauté LGBTIQ+ de Slovaquie;

3. condamne avec force toutes les formes de haine et de violence ainsi que toute forme d'attaque physique ou verbale contre des personnes en raison de leur sexe, de leur orientation sexuelle, de leur identité ou leur expression de genre ou de leurs caractéristiques sexuelles en Slovaquie comme dans l'Union européenne; rappelle qu'il n'y a pas de place pour la haine, le racisme et la discrimination contre les personnes LGBTIQ+ dans nos sociétés; demande que la Commission, le Conseil européen et le Conseil adoptent une position forte et résolue contre la haine, la violence et l'injustice en Europe;

4. invite le gouvernement slovaque et le Conseil national de la République slovaque à témoigner de leur volonté sincère de réaliser des progrès notables pour protéger les personnes LGBTIQ+ contre toute forme d'infraction inspirée par la haine et toute forme d'homophobie en coopération étroite avec la communauté LGBTIQ+ ainsi qu'à adopter publiquement une position ferme contre les violations des droits fondamentaux des personnes LGBTIQ+;

([16]) https://www.ohchr.org/en/statements/2020/10/statement-victor-madrigal-borloz-un-independent-expert-protection-against
([17]) https://www.un.org/en/genocideprevention/hate-speech-strategy.shtml

Jeudi 20 octobre 2022

5. demande instamment aux autorités slovaques de lutter efficacement contre les campagnes de désinformation visant les personnes LGBTIQ+, d'encourager les médias à publier des informations factuelles, objectives et professionnelles sur les personnes LGBTIQ+ et les questions liées à l'orientation sexuelle, à l'identité ou à l'expression de genre et aux caractéristiques sexuelles ainsi que d'enquêter sur les infractions inspirées par la haine et les discours de haine à l'encontre des membres de la communauté LGBTIQ+ vivant en Slovaquie;

6. se dit vivement préoccupé par le recours fréquent à des propos offensants, agressifs et homophobes à l'égard de la communauté LGBTIQ+ en Slovaquie, y compris par d'anciens membres et des membres actuels du gouvernement et par d'anciens députés ou des députés actuels du Conseil national de la République slovaque, ainsi que par certains anciens premiers ministres; demande que la société slovaque cesse de se polariser davantage et qu'elle refuse toute forme de coopération avec les forces d'extrême-droite;

7. invite le gouvernement slovaque et le Conseil national de la République slovaque à garantir l'égalité des droits des personnes LGBTIQ+ vivant en Slovaquie sur la base de la Charte ainsi que le respect de tous les droits, notamment de la vie privée et familiale, et la reconnaissance légale des couples de même sexe; demande la conclusion des discussions en cours à propos de la réforme de la reconnaissance légale du genre conformément aux normes internationales et européennes et l'adoption rapide de cette réforme;

8. se dit extrêmement préoccupé par les discriminations dont souffrent les familles arc-en-ciel en Slovaquie, et notamment leurs enfants, qui sont privés de leurs droits fondamentaux en raison de l'orientation sexuelle, de l'identité ou de l'expression de genre ou des caractéristiques sexuelles de leurs parents ou de leurs partenaires; invite le gouvernement à supprimer cette discrimination et à éliminer tous les obstacles que rencontrent les personnes LGBTIQ+ pour bénéficier du droit fondamental à la libre circulation au sein de l'Union; invite instamment le gouvernement à respecter les obligations qui lui incombent en vertu du droit européen et international et à garantir à tous la jouissance des droits fondamentaux;

9. prend acte du rapport de monitoring de l'ECRI sur la République slovaque; rappelle que l'ECRI a formulé plusieurs recommandations à l'intention des autorités slovaques, comme la définition et la mise en œuvre d'un plan d'action en faveur des personnes LGBTI en consultation étroite avec la société civile, l'adoption d'un nouveau plan d'action visant à prévenir et à combattre le racisme, l'homophobie et la transphobie, notamment lorsqu'ils prennent la forme de discours de haine, l'adoption de mesures imposant aux prestataires de services internet et aux opérateurs de réseaux sociaux de supprimer immédiatement et systématiquement tout discours de haine de leurs systèmes et de transmettre les preuves aux autorités judiciaires ainsi que la révision du code pénal pour que le racisme, l'homophobie et la transphobie soient considérés comme des circonstances aggravantes en cas d'infraction de droit commun; se dit pleinement favorable aux recommandations de l'ECRI et invite les autorités slovaques à mettre immédiatement ces mesures en œuvre;

10. se dit profondément inquiet de l'impunité dans laquelle des groupes anti-LGBTIQ+ agissent dans certains États membres, et notamment des groupes d'extrême-droite, et souligne que ce sentiment d'impunité explique en partie la hausse inquiétante des violences commises par certaines organisations d'extrême-droite ainsi que l'augmentation des menaces à l'encontre des minorités, dont la communauté LGBTIQ+;

11. se dit vivement préoccupé par le fait qu'en Europe et ailleurs, les jeunes générations se sentent de moins en moins concernées par l'histoire du fascisme, et notamment par la haine et la discrimination latentes contre les personnes LGBTIQ+, les minorités ethniques et la population juive; souligne que la connaissance de l'histoire est l'un des fondements de la prévention qui permettra d'éviter de telles infractions à l'avenir et qu'elle doit être l'un des piliers de l'éducation des jeunes générations; souligne qu'il faut accorder une plus grande place, dans les programmes d'histoire, à un apprentissage objectif et factuel des différentes idéologies, de leurs formes et de leurs origines, et notamment du fascisme, ainsi que de leurs conséquences et de leur rémanence à notre époque;

12. souligne que les discours de haine et les infractions inspirées par la haine sont monnaie courante dans l'ensemble de l'Europe et qu'ils se sont multipliés ces dernières années; souligne que les propos haineux tenus par des personnalités publiques, et notamment des responsables politiques, sont perçus comme une légitimation de la haine par leurs auteurs; estime qu'il faut lutter contre ces formes d'expression qui incitent à la haine, à sa diffusion ou à sa promotion et sont contraires aux principes d'une société démocratique et pluraliste; se dit inquiet de la généralisation des discours anti-LGBTIQ+ de l'extrême-droite, de la droite alternative et des partis ultraconservateurs; demande aux autorités publiques, et notamment aux autorités locales, de contribuer à stopper la vague d'intolérance qui entoure ce type d'agression ainsi que les autres formes d'agression;

13. estime que l'Union européenne devrait organiser des campagnes combattant les discours anti-LGBTIQ+ au niveau de l'Union, et notamment l'extrémisme de droite, ainsi que définir et financer des programmes à long terme visant à aider les organisations locales et les initiatives citoyennes locales à développer la résistance de la population face à l'extrémisme de droite; invite également la Commission à donner la priorité au suivi des discours anti-LGBTIQ+ dans leur volonté de désinformation;

14. invite les États membres à redoubler d'efforts pour que l'éducation encourage les valeurs civiques d'acceptation, de tolérance, de diversité, d'égalité et de respect à l'égard des questions relatives à l'orientation sexuelle, à l'identité et à l'expression de genre et aux caractéristiques sexuelles, par exemple par l'enseignement systématique des droits de l'homme et par des campagnes de sensibilisation; souligne la nécessité de s'attaquer aux causes premières de l'extrémisme grâce à des mesures de prévention adaptées, en collaboration avec les établissements scolaires et les familles;

15. condamne avec force les gouvernements d'Europe qui comptent sur le soutien actif ou passif de l'extrême-droite et d'autres partis politiques anti-LGBTIQ+ pour accéder au pouvoir, pour s'y maintenir et pour légitimer leur discours;

16. invite la Commission et les États membres à aider la société civile à l'échelon européen, national, régional et local à renforcer la démocratie, l'état de droit et les droits fondamentaux car elle joue un rôle essentiel, en particulier dans les États membres dans lesquels on assiste à une montée des discours de haine et de l'idéologie d'extrême-droite;

17. invite la Commission à élargir le contenu du rapport annuel sur l'état de droit afin qu'il aborde systématiquement les droits fondamentaux, dont les droits des personnes LGBTIQ+;

18. souligne que les États membres doivent combattre la haine contre les personnes LGBTIQ+ par tous les moyens possibles, notamment par la mise en œuvre des recommandations du Comité des ministres du Conseil de l'Europe, qui invitent ses États membres à enquêter efficacement, rapidement et de manière impartiale ainsi qu'à poursuivre les responsables de tels actes, à reconnaître qu'un mobile fondé sur un préjugé lié à l'orientation sexuelle ou à l'identité de genre puisse être pris en compte en tant que circonstance aggravante, à s'assurer que les victimes et les témoins soient encouragés à dénoncer les incidents motivés par la haine et à veiller à ce que les différentes structures répressives disposent des connaissances et des compétences requises pour leur porter assistance; invite également les États membres à prendre les mesures voulues pour combattre l'incitation à la haine en ligne;

19. rappelle que la non-application des décisions de justice constitue un recul de l'état de droit;

20. demande instamment au Conseil d'adopter au plus vite la décision du Conseil élargissant la liste des infractions prévues par la législation de l'Union aux discours de haine et aux infractions inspirées par la haine à l'article 83, paragraphe 1, du traité FUE, invite instamment la Hongrie et la Pologne à ne plus bloquer son adoption et invite la Tchéquie, qui assure actuellement la présidence tournante du Conseil, à prendre de nouvelles initiatives à cet égard pour parvenir au plus vite à un accord en la matière;

21. souligne la responsabilité individuelle des États membres dans la lutte contre les infractions inspirées par la haine à l'encontre des personnes LGBTIQ+ et salue ceux qui ont unilatéralement décidé de relever le niveau de protection en reconnaissant explicitement comme circonstances aggravantes les mobiles fondés sur l'orientation sexuelle, l'identité et l'expression de genre et les caractéristiques sexuelles et en prévoyant une aide aux victimes, des formations ou des juristes professionnels ainsi que des services répressifs spécifiques pour lutter contre ces infractions; encourage tous les États membres à échanger leurs bonnes pratiques et à montrer l'exemple en la matière;

22. souligne que la directive sur les droits des victimes est un instrument utile pour venir en aide aux survivants d'actes de haine et de violence; constate avec inquiétude que les victimes LGBTIQ+ ne déclarent que rarement ces infractions par manque d'assurance, par crainte d'un manque de compréhension de la part des autorités policières, par manque de personnel formé ou par peur de représailles et reconnaît que des mesures supplémentaires sont possibles pour améliorer la confiance dans les autorités publiques;

23. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution aux gouvernements et aux parlements des États membres, au Conseil, à la Commission, au Comité des régions, au Comité économique et social européen et au Conseil de l'Europe.

Jeudi 20 octobre 2022

P9_TA(2022)0373

Conférence des Nations unies sur le changement climatique 2022 à Charm el-Cheikh (Égypte) (COP27)

Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la Conférence des Nations unies de 2022 sur le changement climatique, à Charm el-Cheikh (Égypte) (COP27) (2022/2673(RSP))

(2023/C 149/05)

Le Parlement européen,

— vu la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et son protocole de Kyoto,

— vu l'accord adopté lors de la 21e conférence des parties à la CCNUCC (COP21), à Paris, le 12 décembre 2015 (ci-après l'«accord de Paris»),

— vu la 26e conférence des parties à la CCNUCC (COP26), la 16e session de la réunion des parties au protocole de Kyoto (CMP 16) et la 3e session de la conférence des parties agissant comme réunion des parties à l'accord de Paris (CMA 3), tenues à Glasgow (Royaume-Uni), du 31 octobre au 13 novembre 2021, et le pacte de Glasgow pour le climat adopté le 13 novembre 2021,

— vu le programme de développement durable à l'horizon 2030 de l'Organisation des Nations unies et ses objectifs de développement durable (ODD),

— vu sa résolution du 21 octobre 2021 sur la conférence des Nations unies de 2021 sur les changements climatiques à Glasgow, au Royaume-Uni (COP26) ([1]),

— vu sa résolution du 28 novembre 2019 sur l'urgence climatique et environnementale ([2]),

— vu le rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5° C, son rapport spécial sur le changement climatique et les terres émergées, son rapport spécial sur l'océan et la cryosphère dans un climat en évolution et son sixième rapport d'évaluation,

— vu sa résolution du 17 décembre 2020 sur la stratégie de l'Union relative à l'adaptation au changement climatique ([3]),

— vu la décision (UE) 2022/591 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2030 ([4]),

— vu sa résolution du 17 septembre 2020 sur l'année européenne pour des villes plus vertes 2022 ([5]),

— vu le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») ([6]),

— vu la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (COM(2019)0640),

---

([1]) JO C 184 du 5.5.2022, p. 118.
([2]) JO C 232 du 16.6.2021, p. 28.
([3]) JO C 445 du 29.10.2021, p. 156.
([4]) JO L 114 du 12.4.2022, p. 22.
([5]) JO C 385 du 22.9.2021, p. 167.
([6]) JO L 243 du 9.7.2021, p. 1.

Jeudi 20 octobre 2022

— vu sa résolution du 15 janvier 2020 sur le pacte vert pour l'Europe ([7]),

— vu sa résolution du 16 septembre 2020 sur le rôle de l'UE en matière de protection et de restauration des forêts de la planète ([8]),

— vu le rapport de synthèse de la CCNUCC, du 17 septembre 2021, sur les contributions déterminées au niveau national au titre de l'accord de Paris,

— vu le rapport du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions 2021, du 26 octobre 2021, intitulé «Ça chauffe!», le rapport 2021 sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière d'adaptation, du 1er novembre 2021, intitulé «La tempête qui se prépare», et son Production Gap Report du 20 octobre 2021,

— vu le rapport phare de l'Agence internationale de l'énergie de mars 2022 intitulé «Global Energy Review: CO2 Emissions in 2021»,

— vu le rapport de l'Agence internationale de l'énergie de mai 2021 intitulé «Net Zero by 2050: A Roadmap for the Global Energy Sector» et son rapport «Energy Technology Perspectives» de 2020,

— vu le rapport 2021 sur les objectifs d'ensemble relatifs aux forêts du Secrétariat du forum des Nations unies sur les forêts,

— vu le Réseau de Santiago pour la prise en compte des pertes et préjudices,

— vu le cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030,

— vu les rapports de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) sur l'état du climat mondial en 2020, d'avril 2021, et sur l'état du climat mondial en 2021, de mai 2022,

— vu le rapport d'évaluation mondial de 2022 du Bureau des Nations unies pour la prévention des catastrophes concernant la réduction des risques de catastrophe (GAR2022),

— vu le premier rapport du comité permanent du financement de la CCNUCC sur la détermination des besoins des pays en développement parties liés à la mise en œuvre de la Convention et de l'Accord de Paris 2021,

— vu le rapport de l'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques de la plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) du 31 mai 2019, ainsi que le rapport de son atelier du 29 octobre 2020 sur la biodiversité et les pandémies;

— vu les conclusions du Conseil du 21 février 2022 sur la diplomatie climatique de l'Union: accélérer la mise en œuvre des résultats de la conférence de Glasgow,

— vu sa résolution du 28 avril 2021 sur la protection des sols ([9]),

— vu les conclusions concertées de la Commission de la condition de la femme de l'ONU (CSW66) intitulées «Réalisation de l'égalité entre les hommes et les femmes et l'autonomisation de toutes les femmes et filles dans le contexte du changement climatique, des politiques et programmes de réduction des risques environnementaux et de catastrophe 2022»,

— vu la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire — Pour une Europe plus propre et plus compétitive» (COM(2020)0098),

---

([7]) JO C 270 du 7.7.2021, p. 2.
([8]) JO C 385 du 22.9.2021, p. 10.
([9]) JO C 506 du 15.12.2021, p. 38.

Jeudi 20 octobre 2022

— vu les conclusions du Conseil du 4 octobre 2022 sur le financement de l'action climatique en vue de la 27e conférence des parties (COP 27) à la CCNUCC qui se tiendra à Charm el-Cheikh du 6 au 18 novembre 2022,

— vu les conclusions du Conseil du 19 novembre 2021 sur l'eau dans le cadre de l'action extérieure de l'Union européenne,

— vu la communication de la Commission du 24 février 2021 intitulée «Bâtir une Europe résiliente — la nouvelle stratégie de l'Union européenne pour l'adaptation au changement climatique» (COM(2021)0082),

— vu le rapport de l'UNEP du 18 février 2021 intitulé «Faire la paix avec la nature: un plan scientifique pour faire face aux urgences en matière de climat, de biodiversité et de pollution»,

— vu le rapport de l'UNEP du 6 mai 2021 intitulé «Évaluation mondiale du méthane: avantages et coûts de l'atténuation des émissions de méthane»,

— vu sa résolution du 23 juin 2022 sur la mise en œuvre et la réalisation des objectifs de développement durable ([10]),

— vu sa résolution du 9 juin 2021 sur la stratégie de l'UE en faveur de la biodiversité à l'horizon 2030: ramener la nature dans nos vies ([11]),

— vu la communication de la Commission du 14 octobre 2020 sur une stratégie de l'UE pour réduire les émissions de méthane (COM(2020)0663),

— vu le rapport de l'atelier, coparrainé par l'IPBES et le GIEC, sur la biodiversité et le changement climatique du 10 juin 2021,

— vu les questions à la Commission et au Conseil sur la conférence 2022 des Nations unies sur le changement climatique à Charm el-Cheikh, Égypte (COP27) (O-000041/2022 — B9-0027/2022 et O-000042/2022 — B9-0028/2022),

— vu l'article 136, paragraphe 5, et l'article 132, paragraphe 2, de son règlement intérieur,

A. considérant que l'accord de Paris est entré en vigueur le 4 novembre 2016; qu'en septembre 2022, 193 des 197 parties à la CCNUCC avaient déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion aux Nations unies;

B. considérant que les Nations unies ont déclaré une urgence climatique et environnementale et se sont engagées à prendre de toute urgence les mesures qui s'imposent afin de faire face à cette menace et de la maîtriser avant qu'il ne soit trop tard; que la perte de la biodiversité et le changement climatique sont interconnectés et s'exacerbent mutuellement, représentant ainsi des menaces équivalentes pour la vie sur notre planète, et qu'à ce titre, ils devraient être abordés d'urgence conjointement;

C. considérant que, le 17 décembre 2020, l'Union et ses États membres ont présenté à la CCNUCC une version mise à jour de leurs contributions déterminées au niveau national (CDN), qui engagent l'Union à respecter un objectif contraignant prévoyant une réduction nette, dans tous les secteurs de l'économie, des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et ce, sans compter les contributions des crédits internationaux; que cet objectif a été inscrit dans le droit de l'Union par le règlement (UE) 2021/1119;

D. considérant que, selon le rapport 2021 du PNUE sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions, les engagements pris jusqu'à présent par les signataires de l'accord de Paris ne seront pas suffisants pour atteindre l'objectif commun et se traduiront par une hausse de la température mondiale de 2,7 °C d'ici à la fin du siècle, et donc que le monde est encore très en retard par rapport aux ambitions fixées par l'accord de Paris; que les boucles de

([10]) Textes adoptés de cette date, P9_TA(2022)0263.
([11]) JO C 67 du 8.2.2022, p. 25.

rétroaction naturelles pourraient encore exacerber le réchauffement climatique; que la plus grande fréquence des vagues de chaleur, des sécheresses et des inondations dépasse déjà les seuils de tolérance des plantes et des animaux, ce qui entraîne une mortalité massive, par exemple des arbres et des coraux; que ces phénomènes météorologiques extrêmes se produisent simultanément, ce qui entraîne des effets en cascade qui sont de plus en plus difficiles à gérer ([12]); que de nombreux plans nationaux en faveur du climat ne prévoient pas l'application des mesures avant 2030 et que de nombreuses parties à la CCNUCC n'ont pas encore pris de mesures suffisantes pour mettre en œuvre leurs contributions déterminées au niveau national (CDN);

E. considérant que, selon le sixième rapport d'évaluation du GIEC, pour limiter le réchauffement à environ 1,5 °C sans dépasser ce seuil, les émissions mondiales de gaz à effet de serre doivent atteindre un pic au plus tard en 2025 et être réduites de 43 % par rapport aux niveaux de 2019 d'ici à 2030, les émissions de méthane devant quant à elles être réduites d'environ un tiers; que même le scénario optimiste d'une limitation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C aurait des effets négatifs irréversibles sur les systèmes humains et sur les écosystèmes, dépasserait de loin leurs capacités d'adaptation et réduirait considérablement celles-ci, entraînant ainsi pertes et préjudices; que, selon l'Organisation météorologique mondiale, il y a maintenant un risque de près de 50 % que l'augmentation de température dépasse temporairement 1,5 °C au cours de la période 2022–2026; que, selon l'AIE, l'embellie économique mondiale après la crise de la COVID-19 n'a pas donné lieu à la relance durable souhaitée; que l'augmentation de plus de deux milliards de tonnes des émissions mondiales de CO2 en 2021 a été l'augmentation annuelle la plus importante de l'histoire en chiffres absolus, et qu'elle a plus que compensé la baisse de l'année précédente due à la pandémie, c'est-à-dire au recul des activités économiques; que le charbon a représenté plus de 40 % de la hausse totale des émissions mondiales de CO_2 en 2021;

F. considérant que la plupart des émissions des engrais azotés synthétiques se produisent après leur application sur le sol et pénètrent dans l'atmosphère sous forme d'oxyde nitreux (N_2O), un gaz à effet de serre persistant dont le potentiel de réchauffement planétaire est 265 fois supérieur à celui du CO_2; que la production d'engrais azotés synthétiques représentait 35,2 % du total des émissions associées à ces engrais, tandis que les émissions au champ représentaient 62,4 % et le transport les 2,4 % restants; que les quatre principaux émetteurs (la Chine, l'Inde, les États-Unis et l'Union européenne) représentaient ensemble 63 % du total des émissions générées;

G. considérant que, selon le rapport de l'AIE concernant les perspectives des technologies énergétiques, la réalisation de l'objectif de neutralité carbone nécessite une accélération majeure du développement et du déploiement de technologies propres; que la moitié de la décarbonation nécessaire pour atteindre cet objectif d'ici à 2050 proviendra de technologies actuellement en phase d'expérimentation en laboratoire ou en phase de démonstration;

H. considérant que la crise énergétique a mis en lumière la question de la sécurité énergétique et la nécessité de la réduction de la demande d'énergie et d'un système énergétique diversifié, accroissant la demande en solutions existantes et bientôt disponibles dans les domaines de l'énergie renouvelable et de l'efficacité énergétique; que l'invasion militaire illégale de l'Ukraine par la Russie et ses conséquences ont encore accru l'urgence de transformer rapidement le système énergétique mondial; que la dépendance excessive à l'égard des combustibles fossiles et l'instabilité des marchés mondiaux de l'énergie soulignent la nécessité de donner la priorité aux investissements, tant en Europe que dans le monde, dans l'efficacité et la suffisance énergétiques, la décarbonation, le stockage de longue durée de l'énergie, le déploiement de technologies propres innovantes, les énergies renouvelables, les solutions de réseau intelligent et les technologies durables à émissions nulles, et de mettre au point un modèle socio-économique compatible avec un environnement sain pour les générations futures et dans les limites de notre planète; qu'il convient de soutenir la recherche en faveur de l'innovation et du développement de nouvelles technologies vertes, lesquelles sont susceptibles de jouer un rôle dans l'atténuation du changement climatique autant que dans une croissance économique durable et dans la compétitivité de l'Union européenne;

([12]) Rapport 2022 du GIEC sur l'adaptation.

Jeudi 20 octobre 2022

I. considérant que le GIEC a exhorté le monde à maintenir le réchauffement planétaire en dessous de 1,5 °C, alors qu'en 2020, il était déjà supérieur d'environ 1,2 °C aux niveaux préindustriels; que, selon le GIEC, l'action humaine a sans nul doute réchauffé l'atmosphère, les océans et les terres, et les effets du changement climatique imputable à l'homme se ressentent dans la fréquence accrue des phénomènes météorologiques extrêmes, notamment les vagues de chaleur, les sécheresses, les inondations, les tempêtes hivernales, les ouragans et les feux de forêt; qu'entre 2000 et 2019, les inondations, les sécheresses et les tempêtes ont touché à elles seules près de 4 milliards de personnes à travers le monde, et ont été à l'origine de plus de 300 000 décès; que l'incidence de ces événements extrêmes représente un changement radical depuis la période 1980–1999, la fréquence des inondations ayant augmenté de 134 %, celle des tempêtes de 40 % et celle des sécheresses de 29 % ([13]);

J. considérant qu'il est scientifiquement prouvé que les crises sanitaires, environnementales et climatiques sont liées; que les phénomènes météorologiques extrêmes, la perte de biodiversité, la dégradation des terres et la pénurie d'eau provoquent des déplacements de personnes et ont une incidence dramatique sur leur santé; que, d'après l'Organisation mondiale de la santé, le changement climatique est la plus grande menace sanitaire à laquelle l'humanité est confrontée et qu'il entraînera environ 250 000 décès supplémentaires chaque année entre 2030 et 2050 ([14]), que, dans le monde entier, près de 7 millions de personnes meurent prématurément chaque année en raison de la pollution de l'air et que les coûts des dommages directs à la santé, y compris la santé mentale, devraient atteindre deux à quatre milliards de dollars (USD) par an d'ici à 2030;

K. considérant que le rapport d'évaluation mondial 2022 publié par le Bureau des Nations unies pour la prévention des catastrophes (GAR 2022) révèle qu'entre 350 et 500 catastrophes de moyenne et grande ampleur ont eu lieu chaque année au cours des deux dernières décennies, et que le nombre de catastrophes devrait atteindre 560 par an, soit 1,5 catastrophe par jour d'ici à 2030;

L. considérant que le changement climatique est l'un des principaux facteurs de dégradation de l'environnement, qui se répercute négativement sur la sécurité des aliments et de l'eau ainsi que sur l'accès aux ressources naturelles et nuit à la santé humaine; que la rareté de l'eau, les inondations et les sécheresses constituent des risques majeurs en Europe et que les pénuries d'eau ont une incidence sur plusieurs secteurs dans l'ensemble de l'Union par des effets en cascade et induits; qu'une utilisation plus rationnelle de l'eau constitue une solution d'adaptation essentielle; que des solutions numériques devraient être déployées afin de garantir une société résiliente et verte en Europe et au-delà; qu'il y a lieu de mobiliser toutes les parties prenantes et tous les secteurs pour parvenir à une «Water-Smart Society», ou société attachée à la valeur de l'eau, en abordant de manière simultanée l'adaptation au changement climatique, la sécurité de l'eau et la sécurité alimentaire, la protection de la biodiversité et une économie compétitive et efficace dans l'utilisation des ressources; que l'Union européenne et les États membres devraient également élaborer cette approche dans le cadre de la politique européenne de voisinage, des actions extérieures de l'Union européenne et des programmes des Nations unies;

M. considérant que les risques pour la santé, les moyens de subsistance, la sécurité alimentaire, l'approvisionnement en eau et la croissance économique liés au climat devraient être bien plus élevés en cas de réchauffement planétaire de 2 °C; que la limitation du réchauffement planétaire à 1,5 °C par rapport à 2 °C devrait permettre de réduire les répercussions sur les écosystèmes terrestres, d'eau douce et côtiers et de conserver une part plus importante des services qu'ils rendent aux populations; qu'il est donc impératif de poursuivre les efforts visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C par rapport aux niveaux de l'époque préindustrielle;

N. considérant que le préambule de l'accord de Paris reconnaît «qu'il importe de veiller à l'intégrité de tous les écosystèmes, y compris les océans», et que l'article 4, paragraphe 1, point d), de la CCNUCC souligne que les parties à la convention-cadre doivent encourager la gestion rationnelle ainsi que la conservation et le renforcement des puits et réservoirs de tous les GES, notamment la biomasse, les forêts et les océans de même que les autres écosystèmes terrestres, côtiers et marins; que le rapport de l'IPBES consacré à l'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques souligne que l'utilisation durable de la nature sera vitale pour atténuer une interférence anthropique dangereuse avec le système du climat et s'y adapter;

([13]) Bureau des Nations unies pour la prévention des catastrophes, «The human costs of disasters; an overview of the last 20 years 2000–2019», https://www.undrr.org/media/48008/download

([14]) https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/climate-change-and-health#:~:text=Climate%20change%20affects%20the%20social,malaria%2C%20diarrhoea%20and%20heat%20stress

O. considérant que la préservation des océans est fondamentale au regard du rôle que ceux-ci jouent au sein du système climatique, en matière d'absorption et de redistribution du CO_2 naturel et anthropique et de la chaleur, ainsi qu'en tant que soutien aux écosystèmes; que le rapport spécial de 2019 du GIEC sur l'océan et la cryosphère dans le contexte du changement climatique montre que, depuis 1970, les océans se sont progressivement réchauffés et ont absorbé plus de 90 % du surcroît de chaleur dans le système climatique; que le réchauffement des océans nuit aux écosystèmes côtiers, entraînant une intensification des vagues de chaleur marines, une acidification, une perte d'oxygène, une intrusion d'eau salée et une élévation du niveau de la mer;

P. considérant que le Pacte de Glasgow pour le climat mesure l'importance du rôle des parties prenantes qui ne sont pas parties à la Convention, y compris la société civile, les peuples autochtones, les communautés locales, les jeunes, les enfants, les gouvernements locaux et régionaux et d'autres parties prenantes, dans l'avancement vers la réalisation des objectifs de l'accord de Paris et qu'il met en lumière le besoin urgent d'une action coopérative à plusieurs niveaux;

Q. considérant que le changement climatique menace directement ou indirectement le plein exercice des droits de l'homme, notamment le droit à la vie, à l'eau et à l'assainissement, à l'alimentation, à la santé et au logement; que la capacité des personnes à s'adapter au changement climatique est intrinsèquement liée à leur accès aux droits de l'homme fondamentaux et à la santé des écosystèmes dont ils dépendent pour leur subsistance et leur bien-être; que, selon l'Organisation internationale pour les migrations, plus de 200 millions de personnes pourraient être contraintes de migrer en raison des conséquences du changement climatique; que l'ampleur des migrations climatiques internes sera la plus importante dans les régions les plus pauvres et les plus vulnérables au changement climatique; que l'action mondiale visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre pourrait ralentir considérablement l'augmentation du nombre de migrants climatiques internes, de pas moins de 80 % d'ici à 2050 ([15]);

R. considérant que les sept dernières années (2015 à 2021) ont été les années les plus chaudes jamais enregistrées; que le niveau de la mer a également atteint un nouveau record en 2021; qu'à l'échelle mondiale, le niveau de la mer a augmenté de 4,5 mm par an en moyenne entre 2013 et 2021, et que selon l'OMM, le niveau de la mer augmente «considérablement plus vite» que la moyenne mondiale dans plusieurs régions; que des précipitations ont été enregistrées pour la toute première fois au point le plus élevé de la calotte glaciaire du Groenland en 2021;

S. considérant que le 1 % le plus riche de la population mondiale produira en 2030 des émissions par tête liées à la consommation encore 30 fois supérieures au niveau mondial par habitant, tandis que les empreintes carbone de la moitié la plus pauvre de la population mondiale resteront plusieurs fois inférieures à ce niveau ([16]);

T. considérant que la plupart des pays en développement contribuent de manière minimale aux émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère qui sont à l'origine du changement climatique; que les effets du changement climatique dans les pays en développement se sont accrus; que les ressources qu'ils peuvent mobiliser pour mener des actions d'adaptation et faire ainsi face aux effets négatifs du changement climatique, parvenir à la résilience au changement climatique et assurer le développement durable sont clairement insuffisantes;

U. considérant que le premier rapport de la CCNUCC concernant la détermination des besoins des pays en développement parties indique que les besoins chiffrés de ces pays pour la mise en œuvre des CDN sont compris entre 5 800 et 5 900 milliards de dollars, dont 502 milliards portent sur des besoins nécessitant des sources de financement internationales;

([15]) Banque internationale pour la reconstruction et le développement, Groupe de la Banque mondiale, «Groundswell, Agir face aux migrations climatiques internes, deuxième partie, 2021. https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/36248?locale-attribute=fr

([16]) Institut pour une politique européenne de l'environnement (IEEP) et Oxfam, «Les inégalités des émissions en 2030», novembre 2021, https://oxfamilibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/621305/bn-carbon-inequality-2030-051121-fr.pdf

Jeudi 20 octobre 2022

V. considérant qu'en 2020, Global Witness a recensé l'assassinat de 227 défenseurs de la terre et de l'environnement, dont 71 % travaillaient pour défendre les forêts du monde contre la déforestation et le développement industriel, tandis que d'autres sont morts du fait de leur travail de protection des rivières, des zones côtières et des océans; qu'en 2020, la violence contre les défenseurs de la terre et de l'environnement a été très majoritairement concentrée dans les pays de l'hémisphère Sud et que moins de 1 % de toutes les agressions meurtrières enregistrées ont été documentées dans l'hémisphère Nord; qu'entre 2015 et 2019, plus d'un tiers de toutes les agressions meurtrières ont visé des peuples autochtones, alors que ces communautés ne représentent que 5 % de la population mondiale ([17]);

1. rappelle que les crises du climat et de la biodiversité figurent parmi les défis les plus importants auxquels l'humanité se trouve confrontée et que tous les gouvernements et acteurs à travers le monde doivent faire tout leur possible pour les surmonter de toute urgence, en les traitant comme deux crises étroitement liées; souligne que la coopération internationale, la participation des pouvoirs publics régionaux et locaux, des entreprises ainsi que d'autres acteurs non étatiques, la solidarité, une transition juste, une action cohérente étayée par la science, ainsi qu'un engagement inébranlable à accroître le niveau d'ambition et conformer les politiques à ce niveau d'ambition sont nécessaires pour assumer notre responsabilité collective consistant à limiter le réchauffement planétaire et à empêcher la perte de biodiversité, et, partant, pour préserver la planète entière et le bien-être des générations actuelle et futures;

2. se dit préoccupé par les conclusions du rapport 2021 du PNUE sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions et de son addendum publié le 4 novembre 2021, et notamment par le fait que, malgré des engagements plus ambitieux en matière de climat annoncés avant et pendant la COP26, les émissions prévues entraîneront une hausse de la température mondiale de 2,7 °C si les objectifs climatiques nationaux annoncés pour 2030 sont pleinement mis en œuvre parallèlement à d'autres mesures d'atténuation, bien au-delà des objectifs de l'accord de Paris consistant à maintenir le réchauffement planétaire bien en dessous de 2 °C, tout en poursuivant les efforts pour le limiter à 1,5 °C; s'inquiète du fait que les émissions continuent d'augmenter et que l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions se creuse; souligne que la limitation du réchauffement planétaire à 1,5 °C nécessite des réductions rapides, profondes et durables des émissions mondiales de gaz à effet de serre, notamment une réduction de 43 % des émissions mondiales de CO_2 d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 2019; rappelle qu'en adoptant le pacte de Glasgow pour le climat, toutes les parties ont reconnu que limiter l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels réduirait considérablement les risques et les effets du changement climatique;

3. signale que, selon le rapport 2021 du PNUE sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions, la réduction des émissions de méthane issues du secteur des combustibles fossiles, du secteur des déchets et du secteur agricole pourrait contribuer à combler cet écart et à réduire le réchauffement climatique à court terme, mais insiste sur le fait que pour en arriver là, il est urgent d'adopter des règles visant à atteindre de réelles réductions d'émissions, qui soient clairement définies et soutenues par des dispositifs permettant de suivre les progrès et de garantir la transparence;

4. insiste sur le nombre croissant de pays qui s'engagent à atteindre un objectif de neutralité carbone d'ici au milieu du siècle, mais souligne que ces engagements doivent de toute urgence se traduire par des objectifs, des politiques et des actions solides à court terme, soutenus par des ressources financières, et se refléter dans les CDN révisées sous la forme d'objectifs climatiques plus ambitieux à l'horizon 2030, afin que le pic des émissions mondiales soit atteint dans les meilleurs délais; souscrit à l'évaluation du PNUE selon laquelle de nombreux plans nationaux pour le climat ne prévoient pas l'application des mesures avant 2030 et nombre des promesses de neutralité carbone à long terme contiennent de grandes ambiguïtés et manquent de transparence;

5. prend acte avec une profonde inquiétude du dernier rapport de l'OMM sur l'état du climat mondial, qui montre que quatre indicateurs climatiques clés (l'élévation du niveau de la mer, le réchauffement et l'acidification des océans, et la concentration de gaz à effet de serre) ont battu de nouveaux records en 2021;

([17]) Global Witness, «Last Line of Defence. The industries causing the climate crisis and attacks against land and environmental defenders» [Dernière ligne de défense. Les industries derrière la crise climatique et les agressions contre les défenseurs de la terre et de l'environnement], septembre 2021, https://www.globalwitness.org/en/campaigns/environmental-activists/last-line-defence/

Jeudi 20 octobre 2022

Le Pacte de Glasgow pour le climat et la COP27 à Charm El-Cheikh

6. prend acte des progrès accomplis à l'occasion de la COP26 et du Pacte de Glasgow pour le climat; souligne toutefois qu'il ne sera possible de limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C que si des mesures urgentes sont prises au cours de cette décennie cruciale avant 2030; souligne que la COP26 a demandé aux parties de repenser et de renforcer les objectifs pour 2030 dans leurs CDN, ceci étant nécessaire pour s'aligner sur l'objectif de température de l'accord de Paris d'ici la fin 2022, en tenant compte des différents contextes nationaux; demande instamment à toutes les parties à la CCNUCC d'augmenter leurs CDN d'ici la COP 27 afin de combler le déficit d'ambition et d'aligner leurs politiques sur une trajectoire compatible avec cette ambition; appelle l'Union et tous les pays du G20 à jouer un rôle de premier plan à cet égard;

7. se félicite de la décision de la COP26 de produire un programme de travail pour opérer de toute urgence une montée en puissance de l'ambition en matière d'atténuation et de mise en œuvre au cours de cette décennie cruciale, d'une manière qui complète le bilan mondial, de mettre à jour annuellement le rapport de synthèse sur les CDN avant chaque COP, et de convoquer une table ronde ministérielle annuelle de haut niveau sur le niveau d'ambition avant 2030; demande instamment à la COP27 d'adopter ce programme de travail et de garantir une révision annuelle des ambitions, qui tienne compte des meilleures connaissances scientifiques disponibles et reflète le niveau d'ambition le plus élevé possible des parties; souligne que les parties devront réviser et augmenter leurs CDN jusqu'à ce qu'elles soient conformes à une trajectoire compatible avec la limitation du réchauffement climatique à 1,5 °C;

8. salue l'achèvement, à Glasgow, des règles d'application de l'accord de Paris, souligne que leur mise en œuvre doit garantir une forte intégrité environnementale et permettre de répondre au niveau d'ambition le plus élevé;

9. salue le fait que le Pacte de Glasgow pour le climat souligne l'importance de l'adaptation et la nécessité d'intensifier les actions visant à améliorer la capacité d'adaptation, à renforcer la résilience et à réduire la vulnérabilité au changement climatique; note à cet égard que 47 pays ont déposé au cours de l'année dernière des communications sur l'adaptation ou des plans nationaux d'adaptation, et attend des autres pays qu'ils déposent leurs communications conformément à l'accord de Paris; salue la création d'un nouveau dialogue de Glasgow sur les pertes et les préjudices qui devrait se concentrer sur les modalités de financement pour éviter, réduire autant que possible et prendre en considération les pertes et les préjudices associés aux effets négatifs du changement climatique;

10. prend acte des engagements de financement de l'action climatique pris durant la COP26 mais regrette qu'il ressorte du plan de mise en œuvre de 2021 que l'objectif mondial actuel de 100 milliards de dollars ne sera probablement atteint qu'en 2023, soit trois ans après l'échéance initiale; attire l'attention sur le déficit de financement croissant, en particulier en matière d'adaptation; invite instamment les pays développés, y compris l'Union et ses États membres, à veiller à ce que l'objectif de 100 milliards de dollars USD pour le financement de l'action climatique puisse être atteint et les montants déboursés dès 2022 et en moyenne sur la période 2020-2025, et à préciser la marche à suivre pour le nouvel objectif de financement de l'action climatique pour l'après-2025; souligne que le financement des pays développés responsables d'une grande partie des émissions historiques sera également fondamental pour instaurer la confiance en vue d'un dialogue plus ambitieux sur les objectifs d'atténuation du réchauffement climatique;

11. souligne que le pays de la COP27 appartient à l'une des régions du monde les plus touchées par le changement climatique; note que le bassin méditerranéen se réchauffe 20 % plus vite que la moyenne mondiale et que la région est l'un des points les plus touchés par le changement climatique de la planète, où on estime que 250 millions de personnes seront considérées comme «pauvres en eau» d'ici vingt ans ([18]); souligne que la Méditerranée est en train de devenir la mer qui se réchauffe le plus rapidement au monde ([19]), avec des conséquences pour d'importants secteurs économiques et l'ensemble de l'écosystème marin, qui subit des changements irréversibles pour l'écosystème et les espèces; demande à la Commission et aux États membres d'agir de toute urgence et de coopérer avec ses partenaires méditerranéens pour élaborer des mesures d'adaptation ambitieuses et prendre la tête des actions d'atténuation;

([18]) Réseau d'experts méditerranéens sur le changement climatique et environnemental, «Les risques liés aux changements climatiques et environnementaux dans la région méditerranée», 2019, https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2019/10/MedECC-Booklet_EN_WEB.pdf

([19]) WWF Mediterranean Marine Initiative, «The climate change in the Mediterranean –Six stories from an overheating sea» (L'effet du changement climatique en Méditerranée — Histoires d'une mer en surchauffe), Rome, Italie, 2021.

12. soutient l'initiative du gouvernement ukrainien de créer une plateforme mondiale d'évaluation des dommages environnementaux causés pendant les conflits armés;

13. rappelle l'importance de la participation de toutes les parties aux processus de prise de décision de la CCNUCC; souligne que le processus actuel de prise de décision dans le cadre de la CCNUCC pourrait être amélioré pour mieux permettre la pleine participation des délégués des pays en développement et des pays les moins avancés et des représentants de la société civile; estime qu'il est essentiel que les points de vue des pays les plus touchés par le changement climatique soient entendus et pris en considération; invite donc la présidence de la COP27 et les présidences futures à chercher des moyens supplémentaires pour garantir une participation effective et significative des pays en développement et à allouer des ressources supplémentaires à cette fin; rappelle ses positions antérieures sur la situation des droits de l'homme en Égypte; prend note du fait qu'un certain nombre d'organisations de la société civile se sont inquiétées de la marginalisation de la société civile lors de la COP en Égypte et des obstacles opposés aux manifestations et à la participation de la société civile; invite la CCNUCC et les autorités égyptiennes à garantir un accès équitable aux citoyens et aux organisations de la société civile et leur pleine participation à la COP27;

14. demande une nouvelle fois la libération de toutes les personnes arbitrairement détenues en Égypte et souligne tout particulièrement le cas urgent du défenseur des droits de l'homme Alaa Abd El-Fattah; invite les autorités égyptiennes à profiter de la dynamique de la COP27 pour améliorer la situation des droits de l'homme dans le pays et à respecter les libertés fondamentales pendant et après la COP27, notamment en matière de liberté d'expression et de réunion pacifique; soutient avec force l'appel des experts des Nations unies au secrétariat de la CCNUCC afin que celle-ci définisse des critères relatifs aux droits de l'homme que les pays accueillant les futures COP doivent s'engager à respecter dans le cadre de l'accord conclu avec le pays organisateur;

15. se félicite du fait que le Pacte de Glasgow pour le climat reconnaisse le rôle important des parties prenantes qui ne sont pas parties à la Convention, notamment la société civile, les peuples autochtones, les communautés locales, les jeunes, les enfants, les gouvernements locaux et régionaux et d'autres parties prenantes, pour contribuer aux progrès vers la réalisation des objectifs de l'accord de Paris; reconnaît le rôle important que jouent les jeunes dans la lutte contre le changement climatique; exhorte donc les parties et les intervenants à assurer une participation et une représentation significatives des jeunes dans les processus décisionnels multilatéraux, nationaux et locaux; rappelle, en particulier, le rôle clé que jouent les villes dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre et se félicite du nombre croissant de villes et de régions à travers le monde qui s'engagent à atteindre des objectifs de neutralité climatique et, en particulier, de l'engagement pris par les 100 villes européennes participant à la mission de l'Union pour des villes neutres pour le climat et intelligentes de devenir climatiquement neutres d'ici à 2030 et de devenir des pôles d'innovation qui permettront à toutes les villes de l'Union et à leurs homologues du voisinage de suivre le mouvement d'ici à 2050;

16. souligne qu'une participation effective de toutes les parties est indispensable pour atteindre l'objectif de contenir l'élévation de la température moyenne de la planète à 1,5 °C, ce qui suppose de régler la question des intérêts particuliers ou conflictuels; se dit préoccupé en particulier par le fait que certains grands pollueurs ont utilisé leur présence aux COP pour compromettre les objectifs de l'accord de Paris; est sérieusement préoccupé par l'absence d'action de la part de la CCNUCC pour aborder enfin la question des conflits d'intérêts en ce qui concerne la coopération avec les acteurs qui ne sont pas parties à la Convention; invite instamment la Commission et les États membres à jouer un rôle moteur dans ce processus afin de protéger le processus décisionnel de la CCNUCC contre les intérêts qui vont à l'encontre des objectifs de l'accord de Paris;

17. se félicite de l'amélioration du partenariat de Marrakech pour une action climatique mondiale en tant qu'espace destiné à encourager les acteurs non étatiques et les gouvernements infranationaux à prendre des mesures immédiates en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique, et se félicite de l'adoption de son programme de travail pour 2022; reconnaît que les initiatives «Race to Zero» (course à la neutralité) et «Race to Resilience» (course à la résilience) sont des plateformes essentielles pour soutenir la gouvernance participative, en facilitant l'établissement de rapports et de bilans au niveau infranational;

Une politique climatique européenne ambitieuse

18. attend du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55» et des politiques menées dans le cadre du pacte vert pour l'Europe qu'ils aboutissent à la mise en œuvre des mesures nécessaires à la réalisation de l'objectif de l'Union pour 2030 et qu'ils placent l'Union et ses États membres sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard et souligne les positions du Parlement à ces propos; rappelle que, conformément à la loi européenne sur le climat et à l'accord de Paris ainsi

qu'aux meilleures données scientifiques disponibles, l'Union devrait intensifier son action en faveur du climat, dans une perspective tant d'atténuation, pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, que d'adaptation, pour favoriser la résilience; demande à l'Union de mettre à jour sa CDN et d'augmenter son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici la COP 27, sur la base des meilleures données scientifiques disponibles; appelle de ses vœux le plus haut niveau d'ambition en ce qui concerne le paquet «Ajustement à l'objectif 55» afin de signaler clairement à toutes les autres parties que l'Union est prête à contribuer à combler les lacunes dans la mesure nécessaire pour limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C, d'une manière juste, socialement équilibrée, équitable et efficace au regard des coûts, tout en tenant compte des aspects de justice et d'équité au niveau mondial et de la responsabilité historique et actuelle de l'Union dans les émissions à l'origine de la crise climatique;

19. souligne que l'objectif global de l'Union en matière d'émissions à l'horizon 2030 fixé dans la loi européenne sur le climat et les propositions législatives «Ajustement à l'objectif 55» assureront une réduction des émissions de l'Union supérieure à sa CDN actuelle, qui prévoit une réduction de 55 % des émissions nettes; souligne, en outre, que les positions du Parlement sur ces propositions et les objectifs inclus dans le plan REPowerEU porteront encore l'ambition climatique de l'Union au-delà de ce niveau, et invite le Conseil à approuver les positions du Parlement à cet égard; demande à l'Union de mettre à jour ses engagements en matière d'émissions en conséquence, à la lumière de la décision prise dans le pacte de Glasgow pour le climat de revoir les objectifs pour 2030;

20. souligne que la situation géopolitique actuelle met en lumière l'urgence de réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et la nécessité de stimuler le déploiement des énergies renouvelables, et qu'elle offre l'occasion de renforcer le rôle moteur de l'Union à cet égard;

21. réaffirme la nécessité d'intégrer l'ambition climatique dans l'ensemble des politiques européennes et des mesures qui les transposent et souligne que, conformément à l'article 6, paragraphe 4, de la loi européenne sur le climat, la Commission est tenue d'évaluer la cohérence de tout projet de mesure ou de proposition législative, y compris les propositions budgétaires, au regard des objectifs climatiques de l'Union; demande instamment à la Commission de mettre pleinement en œuvre cette disposition lorsqu'elle effectue des analyses d'impact dans tous les domaines d'action de l'Union; insiste sur la nécessité de réévaluer et d'aligner également les politiques existantes de l'Union et de ses États membres sur ces objectifs, et attend du conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique, nouvellement créé, qu'il contribue à cette évaluation; se félicite de la nomination des 15 membres du conseil scientifique consultatif européen sur le changement climatique nouvellement créé; invite le conseil consultatif à publier, dans les meilleurs délais, son évaluation d'un budget de l'Union relatif aux gaz à effet de serre compatible avec l'objectif visant à maintenir le réchauffement de la planète en dessous du seuil de 1,5 °C, et attend de la Commission qu'elle tienne pleinement compte de l'avis du conseil consultatif lors de l'élaboration du budget indicatif de l'Union relatif aux gaz à effet de serre et des objectifs climatiques de l'Union pour l'après-2030;

22. rappelle que dans un arrêt récent, la cour constitutionnelle d'un État membre a considéré que la protection du climat n'est pas une question laissée à l'appréciation du pouvoir politique et que la disposition de la constitution relative à la protection de l'environnement impose à l'État un devoir constitutionnel de parvenir à la neutralité climatique;

23. souligne le fort soutien des citoyens de l'Union à l'intensification de l'action climatique, puisque, selon le dernier Eurobaromètre, près d'un Européen sur deux (49 %) considère le changement climatique comme le principal défi mondial pour l'avenir de l'Union;

24. insiste sur le fait qu'il convient de mettre en œuvre l'ensemble des politiques climatiques en suivant le principe d'une transition juste vers la neutralité climatique, en étroite coopération avec la société civile et les partenaires économiques et sociaux; estime, par conséquent, que le renforcement de la transparence, des partenariats sociaux et de la participation de la société civile aux niveaux local, régional, national et de l'Union est essentiel pour parvenir à la neutralité climatique de tous les secteurs de la société de manière équitable, solidaire et durable sur le plan social;

Adaptation et pertes et préjudices

25. salue les nouveaux engagements financiers pris à Glasgow en faveur du fonds pour l'adaptation et du fonds pour les pays les moins développés; note toutefois que le soutien à l'atténuation reste plus important que le soutien à l'adaptation, et soutient fermement l'appel lancé aux pays développés pour qu'ils doublent, au minimum, leur contribution collective au

financement de l'adaptation par rapport aux niveaux de 2019 d'ici à 2025, conformément au pacte de Glasgow pour le climat, afin de parvenir à un meilleur équilibre; regrette que, sept ans après l'accord de Paris, l'objectif global en matière d'adaptation reste indéfini; se félicite du programme de travail de Charm el-Cheikh sur l'objectif mondial en matière d'adaptation, adopté et lancé au cours de la COP26; souligne l'importance d'un financement de l'adaptation par des subventions; demande instamment à l'Union d'augmenter d'année en année, de 2021 à 2027, la part du financement pour l'adaptation fournie par l'intermédiaire de l'instrument de «l'Europe dans le monde»; souligne la nécessité d'intensifier les efforts pour traduire l'objectif mondial d'adaptation en résultats mesurables qui devraient, entre autres, permettre une compréhension globale des risques climatiques et des risques de catastrophe ainsi que des besoins et coûts d'adaptation associés à plusieurs niveaux, accroître la disponibilité de données cohérentes et comparables, déterminer et améliorer la fourniture et l'accessibilité des moyens de mise en œuvre, y compris le soutien financier et technologique et élaborer un ensemble commun de mesures, de méthodes, et d'approches quantitatives et qualitatives pour suivre les progrès vers la réalisation de l'objectif dans le temps; souligne, dans ce contexte, le cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe ainsi que son système de suivi et de déclaration;

26. réaffirme que des mesures d'adaptation à court, moyen et long terme s'imposent inéluctablement à tous les pays soucieux de réduire au minimum les effets néfastes des crises du climat et de la biodiversité, de parvenir à la résilience face au changement climatique et de réaliser un développement durable, en notant les vulnérabilités particulières aux effets du changement climatique des pays en développement, notamment les pays les moins avancés, les petits États insulaires en développement; souligne que les mesures d'adaptation peuvent donner lieu à de multiples avantages tels que l'amélioration de la productivité agricole, de l'innovation, de la santé et du bien-être, de la sécurité alimentaire, des moyens de subsistance et de la préservation de la biodiversité, ainsi que la réduction des risques et des dommages; invite l'Union et les États membres à intensifier les mesures d'adaptation par l'intermédiaire de plans d'adaptation obligatoires, d'évaluations de la vulnérabilité et de tests de résistance au changement climatique aux niveaux local, régional et national, par le soutien à des approches menées au niveau local et par l'association des autorités locales et de la société civile locale afin d'honorer pleinement l'objectif d'adaptation de l'accord de Paris et de veiller à ce que les politiques d'adaptation de l'Union protègent suffisamment les communautés et les écosystèmes de l'Union des effets du changement climatique; demande davantage de progrès en ce qui concerne la nouvelle stratégie d'adaptation de l'Union et souligne l'importance de ses liens avec la stratégie de l'Union en faveur de la biodiversité et le nouveau cadre réglementaire sur l'adaptation découlant de la loi européenne sur le climat; demande à nouveau leur mise en œuvre ambitieuse, y compris en ce qui concerne leurs composantes internationales;

27. souligne que si le changement climatique est un enjeu mondial, chaque région est déjà touchée différemment et que les autorités locales, étant plus proches des populations, seront donc des acteurs clés pour faciliter l'adaptation à ce changement; souligne la nécessité d'une meilleure répartition des ressources financières en faveur du niveau local pour aboutir à des solutions efficaces et ciblées et, en ce sens, se félicite de la mission concernant l'adaptation au changement climatique, qui soutiendra au moins 150 régions et communautés européennes vers la résilience climatique d'ici à 2030; demande de soutenir une approche régionale et décentralisée dans la réponse aux effets du changement climatique et dans l'accès au financement de l'action climatique dans les pays en développement afin de donner aux autorités locales, aux organisations locales de la société civile et aux défenseurs de l'environnement un rôle plus important dans la lutte contre les effets du changement climatique et d'atteindre les plus vulnérables;

28. souligne que la stratégie d'adaptation de l'Union adoptée par la Commission le 24 février 2021 exprime l'objectif de la Commission d'augmenter les ressources et de mobiliser davantage les financements à grande échelle en faveur de l'adaptation, et qu'il convient de veiller plus particulièrement à garantir que les communautés les plus vulnérables dans les pays en développement bénéficient de ces ressources financières;

29. souligne que les systèmes d'alerte rapide sont essentiels pour assurer une adaptation efficace, mais que moins de la moitié des membres de l'OMM y ont accès; soutient la proposition de l'OMM, qui doit être approuvée lors de la COP27, de faire en sorte que les systèmes d'alerte rapide soient accessibles à tous dans les cinq prochaines années; espère que cette initiative sera mise en œuvre rapidement, notamment dans le but de sauver un maximum de vies dès que possible;

30. souligne que les infrastructures vertes participent à l'adaptation au changement climatique et à la réduction du risque de catastrophe grâce à la protection de la nature et des écosystèmes, à la conservation et à la restauration des habitats et espèces naturels, au bon état écologique ainsi qu'à la gestion des eaux et à la sécurité alimentaire; constate que le développement d'infrastructures vertes est l'une des mesures les plus efficaces pouvant s'appliquer aux villes dans le contexte de l'adaptation au changement climatique, parce qu'il atténue les conséquences négatives du changement climatique et des événements météorologiques extrêmes de plus en plus fréquents tels que les canicules, les feux de forêt, les précipitations torrentielles, les inondations et les sécheresses, nivelle les températures extrêmes, et améliore la qualité de vie des résidents qui vivent en zone urbaine, y compris leur santé mentale et physique;

31. insiste sur les conséquences environnementales, sociales et économiques dévastatrices de la désertification à moyen et long termes, sur le fait qu'elle entraîne le dépeuplement de certaines zones, ainsi que sur la nécessité d'adopter des approches communes pour prévenir correctement ce phénomène, s'y adapter et le surmonter; rappelle par conséquent l'importance cruciale de la gestion de l'eau pour l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à celui-ci, mais aussi pour protéger la sécurité de l'eau et la sécurité alimentaire, protéger la biodiversité et favoriser des sols sains; souligne donc qu'une mise en œuvre rapide et intégrale de la directive-cadre sur l'eau de l'Union est indispensable afin d'atteindre ses objectifs et de mieux gérer les ressource en eau en Europe; souligne qu'il importe d'appliquer pleinement la réutilisation de l'eau et l'utilisation rationnelle de l'eau au moyen de processus circulaires, dans l'ensemble de l'économie et de la société, afin de valoriser l'eau et d'assurer la sécurité de l'eau, sur le plan de la quantité autant que sur celui de la qualité; souligne que les solutions numériques peuvent contribuer à l'adaptation au changement climatique par l'amélioration des prévisions en matière de pénurie d'eau, d'inondations et de pollution de l'eau et souscrit au déploiement de tels outils;

32. souligne que le changement climatique et la dégradation de l'environnement sont des facteurs majeurs du déplacement forcé des populations et des multiplicateurs de menaces qui se répercutent sur la sécurité humaine et la stabilité socio-politique; souligne que des capacités d'atténuation et d'adaptation insuffisantes peuvent conduire à des conflits armés, des pénuries alimentaires, des catastrophes naturelles et des déplacements induits par les changements climatiques; invite la Commission et les États membres à reconnaître les besoins et la vulnérabilité des personnes touchées par les déplacements induits par les changements climatiques et demande un renforcement de la coopération au développement et des politiques humanitaires de l'Union ainsi que de leurs instruments financiers respectifs afin de soutenir l'adaptation au changement climatique dans les pays en développement, de renforcer la résilience, de renforcer la réduction des risques de catastrophe et de répondre aux urgences humanitaires en période de besoins croissants;

33. relève que l'article 8 de l'accord de Paris relatif aux pertes et aux préjudices dispose que les parties doivent adopter une approche coopérative eu égard aux pertes et aux préjudices liés aux effets néfastes des changements climatiques; souligne, par conséquent, l'importance d'une action de soutien mondiale dans les zones particulièrement vulnérables aux incidences du changement climatique, comme les zones côtières et les îles, et où la capacité d'adaptation est limitée; invite la Commission et les États membres à mettre en place des passerelles entre les pays développés, les pays en développement et les pays les moins développés, et à viser à intensifier les travaux de la coalition à niveau élevé d'ambition concernant aussi bien l'atténuation que le financement de l'adaptation et l'indemnisation des pertes et des préjudices; reconnaît qu'il s'agit de composants essentiels de la justice climatique mondiale;

34. fait part de sa gratitude au GIEC et apprécie énormément les travaux qu'il a menés pour rédiger son 6e rapport d'évaluation; salue l'évaluation solide des pertes et des dommages figurant dans le récent rapport du groupe de travail II du GIEC et souligne que, selon ce rapport, les pertes et les dommages occupent une place de plus en plus importante dans la politique climatique internationale comme dans les sciences climatiques; invite le GIEC à se baser sur ces travaux pour produire un rapport spécial spécifiquement consacré aux pertes et aux dommages;

35. réaffirme que les institutions internationales doivent, en tant que prochaine étape vers l'adaptation institutionnelle au changement climatique, renforcer leur organisation, leur coopération et leur gestion des crises, afin d'être mieux préparées au changement climatique à l'échelle locale et mondiale;

Les crises du climat et de la biodiversité

36. souligne l'importance de protéger, préserver et restaurer la nature et les écosystèmes pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris; rappelle également le rôle crucial que joue la biodiversité pour permettre à l'homme de lutter contre le réchauffement climatique et de s'y adapter, ainsi que d'accroître son niveau de résilience; estime que les solutions fondées

sur la nature et les approches fondées sur les écosystèmes sont des outils essentiels pour l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à celui-ci, ainsi que pour la protection et la restauration de la biodiversité et des forêts et la réduction du risque de catastrophe; souligne que la restauration des écosystèmes dégradés dans les meilleurs délais et la conservation effective et équitable de 30 à 50 % des terres, de l'eau douce et des habitats marins de la planète, tout en préservant et en renforçant les droits de l'homme et les droits des peuples indigènes, permettraient à la société de profiter de la capacité de la nature à absorber et à stocker le carbone; souligne la nécessité d'accélérer nos progrès vers un développement durable, à la condition essentielle cependant de bénéficier d'un financement et d'un soutien politique appropriés;

37. souligne les rôles critiques et interdépendants des forêts, de la biodiversité et de l'utilisation durable des terres pour permettre au monde d'atteindre les ODD; insiste, par conséquent, sur la nécessité urgente de mettre un terme au processus de déforestation et de dégradation des terres et de le renverser, afin de contribuer à la réduction des émissions annuelles nettes de gaz à effet de serre;

38. réitère l'engagement des gouvernements de 141 pays abritant plus de 3,6 milliards d'hectares de forêts à mettre fin à la déforestation et à renverser la tendance d'ici à 2030;

39. réaffirme que la conservation et la restauration strictes des écosystèmes à forte teneur en carbone constituent une solution qui a une incidence immédiate et présente un large éventail d'avantages en matière d'atténuation et d'adaptation; relève le rôle clé des forêts dans la protection du climat et de la biodiversité; souligne que les forêts contribuent aux efforts visant à atténuer les effets négatifs du changement climatique et à s'y adapter;

40. souligne que les politiques sectorielles et la politique climatique pour le secteur de l'utilisation des sols, y compris pour les activités importantes de production primaire de l'agriculture et de la sylviculture, doivent fonctionner de manière adéquate en synergie avec les capacités d'adaptation naturelles des écosystèmes naturels et semi-naturels, et améliorer autant que possible la capacité d'adaptation des paysages essentiellement culturels; souligne le récent arrêt rendu dans une affaire dans laquelle les plaignants, forestiers de leur état, ont porté plainte contre l'État au sujet de sa politique forestière nationale qui les a empêchés dans les faits d'améliorer la résilience des forêts gérées, notamment en décourageant la régénération naturelle ([20]);

41. rappelle que, selon le cinquième rapport d'évaluation du GIEC, les formes de connaissances autochtones, locales et traditionnelles constituent une ressource précieuse pour la gestion durable des ressources naturelles, la conservation de la biodiversité et l'adaptation au changement climatique; insiste sur la nécessité de renforcer les droits de ces communautés sur leurs terres et leurs ressources afin d'atténuer le changement climatique, conformément à la déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones et à la convention n° 169 de l'OIT, ainsi que de respecter le principe du consentement préalable, libre et éclairé;

42. souligne, dans le contexte des activités des entreprises, la nécessité de protéger les défenseurs de la terre et de l'environnement en garantissant une protection réglementaire efficace et solide de l'environnement, des droits du travail, des droits fonciers, des droits, des moyens de subsistance et des cultures des peuples autochtones, y compris le principe de consentement préalable, libre et éclairé; se félicite à cet égard des initiatives de l'Union européenne concernant le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité et la proposition de règlement relatif à la mise à disposition sur le marché de l'Union ainsi qu'à l'exportation à partir de l'Union de certains produits de base et produits associés à la déforestation et à la dégradation des forêts; invite les parties à veiller à ce que les engagements pris lors de la COP27 pour mettre en œuvre l'accord de Paris soient conformes aux obligations et normes internationales existantes en matière de droits de l'homme applicables aux opérations commerciales;

43. rappelle que le changement climatique est l'un des principaux facteurs directs de l'appauvrissement de la biodiversité et de la dégradation des terres; souligne que les effets négatifs du changement climatique sur la nature et la biodiversité, les écosystèmes, les océans, la santé et la sécurité alimentaire devraient devenir critiques au cours des prochaines décennies; insiste sur la nécessité d'un cadre international plus solide, contraignant et plus ambitieux pour protéger la biodiversité à l'échelle mondiale, pour enrayer son déclin actuel et pour la rétablir autant que possible; reconnaît, dans ce contexte, l'importance de la conférence sur la biodiversité qui se tiendra en décembre 2022 à Montréal, au Canada; invite le GIEC et l'IPBES à poursuivre et à renforcer leur coopération et leurs travaux communs afin de fournir aux décideurs politiques les

([20]) https://www.klimazaloba.cz/wp-content/uploads/2021/04/Klimaticka%CC%81-z%CC%8Caloba.pdf

données scientifiques les plus récentes sur la double crise du climat et de la biodiversité et sur les moyens d'y remédier; invite également la CCNUCC à travailler en partenariat avec la Convention sur la diversité biologique et le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) afin d'établir un cadre cohérent pour la neutralité et la résilience climatiques, la protection de la biodiversité et le développement durable;

44. encourage les parties, conformément au pacte de Glasgow pour le climat, à adopter une approche intégrée de la biodiversité dans les décisions nationales, régionales et locales en matière politique et de planification; demande à la CCNUCC, à cet égard, de travailler en partenariat avec la Convention sur la diversité biologique et le PNUD en vue d'établir un cadre cohérent pour la neutralité et la résilience climatiques, la protection de la biodiversité et le développement durable; salue la déclaration d'Édimbourg sur le cadre mondial de la biodiversité pour l'après-2020, qui constitue un exemple d'approche «pangouvernementale» inclusive;

45. invite les parties à poursuivre les travaux relatifs au dialogue sur les océans et le changement climatique en fixant des objectifs concrets et pragmatiques, en traitant les questions les plus pertinentes et les plus urgentes relevant de l'articulation océans-climat et en encourageant les pays, en particulier les pays ouverts sur la mer, à inclure des engagements correspondants lors de l'actualisation de leurs CDN, de leurs plans nationaux d'adaptation (PNA), de leurs stratégies à long terme et de leurs contributions au bilan mondial, entre autres actions;

Financement durable de l'action climatique

46. souligne que l'Union et ses États membres représentent les premiers pourvoyeurs de fonds publics pour lutter contre le changement climatique; reconnaît l'importance du financement pour la réussite des actions climatiques, en particulier car de nombreux pays en développement ont des CDN conditionnelles, dont la réalisation dépend d'un soutien financier suffisant; se félicite dès lors du fait que, d'ici à 2025, un nouvel objectif collectif chiffré pour le financement de la lutte contre le changement climatique sera fixé, qui devrait aller bien au-delà de l'objectif de 2020 de 100 milliards d'USD par an et tenir compte des besoins et des priorités des pays en développement s'agissant du financement supplémentaire et nécessaire à affecter à cette lutte; est d'avis qu'il convient de réfléchir à des objectifs autonomes pour l'atténuation, l'adaptation, les pertes et les préjudices dans le cadre de ce nouvel objectif collectif chiffré sur le financement consacré à l'action climatique; souligne que les futurs objectifs de financement destiné à l'action climatique devraient tenir compte des besoins des pays en développement, ainsi que du principe d'équité inscrit dans l'accord de Paris, lors de la détermination des contributions des parties; souligne, à cet égard, qu'il importe de privilégier clairement le financement de l'action climatique sous forme de subventions afin de garantir que le financement de l'action climatique ne contribue pas à des niveaux d'endettement intenables dans les pays en développement; réitère son appel en faveur d'un mécanisme de financement public spécifique de l'Union, qui fournisse un soutien supplémentaire et adéquat pour que l'Union puisse assumer sa juste part des objectifs internationaux de financement de la lutte contre le changement climatique; rappelle également sa position du 22 juin 2022 sur le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) ([21]), selon laquelle l'Union devrait financer les efforts des pays les moins avancés en vue de la décarbonation de leurs industries manufacturières avec un montant annuel correspondant au moins au niveau des recettes générées par la vente des certificats MACF;

47. souligne qu'il importe de traduire dans les faits l'objectif mondial en matière d'adaptation et de collecter de nouveaux fonds importants pour l'adaptation dans les pays en développement; constate avec inquiétude que les coûts d'adaptation et les besoins augmentent, et qu'ils sont cinq à dix fois supérieurs aux flux internationaux de financement public actuels destinés à l'adaptation, ce qui creuse le fossé en la matière; relève les difficultés intrinsèques à allouer des financements privés à l'adaptation; souligne que les flux financiers mondiaux actuels sont insuffisants pour mettre en œuvre les mesures d'adaptation nécessaires, en particulier dans les pays en développement, notamment en raison du fait qu'une part importante du financement pour l'adaptation est fournie sous forme de prêts; relève que 50 % du financement total de l'Union pour la lutte contre le changement climatique en 2020 a été fourni sous forme de subventions et invite instamment l'Union et tous les États membres à augmenter ce type de financement, notamment pour les mesures d'adaptation et tout particulièrement en faveur des pays les moins avancés et des petits États insulaires en développement; invite l'Union et ses États membres à s'engager à augmenter sensiblement le financement qu'ils accordent aux mesures d'adaptation et à présenter à la COP27 un plan précis sur la manière d'atteindre l'objectif convenu dans le pacte de Glasgow pour le climat, à savoir doubler le financement destiné à l'adaptation d'ici à 2025 par rapport aux niveaux de 2019;

([21]) Textes adoptés, P9_TA(2022)0248.

Jeudi 20 octobre 2022

48. constate la nécessité d'avancer sur la question du financement de la prise en charge des pertes et des préjudices; demande aux parties de s'accorder sur des sources nouvelles, adaptées et supplémentaires de financement public, en privilégiant sans ambiguïté les subventions, aux fins de la prise en charge des pertes et des préjudices liés aux effets néfastes du changement climatique; relève les difficultés intrinsèques à allouer des financements privés à la prise en charge des pertes et des préjudices; demande instamment à l'Union de soutenir de manière constructive, en prévision de la COP27, les propositions de pays en développement en vue de l'établissement d'un mécanisme de financement pour les pertes et les préjudices lors de la COP27, y compris en réfléchissant aux modalités de mise en place d'un tel mécanisme, et en tenant compte des accords institutionnels existants; demande que la prise en charge des pertes et des préjudices soit inscrite en permanence à l'ordre du jour des futures COP, afin de disposer d'un espace de négociation clair pour effectuer un suivi et avancer sur cette question, et réclame le plein déploiement du réseau de Santiago afin de catalyser efficacement l'assistance technique pour prendre dûment en charge les pertes et les préjudices;

49. rappelle que toutes les parties doivent rendre les flux financiers, publics et privés, nationaux et internationaux, compatibles avec la trajectoire vers l'objectif de 1,5° °C arrêté dans l'accord de Paris; réaffirme la nécessité de mettre un terme, de toute urgence, aux subventions en faveur des combustibles fossiles et à toutes autres subventions préjudiciables à l'environnement, dans l'Union et dans le monde; souligne l'engagement pris dans le cadre du pacte de Glasgow pour le climat d'accélérer les efforts visant à supprimer progressivement l'électricité produite intégralement à partir de charbon et les subventions inefficaces en faveur des combustibles fossiles; est préoccupé par l'absence de définition de ce qu'est une «subvention inefficace en faveur des combustibles fossiles», qui affaiblit fortement la crédibilité de tels engagements; fait observer que les subventions en faveur des combustibles fossiles au sein de l'Union s'élèvent encore à un montant compris entre 50 et 58 milliards d'EUR par an; rappelle à la Commission et aux États membres les obligations qui sont les leurs en vertu du 8e programme d'action pour l'environnement de fixer une date limite pour l'élimination progressive des subventions en faveur des combustibles fossiles, conformément à l'ambition de limiter le réchauffement climatique à 1,5° °C, ainsi que de mettre en place un cadre de l'Union contraignant pour le suivi et la notification des progrès accomplis par les États membres en vue de cette élimination progressive, sur la base d'une méthode convenue; invite la Commission et tous les États membres à mettre en œuvre des politiques, des calendriers et des mesures concrets dans l'optique de supprimer progressivement toutes les subventions directes et indirectes en faveur des combustibles fossiles dès que possible, et d'ici à 2025 au plus tard; encourage les autres parties à prendre des mesures similaires et à travailler à l'élaboration d'un traité de non-prolifération des combustibles fossiles; salue l'engagement pris par les pays du G7 de cesser de financer le développement des combustibles fossiles à l'étranger d'ici à la fin de 2022, et souligne ce faisant qu'il convient d'appliquer également cet engagement au sein du G7; insiste sur la nécessité de veiller à ce que le cadre de tarification du carbone de l'Union n'incite pas à la pollution industrielle; souligne le rôle du Fonds pour l'innovation;

50. considère qu'il est essentiel que les principales institutions financières internationales adoptent et développent rapidement des financements verts afin de parvenir à une décarbonation effective de l'économie mondiale; rappelle le rôle de la Banque européenne d'investissement (BEI) en tant que banque du climat de l'Union, sa feuille de route de la banque du climat, récemment adoptée, ainsi que sa politique de prêt dans le secteur de l'énergie actualisée et les efforts supplémentaires du Fonds européen d'investissement pour piloter les investissements dans la lutte contre le changement climatique; se félicite de l'engagement de la Banque centrale européenne d'intégrer les considérations relatives au changement climatique dans son cadre de politique monétaire; invite instamment les banques multilatérales de développement, y compris la BEI, et les institutions financières de développement, qui fournissent généralement un soutien financier sous la forme d'instruments générateurs de dette, à mettre en œuvre des principes responsables en matière de prêts et d'emprunts, à mettre leurs portefeuilles en cohérence avec l'accord de Paris et à recueillir et utiliser des données de haute qualité sur les risques, la vulnérabilité et les incidences en matière de climat afin de parvenir à une orientation des investissements conforme à l'objectif de 1,5° °C; mesure l'importance de la création de l'alliance financière de Glasgow pour des émissions nettes zéro et de son engagement à aider les économies émergentes à passer à la neutralité climatique; salue, dans ce contexte, l'accord de l'Union sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises, qui est essentiel à la mise en place d'un soutien financier;

51. soutient le travail de la coalition des ministres des finances pour l'action climatique et encourage tous les gouvernements à adopter les engagements de la coalition d'aligner toutes les politiques et pratiques relevant de la compétence des ministères des finances sur les objectifs de l'accord de Paris, ainsi que d'adopter une tarification efficace du carbone, comme prévu dans les «principes d'Helsinki»;

52. se félicite des travaux du Conseil des normes internationales d'information sur la durabilité (International Sustainability Standards Board) visant à concevoir un référentiel mondial d'informations sur la durabilité à l'intention des marchés de capitaux afin d'orienter davantage de capitaux vers les technologies propres et les investissements destinés à l'action climatique;

Jeudi 20 octobre 2022

Des efforts dans tous les secteurs

53. rappelle que la loi européenne sur le climat comporte un engagement à faciliter les dialogues et les partenariats sectoriels en matière de climat en réunissant des acteurs clés, d'une manière inclusive et représentative, de façon à encourager les secteurs eux-mêmes à élaborer des feuilles de route volontaires indicatives et à programmer leur transition vers la réalisation de l'objectif de neutralité climatique de l'Union d'ici à 2050; souligne que ces feuilles de route pourraient constituer une contribution précieuse, qui aiderait les secteurs à programmer les investissements nécessaires en vue de la transition vers une économie neutre pour le climat, et pourraient également servir à renforcer l'engagement sectoriel dans la recherche de solutions neutres pour le climat;

54. invite toutes les parties à prendre de toute urgence des mesures contre les émissions de méthane; salue l'engagement mondial concernant le méthane, signé par l'Union, les États-Unis et plusieurs autres pays lors de la COP26, qui vise à réduire de 30 %, d'ici à 2030, toutes les émissions de méthane liées aux activités humaines, par rapport aux niveaux de 2020, un engagement qui constitue la première étape vers la réduction de 45 % recommandée par le PNUE ([22]); prie instamment tous les signataires de veiller à une réduction d'au moins 30 % d'ici à 2030 des émissions de méthane sur leur territoire et d'adopter des mesures nationales pour y parvenir; relève qu'environ 60 % des émissions mondiales de méthane proviennent de sources telles que l'agriculture, les décharges et les eaux usées, ainsi que de la production et du transport de combustibles fossiles par oléoduc et gazoduc; rappelle que le méthane est un puissant gaz à effet de serre, dont l'incidence sur le climat est 28 fois supérieure à celle du CO_2 sur cent ans et 80 fois supérieure sur vingt ans; souligne à cet égard que des actions plus fortes pour réduire les émissions de méthane font partie des mesures les plus rentables pour réduire les émissions de gaz à effet de serre à court terme; constate que de nombreuses technologies et pratiques sont déjà disponibles pour réduire les émissions de méthane de manière rentable, c'est-à-dire à un coût faible, voire négatif; relève que les émissions de méthane dans le secteur de l'agriculture sont principalement dues à l'augmentation du nombre de têtes de bétail et que les émissions du bétail provenant du lisier et de la fermentation entérique représentent environ 32 % des émissions anthropiques de méthane; prend acte, dans ce contexte, de la proposition présentée par la Commission en décembre 2021, qui vise à réduire les émissions de méthane dans le secteur de l'énergie; demande l'adoption de mesures législatives contraignantes supplémentaires pour lutter contre les émissions dans d'autres secteurs émetteurs ainsi que d'objectifs contraignants de réduction des émissions de méthane au niveau de l'Union, et l'ajout du méthane à la liste des polluants réglementés par la directive sur les engagements nationaux de réduction des émissions; demande une nouvelle fois que soit abordée la question de la densité des cheptels dans l'Union afin de garantir des réductions ambitieuses des émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur; réaffirme la nécessité d'une transformation des modèles de consommation, avec le passage à des aliments, régimes et modes de vie plus sains, notamment une consommation accrue de végétaux et d'aliments d'origine végétale produits de manière durable et à l'échelle régionale, ainsi que de la lutte contre la surconsommation de viande et de produits ultra-transformés;

55. considère que les modèles de production agricole durable nécessitent la définition de normes mondiales, au moyen d'une approche intersectorielle et multidisciplinaire inscrite dans «Une seule santé» ([23]), pour assurer la transition vers des systèmes alimentaires durables et respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et du pacte de Glasgow pour le climat;

56. reconnaît que le changement climatique contribuera à accroître la résistance aux antibiotiques et appelle donc à un accord mondial des parties pour réduire l'utilisation des médicaments antimicrobiens et combattre le risque de résistance;

57. souligne que le secteur des transports est le seul secteur dans lequel les émissions au niveau de l'Union ont augmenté depuis 1990, et que cette situation n'est pas compatible avec les objectifs climatiques de l'Union, qui exigent une réduction des émissions plus importante et plus rapide dans l'ensemble de la société, secteurs aérien et maritime inclus; estime que pour garantir la cohérence des CDN avec les engagements requis par l'accord de Paris dans tous les secteurs de l'économie, les parties devraient être vivement encouragées à inclure les émissions issues des secteurs maritime et aérien internationaux dans leurs CDN, ainsi qu'à convenir de mesures aux niveaux international, régional et national en vue de réduire les émissions provenant de ces secteurs, y compris les incidences de l'aviation non liées au CO_2, et à mettre en œuvre lesdites mesures; rappelle également que, selon l'Agence internationale de l'énergie, toutes les nouvelles voitures particulières mises sur le marché mondial devront être à émissions nulles d'ici à 2035 pour atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050;

58. insiste sur l'inclusion des émissions des secteurs maritime et aérien dans le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'Union, qui pourrait également servir de modèle à d'autres pays et encouragera une plus grande ambition au niveau international, notamment au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation

([22]) Évaluation mondiale du méthane (Global Methane Assessment) réalisée par le PNUE en 2021.
([23]) https://www.who.int/health-topics/one-health#tab=tab_1

de l'aviation civile internationale (OACI); s'inquiète de la lenteur des progrès accomplis au niveau de l'OMI et de l'OACI pour lutter contre les émissions issues des secteurs maritime et aérien internationaux; invite la Commission et les États membres à faire tout leur possible pour renforcer le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), tout en préservant l'autonomie législative de l'Union dans la mise en œuvre de la directive SEQE; salue les travaux actuellement menés par l'OMI pour actualiser sa stratégie relative aux gaz à effet de serre et son objectif de réduction des émissions, et pour adopter des mesures concrètes; demande toutefois instamment à l'OMI d'avancer rapidement dans l'adoption d'objectifs et de mesures à court et moyen terme qui soient conformes aux objectifs de l'accord de Paris;

59. souligne l'énorme impact de l'utilisation des jets privés sur le climat, un seul jet privé pouvant émettre deux tonnes de CO_2 en une heure à peine ([24]); souligne qu'il importe que les dirigeants montrent l'exemple et regrette dès lors que certains dirigeants mondiaux et certains délégués se soient rendus à la COP26 en jet privé; demande instamment à tous les participants à la COP27 de choisir le mode de transport le moins polluant pour se rendre à destination; constate avec préoccupation que, selon les estimations, l'utilisation des jets privés en Europe aurait augmenté de 30 % par rapport aux niveaux d'avant la pandémie ([25]) et invite par conséquent les États membres à prendre des mesures pour limiter au plus vite l'utilisation des jets privés sur leur territoire;

60. se félicite du lancement de l'alliance «Beyond Oil and Gas» (Au-delà du pétrole et du gaz) lors de la COP26, et souligne le caractère impératif de son objectif de limiter l'offre de combustibles fossiles et de mettre un terme à la production de pétrole et de gaz; rappelle que les combustibles fossiles sont le principal facteur de changement climatique, puisqu'ils sont responsables de plus de 75 % de l'ensemble des gaz à effet de serre, et que les plans actuels conduiraient à produire des quantités supérieures d'environ 240 % pour le charbon, 57 % pour le pétrole et 71 % pour le gaz aux quantités qui seraient compatibles avec la limitation du réchauffement climatique à 1,5° °C; soutient une transition mondiale socialement juste et équitable pour rendre la production de pétrole et de gaz compatible avec les objectifs de l'accord de Paris; invite tous les États membres et les autres parties à l'accord de Paris à s'associer à cette initiative;

61. se dit préoccupé par les poursuites que, dans le cadre d'accords d'investissement, des investisseurs dans les combustibles fossiles engagent devant des tribunaux des investissements contre les gouvernements en raison des politiques menées par ces derniers en faveur du climat, de l'élimination progressive des combustibles fossiles ou de la transition juste; demande que les accords d'investissement bilatéraux et multilatéraux respectent les objectifs climatiques convenus à l'échelon international en excluant la protection des investissements réalisés dans les combustibles fossiles;

62. rappelle que, selon le sixième rapport d'évaluation du GIEC, des solutions d'atténuation coûtant 100 USD par tonne de CO_2 ou moins pourraient réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre au moins de moitié par rapport au niveau de 2019 d'ici à 2030; souligne donc que la mise en place d'un prix du carbone efficace, inscrite dans un ensemble de mesures plus large, est de nature à contribuer à une forte réduction des émissions de gaz à effet de serre et à une forte incitation aux innovations dans les technologies propres; encourage l'Union européenne à jouer un rôle de premier plan dans la promotion de la tarification du carbone en combinaison avec une utilisation socialement inclusive et efficace des recettes pour promouvoir une transition plus rapide et plus juste; encourage également l'Union à réfléchir à des liens et à d'autres formes de coopération avec les mécanismes de tarification du carbone déjà appliqués dans des régions ou pays tiers, à accélérer une réduction des émissions rentable et socialement juste au niveau mondial et à réduire en même temps le risque de fuite de carbone, éléments qui contribueront à des conditions de concurrence équitables au niveau mondial; invite la Commission à mettre en place des mesures de sauvegarde pour garantir que toute association avec le SEQE de l'UE continuera à apporter une contribution supplémentaire et durable en matière d'atténuation et ne compromettra pas la tenue des engagements de l'Union relatifs aux émissions intérieures de gaz à effet de serre;

63. invite la Commission à nouer le dialogue avec d'autres grands émetteurs de CO_2 en vue de la création d'un club international en faveur du climat ouvert à tous les pays qui s'engagent sur la voie d'une grande ambition climatique et d'une tarification efficace du carbone, lequel se fixera des objectifs communs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réalisation de la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard;

([24]) Transport & Environment, Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation?, avril 2021.
([25]) Idem.

Jeudi 20 octobre 2022

Changement climatique et questions de genre

64. signale que les personnes sont touchées différemment par le changement climatique selon des facteurs tels que le genre, l'âge, le handicap, l'origine ethnique et la pauvreté; estime que le passage à une société durable doit se faire de manière inclusive, juste et égale, et que l'égalité de genre est essentielle pour y parvenir; salue donc l'adoption, lors de la COP26, de la décision, recommandée par l'organe subsidiaire de mise en œuvre concernant les questions de genre et le changement climatique, de mieux intégrer la question du genre dans les CDN et de demander qu'il en soit tenu compte dans le financement pour l'action climatique; déplore toutefois que près de la moitié des parties n'aient pas encore désigné et doté des moyens nécessaires un point de contact national pour les questions de genre et de changement climatique en vue des négociations, de la mise en œuvre et du suivi de la lutte contre le changement climatique;

65. attire l'attention sur le programme de travail renforcé de Lima de la CCNUCC relatif au genre et son plan d'action en faveur de l'égalité des sexes, qui reconnaît qu'il est toujours nécessaire de promouvoir et de faire progresser l'égalité de genre en tant que priorité transversale de la lutte contre le changement climatique; invite de nouveau la Commission à élaborer un plan d'action concret pour honorer les engagements du nouveau plan d'action sur l'égalité des sexes et à créer un point de contact permanent de l'Union pour les questions de genre et de changement climatique, doté de ressources budgétaires suffisantes, pour mettre en œuvre et suivre les actions climatiques sensibles au genre dans l'Union et dans le reste du monde ([26]); demande à l'Union d'intégrer la perspective de genre dans toutes les politiques climatiques et environnementales; demande une nouvelle fois à l'Union et aux États membres de garantir l'adoption de plans d'action nationaux en faveur du climat justes du point de vue du genre et l'association en bonne et due forme de tous les genres à leur conception et à leur mise en œuvre, ainsi que de renforcer la participation des femmes et des organisations de femmes à la gouvernance et à la prise de décisions, et leur accès au financement et aux programmes qui soutiennent le rôle des femmes dans la gouvernance climatique;

66. insiste sur le fait que, dans le cadre de l'accord de Paris, les pays développés sont censés faire rapport sur la manière dont le financement est sensible au genre et sur la prise en considération de la perspective de genre dans le financement fourni; se dit préoccupé par le fait que le marquage des projets en fonction du genre est encore clairement insuffisant et demande à l'Union d'intensifier ses efforts en la matière; recommande le recours à des analyses fondées sur le genre pour aider à déterminer les différents besoins et intérêts dans la société, ainsi que les différents niveaux d'accès aux mécanismes de financement au sein des sociétés; invite de nouveau la Commission à élaborer un plan d'action concret pour honorer les engagements du nouveau plan d'action sur l'égalité des sexes arrêté lors de la COP25, doté de ressources budgétaires suffisantes, pour mettre en œuvre et suivre les actions climatiques sensibles au genre dans l'Union et dans le reste du monde; estime que cela pourrait servir d'exemple à d'autres parties et les inciter à adopter des mesures similaires;

Entreprises, PME et compétitivité

67. estime que la COP27 constitue une étape très importante depuis la signature de l'accord de Paris en 2015, car l'Union a lancé son paquet «Ajustement à l'objectif 55», son paquet RePowerEU et d'autres mesures, afin non seulement de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard, mais également de transformer son système énergétique; estime que la prospérité économique, la cohésion sociale, la création d'emplois, le développement industriel durable et la politique climatique devraient se renforcer mutuellement; insiste sur le fait que la lutte contre le changement climatique devrait avoir pour but la réduction de la pauvreté énergétique et l'amélioration de la résilience et de la compétitivité et qu'elle crée des possibilités pour l'industrie et les PME de l'Union, qui pourront être exploitées si les législateurs veillent à apporter une réponse politique fondée sur la solidarité et adaptée, en temps utile et au cas par cas; juge essentiel pour l'Union de veiller à obtenir l'avantage dont jouit celui qui se positionne en premier et de donner l'exemple, tout en protégeant le marché intérieur de la concurrence déloyale de pays tiers et en garantissant l'équité des conditions de concurrence pour les entreprises européennes à l'échelle mondiale:

68. souligne que l'Union devrait faire tout ce qui est en son pouvoir pour préserver la position de premier plan de ses industries et de ses PME ainsi que leur compétitivité à l'échelle mondiale dans le cadre de la transition vers une économie à zéro émission nette de gaz à effet de serre; attire l'attention sur le fait qu'il conviendrait d'utiliser les outils stratégiques disponibles et innovants afin de conserver et d'élargir les domaines dans lesquels l'Union joue un rôle de premier plan; insiste sur la nécessité de poursuivre rapidement la décarbonation de l'industrie européenne et de maintenir le soutien de l'Union à cette fin, notamment grâce à des solutions proportionnées qui permettront aux PME de poursuivre cet objectif;

([26]) Résolution du 21 janvier 2021 sur la stratégie de l'Union européenne en faveur de l'égalité entre les hommes et les femmes (JO C 456 du 10.11.2021, p. 208).

salue les initiatives engagées pour les chaînes de valeur stratégiques; reconnaît que l'adoption de stratégies précoces pour lutter contre le changement climatique ainsi que l'exemple donné par l'Union pour parvenir à la neutralité climatique ont des effets positifs pour les entreprises européennes, notamment les PME, ce qui ouvre la voie aux pays moins avancés ou moins ambitieux et pourrait garantir un avantage concurrentiel extrêmement bénéfique aux industries et aux PME de l'Union; souligne qu'il est nécessaire de mettre en place des accords multilatéraux et bilatéraux exécutoires entre l'Union et ses partenaires, en vue d'exporter les normes environnementales de l'Union et de garantir des conditions de concurrence équitables en matière de commerce et d'investissements; souligne qu'il est nécessaire d'éviter la délocalisation de la production et des investissements des industries et PME européennes en raison de mesures climatiques moins ambitieuses en dehors de l'Union, et encourage dès lors les partenaires internationaux à harmoniser leurs efforts pour lutter contre le changement climatique; considère, d'autre part, que le maintien de la production et des investissements en Europe est de nature à renforcer la chaîne de valeur industrielle et l'autonomie stratégique de l'Union dans un contexte international instable;

69. reconnaît que les PME, en particulier les microentreprises et les jeunes entreprises, jouent un rôle essentiel pour ce qui est de stimuler l'emploi et la croissance et de produire des résultats dans ces domaines, et montrent la voie à suivre en matière de transitions numérique et écologique; rappelle que les PME constituent une composante essentielle du tissu économique et social européen et qu'elles doivent être soutenues et encouragées dans cette transition par les législateurs, lesquels peuvent notamment leur garantir l'accès à des financements pour les technologies, services et processus durables et simplifier les procédures administratives; déplore que les points forts et les points faibles des PME ne soient pas suffisamment pris en considération dans l'ensemble des politiques de l'Union relatives au marché unique, y compris dans les incitations à la numérisation et à la transition écologique;

70. salue l'engagement, les efforts et les progrès réalisés jusqu'ici par les collectivités, les municipalités, les villes, les régions, les entreprises, les institutions et les citoyens européens pour satisfaire aux obligations de l'accord de Paris;

71. se félicite de l'adoption de mécanismes d'échange de droits d'émission ou d'autres mécanisme de tarification du carbone par plusieurs partenaires commerciaux de l'Union et prie la Commission de continuer à promouvoir de tels mécanismes et autres politiques similaires à l'échelle internationale; attend impatiemment la conclusion d'un accord rapide avec le Conseil sur la proposition relative à un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières socialement juste, qui comprenne un mécanisme efficace de prévention de la fuite de carbone, et se réjouit de l'effet qui en découlera d'encouragement à la fixation d'un prix du carbone mondial, lequel contribuera à la réduction des émissions de carbone à l'échelle mondiale et à la réalisation des objectifs de l'accord de Paris;

72. estime que la transition vers une économie durable doit aller de pair avec la sauvegarde de la compétitivité européenne et la création d'emplois, car il est fondamental, pour que le pacte vert pour l'Europe soit une réussite, que le marché unique reste rentable lors de l'ajustement à un nouvel environnement réglementaire;

73. insiste sur la nécessité d'encourager l'existence de marchés concurrentiels pour les matières premières et les métaux rares essentiels à la transition écologique car les ressources mondiales en matières premières sont détenues par un très faible nombre de pays; insiste sur le fait que rester dans la dépendance vis-à-vis de quelques fournisseurs annulera l'effet de certaines mesures actuelles, telles que le plan RePowerEU, et des sacrifices consentis par les citoyens de l'Union;

74. insiste sur la nécessité de programmes de qualification qui donneraient une nouvelle formation aux professionnels afin de répondre à la demande croissante de travail dans le domaine de l'efficacité énergétique, des énergies renouvelables et des solutions de technologie verte; demande à tous les États membres de prendre des mesures pour veiller à ce que les professionnels européens actuels et futurs acquièrent l'ensemble des compétences nécessaires à la gestion, à la mise en œuvre et à la poursuite innovante de la transition écologique;

Politique énergétique

75. se félicite de toutes les initiatives visant à réduire la dépendance de l'Union à l'égard des combustibles fossiles, notamment à réduire la dépendance à l'égard de tous les combustibles fossiles et produits associés russes, puis à s'en défaire à terme, étant donné que la Russie utilise ses ressources naturelles comme une arme, et du fait de l'invasion de l'Ukraine par ce pays; prie instamment la Commission et le Conseil, à cet égard, d'élaborer un plan d'investissement dans des mesures d'efficacité énergétique et dans les énergies renouvelables, afin de renforcer l'autonomie énergétique; rappelle que la Commission estime que 300 milliards d'EUR seront nécessaires pour nous défaire de notre dépendance énergétique vis-à-vis de la Russie d'ici à 2030; relève que l'Union travaille actuellement avec ses partenaires internationaux à la diversification de ses approvisionnements énergétiques; prend acte de l'analyse de la Commission étayant les prévisions contenues dans le plan RePowerEU selon laquelle, en raison de la nouvelle situation, il pourrait s'avérer nécessaire d'utiliser certaines installations fondées sur les combustibles fossiles plus longtemps qu'escompté initialement;

76. relève la révision en cours de la législation relative à l'énergie dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», qui vise à mettre cette législation en adéquation avec l'objectif de l'Union revu à la hausse, qui ambitionne de réduire les émissions d'au moins 55 % d'ici à 2030 afin d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard; demande, toutefois, que le travail se poursuive en vue de fixer des objectifs plus ambitieux, par exemple en matière d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique, notamment eu égard au fait qu'il convient que l'Union continue de donner l'exemple;

77. souligne le rôle central de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables dans la transition vers une économie neutre pour le climat; rappelle que l'énergie la plus écologique est celle que nous n'utilisons pas, et insiste notamment sur le fait que les outils d'amélioration de l'efficacité énergétique peuvent contribuer à l'application de ce principe; reconnaît les progrès accomplis dans le développement des sources d'énergie renouvelables; demande, dans le même temps, la poursuite de la mise en place de mesures d'efficacité énergétique, telles que l'intégration sectorielle et la réutilisation de la chaleur excédentaire; relève que le chauffage représentait 50 % de la consommation d'énergie mondiale en 2018 ([27]) et que, conformément au principe de primauté de l'efficacité énergétique, la chaleur produite peut être avantageusement réutilisée et réinjectée comme une source de chauffage durable, ce qui serait bénéfique pour tous les pays, car dans tous les pays, de la chaleur excédentaire est produite; reconnaît, toutefois, l'importance de mettre en cohérence les objectifs en matière d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 au plus tard et respecter l'accord de Paris ainsi que les objectifs de RePowerEU, en saisissant l'occasion offerte par la baisse actuelle du coût des énergies renouvelables et des technologies de stockage; convient qu'une ambition accrue de l'objectif de l'Union en matière d'efficacité énergétique pour 2030 devrait être compatible avec le renforcement et l'adoption de l'électrification, de l'hydrogène, des carburants de synthèse et d'autres technologies propres nécessaires à la transition écologique;

78. rappelle la nécessité d'une forte augmentation et d'une nette accélération des procédures d'octroi de permis pour les projets dans le domaine des énergies renouvelables, compte tenu de la législation de l'Union relative à la protection de la nature, y compris de la biodiversité, et rappelle également la nécessité d'une participation de toutes les parties concernées aux processus de recensement et de planification;

79. rappelle l'engagement de l'Union à appliquer le principe de primauté de l'efficacité énergétique, qui tient compte de l'efficacité au regard des coûts, de l'efficacité du système, de la capacité de stockage, de la flexibilité de la demande et de la sécurité de l'approvisionnement; souligne qu'il importe d'intégrer et de mettre en œuvre ce principe dans tous les textes législatifs et toutes les initiatives concernés, ainsi que dans tous les secteurs, le cas échéant; attire l'attention sur les potentiels inexploités d'efficacité énergétique dans des secteurs tels que l'industrie ([28]), les technologies de l'information, le transport et les bâtiments, y compris en matière de chauffage et de refroidissement; se félicite de la stratégie pour une vague de rénovations ainsi que des mesures réglementaires, financières et de soutien concrètes qui y sont associées, l'objectif étant de doubler au minimum le taux annuel de rénovation énergétique des bâtiments d'ici à 2030, d'encourager les rénovations en profondeur et de faciliter l'électromobilité, dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55», afin de réduire la pauvreté énergétique; rappelle le rôle central que les PME du secteur de la construction et de la rénovation joueront dans le cadre de la vague de rénovations, qui permettra des réductions de la consommation d'énergie et de l'incidence sur le climat des bâtiments;

80. se félicite de la stratégie RePowerEU et demande à tous les États membres de l'Union d'examiner le plan en 10 points de l'Agence internationale de l'énergie qui, s'il est correctement mis en œuvre, pourrait permettre de réduire de bien plus que de moitié les importations de gaz en provenance de Russie, et donc de réduire la dépendance de l'Union à l'égard du gaz naturel russe;

81. souligne qu'il importe d'éliminer progressivement les combustibles fossiles dans les meilleurs délais; relève qu'il nous faut parvenir à cet objectif tout en maximisant son effet bénéfique pour la sécurité énergétique, la compétitivité industrielle et le bien-être des citoyens de l'Union; invite les pays du G7 à montrer l'exemple en matière de transition énergétique et à mettre un terme à tous les nouveaux investissements dans l'extraction de combustibles fossiles; se félicite de l'engagement des pays du G7 à décarboner leurs secteurs de l'énergie d'ici à 2035 et à mettre un terme au financement de la plupart des projets concernant des combustibles fossiles à l'étranger d'ici à la fin de l'année; insiste sur l'importance de la coopération internationale pour abandonner les combustibles fossiles, comme par exemple l'alliance «Beyond Oil and Gas» (Au-delà du charbon et du gaz) ou l'alliance «Powering Past Coal» (Énergiser au-delà du charbon);

82. regrette que les subventions aux énergies fossiles dans l'Union restent stables depuis 2008 et s'élèvent à un montant total compris entre 55 et 58 milliards d'EUR par an, ce qui représente un tiers environ du total des subventions en matière d'énergie dans l'Union, et qu'à l'heure actuelle, 15 États membres subventionnent davantage les combustibles fossiles que les énergies renouvelables; estime que les subventions en faveur des combustibles fossiles compromettent la réalisation des

([27]) Agence internationale de l'énergie, «Market analysis and forecast from 2019 to 2024», https://www.iea.org/reports/renewables-2019/power

([28]) rappelle que, selon les estimations, le potentiel économique de la réduction de la consommation finale d'énergie dans l'industrie d'ici à 2030 s'élève à 23,5 %, par rapport au statu quo;

objectifs du pacte vert pour l'Europe et le respect des obligations découlant de l'accord de Paris; estime qu'il est indispensable de fournir des signaux de prix plus cohérents à travers l'ensemble des secteurs énergétiques et des États membres, et d'éviter que les coûts externes ne soient internalisés; prend acte de l'adoption récente dans certains États membres de mesures destinées à protéger les consommateurs des conséquences directes de la hausse des prix de l'énergie, en particulier les ménages, et insiste pour que ces pratiques restent exceptionnelles et temporaires; invite les États membres et les autres parties à la COP26 à donner la priorité aux investissements dans les énergies et les infrastructures vertes et à supprimer progressivement les subventions directes et indirectes en faveur des combustibles fossiles;

83. estime que pour parvenir à la neutralité climatique, l'Union a besoin d'un système énergétique intégré et fondé sur un système de priorités en cascade, qui commence par la mise en œuvre du principe de primauté de l'efficacité énergétique, fondé sur l'efficacité au regard des coûts, l'efficacité du système, la capacité de stockage, la sécurité de l'approvisionnement et la flexibilité de la demande, favorisée par des réseaux intelligents, ce dont découleront des économies d'énergie, qui se poursuit par l'électrification directe des secteurs d'utilisation finale au moyen de sources renouvelables, l'utilisation de combustibles renouvelables et fondés sur les énergies renouvelables, y compris l'hydrogène, pour les applications finales ainsi que, durant une phase de transition, de combustibles à faible intensité de carbone durables et sûrs pour les applications pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution, et ce, tout en maintenant le caractère accessible et abordable de l'énergie ainsi que la sécurité de l'approvisionnement grâce à la mise en place d'un système énergétique circulaire, extrêmement efficace d'un point de vue énergétique, intégré, interconnecté, résilient et multimodal;

84. rappelle qu'il importe de prendre en considération la diversité des défis et des systèmes énergétiques nationaux; souligne la nécessité d'une transition juste et réaffirme la promesse formulée dans le nouveau pacte vert selon laquelle personne ne devrait être laissé de côté; est préoccupé par le fait qu'environ 50 millions de ménages au sein de l'Union sont toujours en situation de pauvreté énergétique et estime que l'Union devrait intensifier ses efforts pour prévenir ces situations et en diminuer le nombre; insiste sur l'importance de la dimension sociale d'une ambition accrue en matière climatique; souligne que la rénovation des bâtiments est essentielle pour faire diminuer la consommation d'énergie des bâtiments, pour réduire les émissions et pour faire baisser le montant des factures énergétiques; insiste sur le fait qu'il convient de mettre en œuvre les politiques énergétiques en suivant le principe d'une transition juste et équitable, en étroite coopération avec la société civile et les partenaires sociaux; estime, par conséquent, que les politiques publiques, le renforcement des partenariats sociaux et l'engagement de la société civile aux niveaux local, national et de l'Union sont essentiels pour parvenir à la neutralité climatique de tous les secteurs de la société de manière équitable, solidaire et durable sur le plan social;

85. se félicite de l'adoption de la stratégie européenne pour l'hydrogène, qui impose l'installation d'au moins 6 GW d'électrolyseurs produisant de l'hydrogène renouvelable dans l'Union d'ici à 2024 et de 40 GW d'électrolyseurs produisant de l'hydrogène renouvelable d'ici à 2030; demande à l'Union et aux États membres, dans ce contexte, de favoriser l'intégration de l'hydrogène dans les secteurs où les réductions d'émissions sont difficiles;

86. se félicite de la stratégie pour l'énergie marine renouvelable de l'Union et de l'ambition qu'elle contient d'une capacité d'énergie marine renouvelable d'au moins 60 GW d'ici à 2030 et d'au moins 340 GW d'ici à 2050, un objectif que le Parlement a demandé de porter à 450 GW ([29]), ainsi que de la stratégie de l'Union pour l'énergie solaire, qui vise à l'installation de dispositifs d'énergie solaire photovoltaïque d'une capacité de 320 GW d'ici à 2025 et de 600 GW d'ici à 2030; souligne qu'il est nécessaire de veiller à ce que la mise en œuvre de la stratégie profite à l'ensemble de l'Union, y compris aux États membres enclavés; souligne que les entreprises européennes sont des champions et des pionniers industriels à l'échelle mondiale en matière d'énergie marine renouvelable et que ce secteur recèle un potentiel inexploité de création d'emplois nouveaux (directs et indirects), de croissance et d'exportations; demande que le rôle de premier plan de l'Europe dans l'industrie des énergies renouvelables et ses chaînes d'approvisionnement soit inclus dans la politique industrielle de l'Union; prend acte avec une grande satisfaction de la déclaration commune signée en mai 2022 par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark et les Pays-Bas lors du sommet de la mer du Nord à Esbjerg (Danemark), qui fera de la mer du Nord une centrale électrique écologique de l'Europe;

87. est convaincu de la nécessité de créer les conditions pour que les consommateurs connaissent mieux les formes d'énergie plus durable et soient davantage incités à les choisir ainsi qu'à être plus actifs; demande à la Commission d'évaluer la capacité du réseau nécessaire à l'intégration des énergies renouvelables et des solutions de chauffage électrique et de recenser les obstacles qui demeurent à la facilitation du développement de l'autoconsommation d'énergies renouvelables et de communautés d'énergies renouvelables, notamment pour les ménages à faibles revenus ou vulnérables;

([29]) Résolution du 16 février 2022 sur une stratégie européenne pour l'énergie marine renouvelable (JO C 342 du 6.09.2022, p. 66).

88. est favorable aux travaux en cours de révision de la directive sur la taxation de l'énergie, dont l'objectif est d'aligner les politiques de taxation sur les objectifs en matière d'énergie et de climat pour 2030 et 2050, tout en évaluant leurs incidences, notamment sur les consommateurs, la pauvreté énergétique et la pauvreté en matière de mobilité;

89. souligne que, bien que l'Europe s'emploie à atteindre ses ambitieux objectifs, une action coordonnée au niveau mondial sera nécessaire pour atteindre un niveau zéro d'émissions nettes à l'échelle mondiale d'ici à 2050 au plus tard; souligne que les pays en développement auront besoin d'une aide internationale pour mener à bien leur transition écologique; souligne qu'il importe de resserrer la coopération transfrontière et de renforcer le partage des meilleures pratiques avec les partenaires internationaux dans les domaines de l'élaboration des politiques et des sciences, y compris le transfert de technologies, afin de promouvoir l'efficacité énergétique et les investissements dans les technologies et infrastructures énergétiques durables; prend acte de l'adoption récente par la Commission de sa communication sur la stratégie énergétique extérieure de l'Union, dans laquelle elle affirme sa détermination à dialoguer avec des pays tiers partout dans le monde et à «encourager les pays partenaires à renforcer leur ambition climatique et à déterminer leurs trajectoires pour atteindre la neutralité climatique, mais aussi à établir des relations à long terme mutuellement avantageuses, en particulier dans le domaine de l'énergie»;

90. salue l'intention de la Commission d'adopter en 2022 un plan d'action pour la numérisation du secteur de l'énergie, afin d'assurer à l'Union une position influente dans le domaine des technologies et de permettre la mise en place d'un système énergétique plus intégré, doté de solutions intelligentes, dans des secteurs spécifiques, avec un financement accru pour la période 2021-2027; rappelle l'importance de lutter contre les risques pour la cybersécurité dans le secteur de l'énergie afin de garantir la résilience des systèmes énergétiques;

Recherche, innovation, technologies numériques et politique spatiale

91. se félicite du rôle joué par le programme Horizon Europe et de sa contribution à la neutralité climatique; est d'avis que les partenariats au titre d'Horizon Europe, y compris les entreprises communes, encourageront la collaboration entre les secteurs public et privé dans le but de contribuer à la réussite de la transition écologique, tout en garantissant le caractère durable, accessible et abordable des innovations; insiste sur l'importance d'améliorer l'accès et la participation des PME aux appels à propositions au titre d'Horizon Europe, ainsi que la communication en direction des citoyens et la participation de ceux-ci concernant les résultats des projets et nouvelles technologies européennes en matière de recherche et développement, notamment les projets-phares, afin d'améliorer leur adoption par le grand public et de rendre le rôle de l'Union plus visible pour les citoyens;

92. salue le rôle joué par le programme Copernicus et le nouveau centre de connaissances de l'Union sur l'observation de la Terre à destination du service de surveillance du milieu terrestre, atmosphérique et marin; insiste sur l'importance des capacités d'observation par satellite pour la surveillance, la modélisation, l'anticipation et le soutien à l'activité législative en matière de changement climatique;

93. souligne la nécessité d'attirer davantage d'investissements, tant publics que privés, dans la recherche, l'innovation et le déploiement de nouvelles technologies durables, y compris dans les industries à forte intensité de main-d'œuvre, et dans les nouveaux réseaux et projets d'infrastructure nécessaires qui contribueront à atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et de l'accord de Paris; insiste sur la nécessité, pour les recherches et les technologies futures, de tenir compte de la durabilité et de la circularité; insiste, dans le même temps, sur l'importance de la recherche fondamentale, ainsi que des approches collaboratives et transdisciplinaires en matière de recherche et d'innovation, pour résoudre les problèmes climatiques; insiste en outre sur la nécessité d'encourager l'innovation sociale, qui est essentielle pour répondre à des besoins et résoudre des problèmes sociétaux non traités tout en donnant aux personnes des outils pour faire face à la transition écologique;

94. souligne qu'il importe de veiller à la cohérence et à l'homogénéité des mesures d'incitation destinées à encourager le développement de technologies innovantes afin d'atteindre les objectifs pour 2030 et 2050, en s'attaquant au déploiement de technologies déjà au point ainsi qu'aux investissements dans les nouvelles technologies qui doivent être développées pour atteindre l'objectif de neutralité climatique de l'Union d'ici à 2050 au plus tard;

95. insiste sur la nécessité d'une double transition, qui combine transition numérique et transition écologique; souligne le rôle fondamental que les technologies numériques peuvent jouer dans la transition écologique de l'Union; rappelle que la reprise économique de l'Union exige la mise en place d'un cadre réglementaire stable qui favorise les progrès, y compris ceux impulsés par le marché, dans la recherche, l'innovation et le développement en matière de technologies durables, ainsi que des conditions propices à leur financement;

96. souligne que la numérisation est l'un des facteurs clés de l'intégration des systèmes énergétiques, car elle peut faciliter des flux dynamiques et interconnectés entre vecteurs énergétiques, permettre l'interconnexion de marchés plus diversifiés et fournir les données nécessaires pour faire coïncider l'offre et la demande; insiste sur le potentiel des technologies numériques pour accroître l'efficacité énergétique et réduire ainsi les émissions globales de gaz à effet de serre; insiste sur la nécessité d'un cadre réglementaire sûr, prévoyant des procédures non discriminatoires et transparentes pour l'accès aux données en matière d'énergie et la communication de celles-ci; rappelle que la Commission estime que l'empreinte environnementale des TIC représente entre 5 % et 9 % de la consommation mondiale d'électricité et plus de 2 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre; souligne que, selon une étude de 2018 sur l'intelligence artificielle réalisée par le Centre commun de recherche de la Commission, les centres de données et la transmission de données pourraient représenter entre 3 % et 4 % de la consommation totale d'électricité de l'Union; insiste sur le fait que la Commission s'attend à une augmentation de 28 % de la consommation des centres de données entre 2018 et 2030; souligne que 47 % des émissions de carbone dues au secteur numérique sont imputables à des équipements grand public tels qu'ordinateurs, smartphones, tablettes et autres objets connectés; demande donc des mesures pour réduire l'empreinte carbone du secteur des TIC en veillant à l'efficacité dans l'utilisation de l'énergie et des ressources au niveau des réseaux, des centres de données et des équipements grand public; rappelle l'objectif de rendre les centres de données neutres du point de vue climatique et extrêmement efficaces en matière énergétique d'ici à 2030 au plus tard, comme énoncé dans la stratégie numérique;

97. rappelle l'importance de la contribution de la recherche et de l'innovation à la réalisation des objectifs fixés dans l'accord de Paris et des objectifs du pacte vert pour l'Europe; invite la Commission et les États membres à soutenir la recherche et l'innovation ainsi qu'une augmentation globale des budgets européens et nationaux consacrés à la recherche et à l'innovation dans le domaine des technologies et de l'innovation énergétiques durables et sûres; invite la Commission à envisager de continuer de soutenir les technologies et les solutions innovantes qui contribueront à la mise en place d'un système énergétique intégré et à l'épreuve du changement climatique, y compris celles pour lesquelles l'Europe joue un rôle moteur au niveau mondial et dispose de chaînes de valeur nationales; estime qu'il est essentiel de disposer de segments clés des chaînes de valeur des énergies renouvelables au sein de l'Union afin d'atteindre les objectifs climatiques et d'apporter des avantages économiques significatifs aux Européens, et demande des mesures adéquates pour soutenir le rôle du contenu basé en Europe dans la chaîne d'approvisionnement en sources d'énergie renouvelables et la législation y afférente;

Changement climatique et développement

98. réaffirme l'engagement de l'Union en faveur de la mise en œuvre du principe de cohérence des politiques au service du développement, en particulier pour les politiques dans les domaines de l'industrie, de l'agriculture, de la pêche, du commerce et des investissements; insiste sur la nécessité d'adopter une approche cohérente d'application de l'accord de Paris et du programme de développement durable à l'horizon 2030 dans le cadre des politiques tant internes qu'externes;

99. invite la Commission, les États membres et les autres pays du G7 à élaborer et à adopter des partenariats pour une transition énergétique juste avec les pays en développement et à fournir des investissements nouveaux et supplémentaires en vue d'assurer une transition juste dans le cadre de l'élimination progressive des combustibles fossiles dans les pays en développement; estime que ces partenariats devraient s'appuyer principalement sur des instruments de financement non générateurs de dette;

100. insiste sur l'importance d'une approche fondée sur les droits de l'homme dans l'action pour le climat afin de garantir que toutes les mesures respectent et soutiennent les droits de l'homme de l'ensemble de la population; demande instamment aux parties à la CCNUCC de prendre en considération les questions de droits de l'homme dans leurs CDN, leurs communications relatives à l'adaptation et leurs PNA;

101. demande que les politiques en faveur du développement et du climat traitent de la question des inégalités, du problème des dettes préexistantes et de la pauvreté, qu'exacerbent les incidences préjudiciables du changement climatique;

Rôle du Parlement européen

102. estime qu'il doit être pleinement intégré à la délégation de l'Union européenne, étant donné qu'il doit approuver les accords internationaux et joue un rôle central dans la mise en œuvre de l'accord de Paris au sein de l'Union en sa qualité de colégislateur; escompte donc être invité à assister aux réunions de coordination de l'Union qui auront lieu à Charm el-Cheikh lors de la COP27 et obtenir un accès garanti à tous les documents préparatoires dès le début de la phase de négociation;

Jeudi 20 octobre 2022

o

o o

103. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, aux gouvernements et aux parlements des États membres ainsi qu'au secrétariat de la CCNUCC, en priant ce dernier de la transmettre à toutes les parties à la Convention non membres de l'Union européenne.

Jeudi 20 octobre 2022

P9_TA(2022)0374

Solidarité culturelle avec l'Ukraine et mécanisme conjoint de réaction d'urgence pour la relance culturelle en Europe

Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la solidarité culturelle avec l'Ukraine et le mécanisme conjoint de réaction d'urgence pour la relance culturelle en Europe (2022/2759(RSP))

(2023/C 149/06)

Le Parlement européen,

— vu l'article 167 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu le traité sur l'Union européenne, notamment son préambule et son article 3, de même que son protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité,

— vu le préambule de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

— vu sa résolution du 1er mars 2022 sur l'agression russe contre l'Ukraine ([1]),

— vu sa recommandation du 8 juin 2022 au Conseil et au vice-président de la Commission / haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité sur la politique étrangère, de sécurité et de défense de l'Union européenne après la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine ([2]),

— vu les déclarations des 16 et 24 février 2022 des présidents de groupe du Parlement sur l'Ukraine,

— vu sa résolution du 17 septembre 2020 sur la relance culturelle de l'Europe ([3]),

— vu sa résolution du 20 octobre 2021 sur la situation des artistes et la reprise culturelle dans l'Union européenne ([4]),

— vu les conclusions du Conseil du 18 mai 2021 sur la relance, la résilience et la pérennité des secteurs de la culture et de la création,

— vu la question à la Commission sur la solidarité culturelle avec l'Ukraine et le mécanisme conjoint de réaction d'urgence pour la relance culturelle en Europe (O-000030/2022, B9-0026/2022),

— vu l'article 136, paragraphe 5, et l'article 132, paragraphe 2, de son règlement intérieur,

— vu la proposition de résolution de la commission de la culture et de l'éducation,

A. considérant que la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine est une tentative d'éradiquer l'identité et la culture d'une nation souveraine, notamment au moyen d'actes stratégiques et ciblés de destruction sur des sites du patrimoine culturel ([5]), ce qui constitue un crime de guerre au sens de la convention de La Haye de 1954 ([6]), dont les deux pays sont signataires;

([1]) JO C 125 du 18.3.2022, p. 2.
([2]) Textes adoptés de cette date, P9_TA(2022)0235.
([3]) JO C 385 du 22.9.2021, p. 152.
([4]) JO C 184 du 5.5.2022, p. 88.
([5]) Le 21 septembre 2022, l'UNESCO a confirmé que 192 sites avaient été endommagés depuis le 24 février 2022, à savoir 81 sites religieux, 13 musées, 37 bâtiments historiques, 35 immeubles dédiés à des activités cuturelles, 17 monuments et 10 bibliothèques. https://www.unesco.org/fr/articles/sites-culturels-endommages-en-ukraine-confirmes-par-lunesco
([6]) Voir le statut de Rome de la Cour pénale internationale, article 8, paragraphe 2, point b, sous-point ix.

B. considérant que l'attaque contre l'Ukraine porte également atteinte à notre identité européenne commune, à nos valeurs et à notre mode de vie, qui se caractérisent par des sociétés ouvertes fondées sur la démocratie, le respect des droits de l'homme, la dignité de l'état de droit et la diversité culturelle; que les conséquences extrêmement dommageables sont ressenties par des millions de personnes à travers le monde, allant des décès, aux pénuries alimentaires, en passant par la diminution des réserves énergétiques et l'augmentation de l'inflation et des flux migratoires; que la Russie utilise ces conséquences délibérées comme des menaces politiques et stratégiques;

C. considérant que l'invasion russe de l'Ukraine fait également peser un risque sur les artistes et les professionnels de la culture, les journalistes et les universitaires, qu'elle propage un climat de peur et de méfiance au détriment de la liberté des arts, de l'indépendance des médias, de l'accès à l'information et de la qualité de celle-ci, de la liberté universitaire et de la liberté d'expression en général;

D. considérant que la destruction illicite du patrimoine, comme le pillage et la contrebande de biens et d'objets culturels, font peser un risque majeur sur l'identité de tous les Ukrainiens et de toutes les minorités du pays et sont de nature à compromettre la réconciliation nationale après le conflit;

E. considérant que la pandémie de COVID-19 a eu des répercussions considérables sur tous les aspects de notre vie et de notre cadre de vie, notamment sur l'ensemble de notre écosystème culturel, déjà fragilisé par des structures organisationnelles et financières et des conditions de travail souvent précaires, ainsi que sur la liberté d'expression artistique; que les secteurs de la culture et de la création (SICC) ne se sont toujours pas complètement remis de la crise de la COVID-19;

F. considérant que ces crises majeures ont certes mis en péril l'autonomie stratégique de l'Union, mais qu'elles ont également libéré un potentiel considérable propre à renforcer le sentiment d'appartenance à l'Europe, à apporter des réponses communes aux besoins urgents et à renforcer le soutien à l'intégration européenne;

G. considérant que la culture reste un vecteur important de compréhension mutuelle et de maintien de la paix entre les peuples;

Renforcer le soutien et la solidarité à l'égard de l'écosystème culturel ukrainien

1. se félicite du soutien fort apporté par l'Union et ses États membres aux secteurs de la culture et de la création ukrainiens et salue la mobilisation rapide d'instruments financiers par la Commission, les acteurs gouvernementaux, les ONG et la société civile pour soutenir les artistes et les professionnels de la culture fuyant la guerre, les organisations culturelles des pays qui accueillent des réfugiés ukrainiens, et la protection du patrimoine culturel; salue en particulier les initiatives de réaction rapide telles que le Fonds pour la culture de solidarité — Ukraine;

2. exprime sa sincère solidarité avec les interprètes, artistes, créateurs, auteurs, éditeurs, leurs entreprises et tous les autres créateurs et travailleurs culturels, y compris les créateurs amateurs, car l'art et la culture joueront un rôle fondamental dans le rétablissement et la reconstruction de l'Ukraine; salue en particulier l'action des artistes et créateurs ukrainiens qui font acte de résistance réagi à l'invasion russe en pratiquant leur art;

3. invite la Commission et les États membres à faire en sorte que l'aide humanitaire apportée par l'Union à l'Ukraine tienne compte des besoins urgents des secteurs de la culture et de la création; est fermement convaincu que, conformément à la décision historique du Conseil européen du 23 juin 2022 d'accorder à l'Ukraine le statut de candidat à l'Union, un soutien spécifique doit également lui être alloué dans le cadre du futur fonds fiduciaire de solidarité avec l'Ukraine, approuvé par les chefs d'État et de gouvernement lors du Conseil européen des 24 et 25 mars 2022;

4. demande instamment à l'Union d'apporter un soutien ciblé aux acteurs culturels ukrainiens, dont les PME, ONG, initiatives locales, universités et organisations de la société civile pour les aider à élaborer la feuille de route du pays pour la reconstruction et la relance;

5. estime que l'Union devrait apporter son soutien aux autorités ukrainiennes, notamment locales et régionales, et aux organisations de la société civile en tant que partenaires dans la reconstruction du pays et, en particulier, dans la restauration des sites culturels; souligne, à cet égard, que l'Union devrait encourager les acteurs de la reconstruction à appliquer les normes de qualité les plus élevées; reconnaît que le nouveau Bauhaus européen est susceptible de contribuer à la restauration de l'après-guerre avec la participation des secteurs ukrainiens de la culture et de la création;

6. estime qu'il convient d'être particulièrement attentif aux œuvres culturelles et historiques que détient l'Ukraine et à la protection de son patrimoine culturel; affirme la volonté de l'Union de participer à la préservation des œuvres du patrimoine artistique et culturel par tous les instruments juridiques relatifs à la prévention du trafic ou de l'exportation illégale du patrimoine culturel en temps de guerre;

7. souligne qu'il est urgent d'aider l'Ukraine à recenser de manière exhaustive toutes les attaques contre le patrimoine culturel, en particulier celles pouvant constituer des crimes de guerre et qui sont commises contre le patrimoine culturel protégé par des conventions internationales; rappelle que l'Union devrait non seulement protéger physiquement les monuments et les objets, mais également renforcer son soutien à la numérisation et au recensement numérique du patrimoine culturel;

8. estime que le soutien financier accordé à l'Ukraine dans le domaine culturel ne devrait pas compromettre les financements mis à la disposition des secteurs de la culture et de la création dans le cadre du programme «Europe créative»;

Soutenir la résilience et la reprise globale d'après crise de l'écosystème culturel de l'Union

9. invite la Commission et les États membres à mettre l'accent sur la culture dans toutes les politiques et priorités clés de l'Union, telles que l'action en faveur du climat, la transition numérique, la relance économique et les relations internationales; invite la Commission à utiliser encore mieux le potentiel multidimensionnel des secteurs de la culture et de la création pour le bien-être des sociétés et des citoyens en Europe, à promouvoir activement le discours culturel public dans le but d'associer le plus grand nombre de personnes à la formation de l'opinion publique, et à favoriser la coopération culturelle internationale;

10. souligne que les actions qui incluent un soutien ciblé aux écosystèmes culturels, créatifs et patrimoniaux et des conditions de travail équitables pour leurs travailleurs doivent être soutenues et coordonnées à tous les niveaux de gouvernance et impliquer les acteurs publics et privés, y compris la société civile et les entités caritatives;

11. invite instamment la Commission et les États membres à développer des capacités innovantes en matière de coopération et de partenariats public-privé afin d'accroître la résilience face aux crises qui pourraient affecter les secteurs de la culture et de la création à l'avenir; demande donc instamment à la Commission et aux États membres de continuer à soutenir la numérisation de ces secteurs et de garantir un large accès numérique à la création artistique et culturelle;

12. invite la Commission à envisager la mise en place d'un mécanisme européen de réaction d'urgence et de relance spécifiquement consacré à la culture, au patrimoine culturel et aux écosystèmes créatifs sur la base d'une approche multipartite ou de participer à sa création dans le cadre d'un partenariat; demande à la Commission de proposer un cadre juridique et budgétaire pour ce mécanisme et d'établir une liste de partenaires stratégiques de tous les secteurs publics et privés concernés y compris des modèles de partenariat caritatif, dans le plein respect du principe d'additionnalité, pour permettre la mise en commun stratégique des ressources, renforcer le financement public et optimiser le soutien aux secteurs de la culture et de la création;

o

o o

13. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission, ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

Jeudi 20 octobre 2022

P9_TA(2022)0375

La situation au Burkina Faso à la suite du coup d'État

Résolution du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la situation au Burkina Faso à la suite du coup d'État (2022/2865(RSP))

(2023/C 149/07)

Le Parlement européen,

— vu ses résolutions antérieures, notamment celles du 19 décembre 2019 sur les violations des droits de l'homme et notamment des libertés religieuses au Burkina Faso ([1]), du 16 septembre 2020 sur la coopération UE-Afrique en matière de sécurité dans la région du Sahel, en Afrique de l'Ouest et dans la Corne de l'Afrique ([2]), et du 17 février 2022 sur la crise politique au Burkina Faso ([3]),

— vu la déclaration de Jutta Urpilainen, commissaire chargée des partenariats internationaux, faite au nom du vice-président de la Commission / haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité le 4 octobre 2022 au Parlement européen à Strasbourg, et vu le débat qui a suivi,

— vu les déclarations du vice-président de la Commission / haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité des 1er et 5 octobre 2022 sur le coup d'État au Burkina Faso et la situation dans le pays,

— vu les communiqués des 30 septembre, 1er octobre et 2 octobre 2022 de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) sur la situation au Burkina Faso, et la mission de la CEDEAO au Burkina Faso du 4 octobre 2022,

— vu la déclaration du 30 septembre 2022 du président de la Commission de l'Union africaine condamnant la deuxième prise de pouvoir par la force au Burkina Faso,

— vu la déclaration du 1er octobre 2022 du porte-parole du secrétaire général des Nations unies sur la situation au Burkina Faso,

— vu la déclaration du 7 octobre 2022 du Conseil de sécurité des Nations unies sur la situation au Burkina Faso,

— vu le protocole sur la démocratie et la bonne gouvernance de la CEDEAO,

— vu la communication conjointe de la Commission et du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité du 9 mars 2020 intitulée «Vers une stratégie globale avec l'Afrique» (JOIN(2020)0004),

— vu la résolution de l'Assemblée parlementaire paritaire du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) et de l'UE du 11 mars 2021 sur la démocratie et le respect des constitutions dans l'Union et les pays ACP,

— vu les objectifs de développement durable des Nations unies, notamment l'objectif nº 16 visant à promouvoir l'avènement de sociétés justes, pacifiques et inclusives aux fins du développement durable,

— vu la Déclaration universelle des droits de l'homme, le pacte international relatif aux droits civils et politiques et le pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels,

— vu la charte africaine des droits de l'homme et des peuples,

— vu la Constitution de la République du Burkina Faso,

([1]) JO C 255 du 29.6.2021, p. 45.
([2]) JO C 385 du 22.9.2021, p. 24.
([3]) JO C 342 du 6.9.2022, p. 290.

Jeudi 20 octobre 2022

— vu l'accord de partenariat entre les membres du groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, d'une part, et la Communauté européenne et ses États membres, d'autre part, signé à Cotonou le 23 juin 2000 ([4]) (accord de Cotonou),

— vu la charte africaine de la démocratie, des élections et de la gouvernance,

— vu la convention de l'Union africaine sur la protection et l'assistance aux personnes déplacées en Afrique,

— vu la convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes de 1979,

— vu la convention des Nations unies de 1951 relative au statut des réfugiés et son protocole de 1967,

— vu l'article 132, paragraphes 2 et 4, de son règlement intérieur,

A. considérant que, le 30 septembre 2022, des membres de l'armée du Burkina Faso, dirigés par le capitaine Ibrahim Traoré, ont mené un coup d'État et renversé le président, le lieutenant-colonel Paul-Henri Sandaogo Damiba; que l'ancien président Damiba avait pris le pouvoir lors d'un coup d'État mené le 24 janvier 2022 qui avait renversé le président Roch Kaboré, élu démocratiquement en novembre 2020; que, comme l'ancien président Damiba avant lui, l'actuel président Ibrahim Traoré a justifié le coup d'État en invoquant l'incapacité des autorités à enrayer la détérioration de la situation en matière de sécurité;

B. considérant qu'après le coup d'État de janvier 2022, dans le cadre d'une médiation de la CEDEAO, l'armée a convenu d'une période de transition jusqu'en juillet 2024, date à laquelle des élections démocratiques doivent avoir lieu; que l'Union européenne a fermement soutenu la CEDEAO dans ses efforts de médiation et a déployé des efforts considérables pour renforcer la coopération, y compris en matière de défense et de sécurité; que la CEDEAO a condamné le coup d'État de septembre 2022 au Burkina Faso et le juge inapproprié compte tenu des progrès accomplis dans les efforts visant à assurer un retour ordonné à l'ordre constitutionnel d'ici au 1er juillet 2024; que le coup d'État de septembre 2022 a également été dénoncé par l'Union africaine, l'Union européenne et les Nations unies;

C. considérant que, selon une campagne de désinformation, l'ancien président Damiba aurait trouvé refuge sous protection française, ce qui a été immédiatement et vigoureusement démenti par les autorités françaises, ainsi que par l'ancien président Damiba lui-même et par l'actuel président Ibrahim Traoré; que, dans le sillage du coup d'État, des manifestations ont éclaté, hostiles à la France et favorables à l'intensification de la coopération militaire avec la Russie; que l'ambassade et le consulat de France à Ouagadougou ont été vandalisés, tout comme les locaux de l'Institut français à Ouagadougou et à Bobo Dioulasso; que plusieurs autres attaques ont été observées dans le pays, dirigées contre des institutions et des symboles européens;

D. considérant que, le 2 octobre 2022, l'ancien président Damiba a démissionné de son poste de président après une médiation de chefs coutumiers; qu'il a subordonné sa démission à sept conditions, parmi lesquelles la nécessité de respecter l'accord avec la CEDEAO pendant une période de transition de 24 mois; que l'actuel président Ibrahim Traoré a accepté toutes ces conditions;

E. considérant que, le 4 octobre 2022, la CEDEAO a déployé une mission d'information sur le coup d'État de septembre 2022 et s'est entretenue avec les nouveaux dirigeants; qu'après une réunion avec une délégation de la CEDEAO, le président Traoré s'est dit prêt à respecter le calendrier de transition convenu entre son prédécesseur et la CEDEAO; que le président Traoré s'est également dit prêt à honorer les engagements internationaux du Burkina Faso, notamment en ce qui concerne la protection des droits de l'homme;

F. considérant que, le 15 octobre 2022, le capitaine Ibrahim Traoré a été désigné à l'unanimité comme président par les «Assises nationales» et que la charte de la transition a été adoptée;

G. considérant que la constitution, suspendue dans un premier temps après le 30 septembre 2022, a été rétablie par l'«acte fondamental» adopté par le Mouvement patriotique pour la sauvegarde et la restauration (MPSR) le 5 octobre 2022, qui garantit le respect, par le Burkina Faso, des traités et accords internationaux auxquels il est partie et a assuré la continuité de l'État dans l'attente de l'adoption, par la suite, de la charte de la transition;

([4]) JO L 317 du 15.12.2000, p. 3.

H. considérant que, le 7 octobre 2022, le président Traoré a rencontré l'ensemble du corps diplomatique à Ouagadougou pour réaffirmer sa volonté de coopérer avec tous les partenaires du Burkina Faso; que le président Traoré a déclaré que le Burkina Faso considérait l'Union européenne simplement comme un partenaire «parmi d'autres»;

I. considérant qu'Evgueni Prigojine, chef de l'entreprise militaire privée russe dite groupe Wagner, s'est félicité du coup d'État de septembre; que le groupe Wagner continue d'étendre ses activités dans la région du Sahel et en Afrique de l'Ouest et est connu pour avoir commis de nombreux crimes de guerre dans la région;

J. considérant que, depuis 2015, le Burkina Faso est en proie à une vague de violence croissante attribuée aux combattants de groupes tels que le groupe de soutien à l'islam et aux musulmans, affilié à Al-Qaida, et l'État islamique au Grand Sahara, qui a fait des milliers de morts; que, le 26 septembre 2022, 37 personnes ont été tuées dans une attaque visant un convoi de ravitaillement près de Gaskindé; qu'un groupe affilié à Al-Qaida a revendiqué l'attentat, qui est considéré comme l'un des éléments déclencheurs du récent coup d'État, et à la suite duquel 70 conducteurs de camions sont portés disparus, selon leur syndicat; qu'environ 40 % du territoire du Burkina Faso est actuellement la cible de violences commises par des groupes rebelles armés et confronté à un manque de nourriture, d'eau, d'électricité et de soins de santé de base en raison du blocus imposé par ces groupes; que l'opération Barkhane dans la région du Sahel a été remise en question par certaines parties de la population et certains dirigeants politiques;

K. considérant que 1,9 million de personnes ont été déplacées en raison de la détérioration de la situation sécuritaire dans le pays, dont plus de la moitié sont des enfants; que parmi les personnes déplacées à l'intérieur du pays, les femmes et les jeunes sont exposés à des menaces particulièrement graves, notamment l'exploitation sexuelle et par le travail, la violence sexiste, le recrutement forcé et la traite des êtres humains; que la présence de déplacés internes et de réfugiés peut susciter des conflits avec les populations locales du fait de la rareté des ressources naturelles si aucune mesure adéquate n'est prise pour leur fournir un toit, un emploi et de quoi se nourrir;

L. considérant que la formation de personnel burkinabè était en cours dans le cadre de la mission de formation de l'UE au Mali et de la mission de renforcement des capacités de l'UE au Sahel, mais qu'elle a été suspendue après le coup d'État de septembre 2022 et n'a pas atteint son objectif premier;

M. considérant qu'en octobre 2022, 4,9 millions de personnes ont besoin d'une aide humanitaire au Burkina Faso, dont 3,4 millions de personnes en situation d'insécurité alimentaire grave;

N. considérant que le mécontentement avait grandi et que les critiques s'étaient multipliées devant l'incapacité des gouvernements précédents à relever les énormes défis sécuritaires, sociaux et économiques au Burkina Faso causés par la propagation des attentats terroristes;

O. considérant que plus d'un milliard d'euros ont été alloués au Burkina Faso sur la période 2014-2020, au titre de l'ensemble des instruments de financement de l'Union; que, dans le cadre de l'instrument de voisinage, de coopération au développement et de coopération internationale (IVCDCI), le soutien de l'Union devrait s'élever à 384 millions d'euros pour la période 2021-2024;

P. considérant que les événements dans la région du Sahel ont une importance et des conséquences à la fois pour le reste de l'Afrique et pour l'Europe; que le Burkina Faso revêt une importance régionale essentielle, étant donné qu'il est stratégiquement situé et fait figure de pont entre le Sahel et les États côtiers d'Afrique de l'Ouest;

1. condamne le coup d'État militaire du 30 septembre 2022 au Burkina Faso; regrette que cet acte oblitère les progrès récemment accomplis sur la voie d'un retour ordonné à l'ordre constitutionnel;

2. invite le prochain gouvernement à tenir sa promesse de respecter les engagements internationaux du pays, y compris ceux liés à la promotion et à la défense des droits de l'homme; prie instamment le prochain gouvernement de permettre aux citoyens, y compris à tous les groupes minoritaires, d'exercer leurs droits civils et politiques, y compris leur droit à la liberté de réunion, d'association et d'expression; est extrêmement préoccupé par les signalements qui continuent de faire état de violations des droits de l'homme;

Jeudi 20 octobre 2022

3. demande que l'ordre constitutionnel soit rétabli d'urgence, notamment en remettant immédiatement en place un gouvernement civil; appelle le prochain gouvernement à tenir son engagement de respecter le calendrier convenu en vue d'un retour rapide à l'ordre constitutionnel et d'élections inclusives et transparentes d'ici au 1er juillet 2024; exprime son plein soutien à la CEDEAO et à l'Union africaine pour leurs efforts de médiation au Burkina Faso et se déclare prêt à soutenir ces efforts dans toute la mesure du possible; invite la communauté internationale, et notamment l'Union européenne, à appuyer ces efforts et à apporter leur soutien pour assurer une transition sûre; exprime son soutien aux observateurs électoraux au Burkina Faso et à une mission d'observation électorale de l'Union;

4. prie instamment le prochain gouvernement de promouvoir un véritable dialogue national, qui soit honnête, transparent et inclusif, avec la participation active et effective de tous les secteurs de la société civile, afin de définir une vision d'avenir claire pour la démocratie burkinabè et de favoriser une société plus inclusive et plus solidaire; demande que les femmes soient davantage associées et puissent activement participer aux processus de décision ainsi qu'aux efforts de réconciliation et de consolidation de la paix;

5. prie instamment le prochain gouvernement de redéfinir sa réponse sécuritaire, en plein partenariat avec la communauté internationale, de manière à respecter l'état de droit, à protéger les droits de l'homme et à rétablir la confiance publique; souligne, à cet égard, que la consultation nationale en cours est l'occasion de mettre en œuvre d'importantes réformes du secteur de la sécurité;

6. exprime sa sympathie et ses condoléances à la population du Burkina Faso, qui a subi trop d'attaques violentes, souvent commises par des djihadistes; souligne que l'Union se tient aux côtés du Burkina Faso et de sa population et qu'elle est prête à intensifier son engagement; souligne que les dirigeants burkinabè doivent créer les conditions permettant un tel partenariat renforcé;

7. condamne les attaques contre l'ambassade et le consulat de France, l'Institut français et d'autres institutions et symboles européens au Burkina Faso pendant et après le coup d'État; exhorte le prochain gouvernement à respecter les obligations juridiques internationales du pays en matière de protection du personnel et des locaux diplomatiques, et à garantir la sécurité des ressortissants étrangers qui vivent dans le pays; se déclare préoccupé par l'intensification des campagnes de désinformation russes contre les missions et opérations de l'Union en Afrique;

8. prie instamment toutes les parties concernées de respecter la liberté de la presse et des médias et de permettre aux journalistes et aux médias d'accomplir leur travail librement et en toute sécurité, notamment en rendant compte de la situation des personnes déplacées à l'intérieur du pays et des opérations des forces de sécurité;

9. demande instamment aux autorités d'assurer la protection des défenseurs des droits de l'homme et des organisations de la société civile dans l'exercice de leur mission; engage l'Union et ses États membres à renforcer la protection et le soutien aux défenseurs des droits de l'homme au Burkina Faso; condamne le recours à la violence sexuelle et toutes les formes d'intimidation dans les situations de conflit;

10. exhorte le prochain gouvernement à mener des enquêtes rapides, approfondies et impartiales sur tous les décès et blessures liés au coup d'État, y compris ceux survenus lors de pillages et de manifestations, à garantir une justice indépendante et impartiale et à faire en sorte que les victimes et les survivants obtiennent justice;

11. se dit profondément préoccupé par les activités du groupe Wagner dans la région; recommande vivement au prochain gouvernement de s'abstenir de tout type de partenariat avec le groupe Wagner; est fermement convaincu que la participation de sociétés de sécurité privées accusées de violations flagrantes des droits de l'homme irait à l'encontre de l'objectif consistant à apporter la paix, la sécurité et la stabilité au Burkina Faso; attire l'attention sur le bilan très négatif de l'engagement de la Russie au Mali, où, en raison de l'impunité et de l'échec des tactiques militaires, la population subit désormais des menaces terroristes accrues et des violations des droits de l'homme commises par des mercenaires; invite instamment l'Union européenne et les pays africains à prendre des mesures judiciaires, y compris des sanctions pénales, contre les violations des droits de l'homme résultant des activités des entreprises militaires et de sécurité privées;

12. demande à l'Union et à ses États membres d'accroître leur soutien financier et leur aide humanitaire afin de répondre aux besoins urgents de la population du Burkina Faso, et en particulier ceux des personnes déplacées et des réfugiés dans les pays voisins; invite le prochain gouvernement à soutenir et à faciliter le travail des organisations humanitaires au Burkina Faso en veillant à ce qu'elles bénéficient d'un accès humanitaire sans entrave; constate avec inquiétude que les menaces qui pèsent sur la sécurité amoindrissent l'efficacité de l'aide humanitaire et de la coopération au développement;

13. demande à l'Union et à ses États membres de tenir compte, lors de l'élaboration de leurs politiques relatives au Sahel, de la nécessité absolue de soutenir la bonne gouvernance, la société civile, le développement et les investissements pour un avenir plus positif pour les communautés sahéliennes, et de procéder à une analyse d'impact du G5 Sahel; invite l'Union et ses États membres à travailler conjointement avec la CEDEAO, les autorités de transition et toutes les parties prenantes du Burkina Faso afin de redoubler d'efforts dans les domaines de la coopération en matière de sécurité, du développement, de l'éducation et de l'adaptation au changement climatique, dans le but de lutter contre la pauvreté et de prévenir toute radicalisation future;

14. invite la communauté internationale, et notamment l'Union, à évaluer d'urgence, en coordination avec leurs partenaires internationaux et les institutions internationales compétentes, tous les moyens disponibles pour éviter un défaut de paiement de la dette du Burkina Faso;

15. constate une diminution du soutien dont bénéficient les activités de l'Union pour la consolidation de la paix et la coopération au développement dans la région; invite la Commission à renforcer ses actions en faveur des droits de l'homme et de la coopération humanitaire et au développement dans la région et à améliorer la visibilité de ces activités;

16. invite les États membres à respecter leurs obligations internationales et à mettre en œuvre un système de contrôle et de traçage approfondi de leurs exportations d'armes, afin d'éviter leur utilisation abusive et l'aggravation des violations des droits de l'homme;

17. demande instamment à l'Union d'œuvrer en faveur du droit du Burkina Faso à la souveraineté alimentaire, moyen de parvenir à la sécurité nutritionnelle et à la réduction de la pauvreté, en accordant une attention particulière aux femmes et à l'agriculture familiale, dans le but de garantir l'approvisionnement en denrées alimentaires abordables et accessibles;

18. se dit préoccupé par le fait que l'instabilité politique et sécuritaire et la situation socio-économique et humanitaire désastreuse au Burkina Faso offrent aux groupes terroristes l'occasion de faire des ravages et ont de graves conséquences internationales; souligne que le terrorisme et l'instabilité dans la région du Sahel posent de multiples problèmes et compromettent la consolidation démocratique et l'état de droit; rappelle qu'il est essentiel de s'attaquer à la dynamique structurelle qui sous-tend les problèmes actuels pour renforcer la légitimité populaire des gouvernements démocratiquement élus; invite la communauté internationale, y compris l'Union, à renforcer la coopération et le soutien pour relever tous ces défis;

19. exprime sa considération et rend hommage aux chefs religieux et coutumiers du Burkina Faso, qui ont joué un rôle de médiation essentiel et se sont activement engagés dans la lutte contre la violence et la haine au cours des différentes crises qu'a connues le pays; invite les dirigeants burkinabè à renforcer la protection des minorités, y compris des minorités religieuses;

20. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, au vice-président de la Commission / haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, aux autorités de la République du Burkina Faso, au secrétariat du G5 Sahel, aux coprésidents de l'Assemblée parlementaire paritaire ACP-UE et au Parlement panafricain, à la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, au secrétaire général des Nations unies, à l'Assemblée générale des Nations unies, ainsi qu'à l'Union africaine et à ses institutions.

Mardi 18 octobre 2022

III

(Actes préparatoires)

PARLEMENT EUROPÉEN

P9_TA(2022)0357

Nomination proposée d'un membre de la Cour des comptes — Laima Liucija Andrikienė

Décision du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur la nomination proposée de Laima Liucija Andrikienė comme membre de la Cour des comptes (C9-0301/2022 — 2022/0807(NLE))

(Consultation)

(2023/C 149/08)

Le Parlement européen,

— vu l'article 286, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auquel il a été consulté par le Conseil (C9-0301/2022),

— vu l'article 129 de son règlement intérieur,

— vu le rapport de la commission du contrôle budgétaire (A9-0239/2022),

A. considérant que, par lettre du 24 août 2022, le Conseil a consulté le Parlement européen sur la nomination de Laima Liucija Andrikienė à la fonction de membre de la Cour des comptes;

B. considérant que sa commission du contrôle budgétaire a évalué les qualifications de Laima Liucija Andrikienė, en particulier au regard des conditions énoncées à l'article 286, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne; considérant que, dans le cadre de cette évaluation, la commission a reçu de la candidate un curriculum vitæ ainsi que ses réponses au questionnaire écrit qui lui avait été adressé;

C. considérant que cette commission a procédé ensuite, le 6 octobre 2022, à une audition de la candidate, au cours de laquelle cette dernière a fait une déclaration liminaire, puis a répondu aux questions posées par les membres de la commission;

1. rend un avis favorable sur la proposition du Conseil de nommer Laima Liucija Andrikienė membre de la Cour des comptes;

2. charge sa Présidente de transmettre la présente décision au Conseil et, pour information, à la Cour des comptes ainsi qu'aux autres institutions de l'Union européenne et aux institutions de contrôle des États membres.

Mardi 18 octobre 2022

P9_TA(2022)0358

Adaptation d'une série d'actes juridiques dans le domaine de la justice afin de les rendre conformes à l'article 290 du traité FUE (actes délégués de la Commission) ***II

Résolution législative du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) nº 805/2004 en ce qui concerne le recours à la procédure de réglementation avec contrôle afin de l'adapter à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (09279/1/2022 — C9-0282/2022 — 2016/0399(COD))

(Procédure législative ordinaire: deuxième lecture)

(2023/C 149/09)

Le Parlement européen,

— vu la position du Conseil en première lecture (09279/1/2022 — C9-0282/2022),

— vu sa position en première lecture ([1]) sur la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2016)0798),

— vu l'article 294, paragraphe 7, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu l'accord provisoire approuvé en vertu de l'article 74, paragraphe 4, de son règlement intérieur par la commission compétente,

— vu l'article 67 de son règlement intérieur,

— vu la recommandation pour la deuxième lecture de la commission des affaires juridiques (A9-0237/2022),

1. approuve la position du Conseil en première lecture;

2. constate que l'acte est adopté conformément à la position du Conseil;

3. charge sa Présidente de signer l'acte, avec le Président du Conseil, conformément à l'article 297, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

4. charge son secrétaire général de signer l'acte, après qu'il a été vérifié que toutes les procédures ont été dûment accomplies, et de procéder, en accord avec le secrétaire général du Conseil, à sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

([1]) JO C 158 du 30.4.2021, p. 832.

Mardi 18 octobre 2022

P9_TA(2022)0359

Lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres *

Résolution législative du Parlement européen du 18 octobre 2022 sur la proposition de décision du Conseil relative aux lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres (COM(2022)0241 — C9-0199/2022 — 2022/0165(NLE))

(Consultation)

(2023/C 149/10)

Le Parlement européen,

— vu la proposition de la Commission au Conseil (COM(2022)0241),

— vu l'article 148, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auquel il a été consulté par le Conseil (C9-0199/2022),

— vu l'article 82 de son règlement intérieur,

— vu le rapport de la commission de l'emploi et des affaires sociales (A9-0243/2022),

1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;

2. invite la Commission à modifier en conséquence sa proposition, conformément à l'article 293, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

3. se félicite de la proposition de la Commission relative à l'actualisation des lignes directrices pour l'emploi à l'intention des États membres, en particulier de l'importance qu'elle accorde à l'environnement qui a vu le jour à la suite de la pandémie de COVID-19, à la nécessité de s'assurer que les transitions écologique et numérique soient socialement équitables et économiquement viables, et aux récentes initiatives politiques prises en réponse à l'invasion russe en Ukraine; demande une nouvelle fois, en vue de renforcer la prise de décision démocratique, d'être associé à la définition des lignes directrices intégrées au niveau de l'Union sur un pied d'égalité avec le Conseil, conformément à sa résolution législative du 10 juillet 2020 sur la proposition de décision du Conseil relative aux lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres;

4. invite le Conseil, s'il entend s'écarter du texte approuvé par le Parlement, à en informer celui-ci;

5. demande au Conseil de le consulter à nouveau, s'il entend modifier de manière substantielle la proposition de la Commission;

6. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 1

Proposition de décision

Considérant — 1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(– 1) ***Afin de créer des synergies et de stimuler des politiques ambitieuses au niveau des États membres, il est important d'aligner les lignes directrices pour l'emploi énoncées dans l'annexe de la présente décision sur les grands objectifs de l'Union en matière d'emploi, de compétences et de réduction de la pauvreté pour 2030, convenus par les dirigeants de l'Union, les institutions de l'Union, les partenaires sociaux et les représentants de la société civile lors du sommet social de Porto en 2021.***

Amendement 2

Proposition de décision

Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) ***Les États membres et*** l'Union ***doivent*** s'attacher à élaborer une stratégie coordonnée pour ***l'emploi*** et, en particulier, pour promouvoir une ***main-d'œuvre qualifiée***, ***formée*** et ***capable*** de ***s'adapter***, ainsi que des marchés du travail tournés vers l'avenir ***et*** aptes à réagir rapidement ***à l'évolution*** de ***l'économie***, en vue d'atteindre ***les objectifs*** de ***plein-emploi*** et de ***progrès social***, de ***croissance équilibrée*** et ***de*** niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement ***fixés*** à l'article 3 du traité sur l'Union européenne (TUE). Les États membres doivent considérer la promotion de l'emploi comme une question d'intérêt commun et coordonner leur action à cet égard au sein du Conseil, compte tenu des pratiques nationales liées aux responsabilités des partenaires sociaux.	(1) L'Union ***doit*** s'attacher à élaborer une stratégie coordonnée pour ***des niveaux élevés d'emploi*** et, en particulier, pour promouvoir une ***convergence économique et sociale ascendante***, ***un emploi de qualité*** et ***une amélioration des conditions*** de ***travail, en soutenant et en complétant les activités des États membres***, ainsi que des marchés du travail tournés vers l'avenir, aptes à réagir rapidement ***au changement, inclusifs, résilients, stables et offrant des possibilités*** de ***mobilité et de progression professionnelle***, en vue d'atteindre ***le développement durable*** de ***l'Union, sur la base d'une croissance économique équilibrée*** et de ***la stabilité des prix***, ***d'une économie sociale*** de ***marché hautement compétitive, visant à réaliser le plein emploi*** et ***le progrès social, et d'un*** niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement ***conformément*** à l'article 3 du traité sur l'Union européenne (TUE) ***et à l'article 151 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, tout en respectant les objectifs du pacte vert pour l'Europe, à savoir atteindre la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050***. Les États membres doivent considérer la promotion de l'emploi comme une question d'intérêt commun et coordonner leur action à cet égard au sein du Conseil, compte tenu des pratiques nationales liées aux responsabilités des partenaires sociaux.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 3

Proposition de décision

Considérant 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(3) Conformément au TFUE, l'Union a élaboré et mis en œuvre des instruments de coordination des actions menées dans le domaine des politiques économiques et de l'emploi. Dans le cadre de ces instruments, les lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres (ci-après dénommées «lignes directrices») figurant à l'annexe de la présente décision, en liaison avec les grandes orientations des politiques économiques des États membres et de l'Union, énoncées dans la recommandation (UE) 2015/1184 du Conseil ([5]), constituent les lignes directrices intégrées. Elles doivent donner le cap aux États membres et à l'Union pour la mise en œuvre des politiques, traduisant l'interdépendance entre les États membres. La finalité est de parvenir, par cet ensemble coordonné de politiques et de réformes nationales et européennes, à un dosage global adéquat et durable de politiques économiques ***et*** de l'emploi, source de répercussions positives.	(3) Conformément au TFUE, l'Union a élaboré et mis en œuvre des instruments de coordination des actions menées dans le domaine des politiques économiques et de l'emploi. Dans le cadre de ces instruments, les lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres (ci-après dénommées «lignes directrices») figurant à l'annexe de la présente décision, en liaison avec les grandes orientations des politiques économiques des États membres et de l'Union, énoncées dans la recommandation (UE) 2015/1184 du Conseil ([5]), constituent les lignes directrices intégrées. Elles doivent donner le cap aux États membres et à l'Union pour la mise en œuvre des politiques, traduisant l'interdépendance entre les États membres. La finalité est de parvenir, par cet ensemble coordonné de politiques et de réformes nationales***, régionales*** et européennes, à un dosage global adéquat et durable de politiques économiques, de l'emploi ***et sociales***, source de répercussions positives ***pour la société, les marchés du travail et la main d'œuvre, tout en s'efforçant d'éviter les éventuelles conséquences sociales ou économiques négatives, et en réagissant de manière efficace aux retombées de la pandémie de COVID-19, de l'invasion russe en Ukraine et de l'augmentation du coût de la vie***.
([5]) Recommandation (UE) 2015/1184 du Conseil du 14 juillet 2015 relative aux grandes orientations des politiques économiques des États membres et de l'Union européenne (JO L 192 du 18.7.2015, p. 27).	([5]) Recommandation (UE) 2015/1184 du Conseil du 14 juillet 2015 relative aux grandes orientations des politiques économiques des États membres et de l'Union européenne (JO L 192 du 18.7.2015, p. 27).

Amendement 4

Proposition de décision

Considérant 3 *bis* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 bis) En vue d'améliorer encore le modèle social de l'Union, les États membres devraient promouvoir des salaires décents, renforcer les négociations collectives et veiller à l'inclusivité au sein des marchés du travail. À cet égard, il convient d'accorder une attention particulière aux femmes et aux groupes défavorisés, à savoir les enfants, les jeunes, les personnes âgées, les personnes handicapées, les parents isolés, les minorités ethniques et raciales, telles que les Roms et les personnes issues de l'immigration, les personnes LGBTQIA+ et les personnes vivant dans des régions défavorisées, y compris les régions éloignées et rurales, ainsi que les zones défavorisées, les îles et les régions ultrapériphériques.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 5

Proposition de décision

Considérant 3 *ter* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(3 ter) ***Afin de renforcer le progrès économique et social, de faciliter la double transition et de parvenir à des marchés du travail inclusifs, compétitifs et résilients dans l'Union, les États membres devraient mettre en avant l'éducation, la formation, le perfectionnement et la reconversion professionnels de qualité, ainsi que l'apprentissage tout au long de la vie, une formation en alternance tournée vers l'avenir et des perspectives de carrière améliorées par le renforcement des liens entre le système éducatif et le marché du travail ainsi que la reconnaissance des aptitudes, connaissances et compétences acquises grâce à l'apprentissage non formel et informel.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 6

Proposition de décision

Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(4) Les lignes directrices sont compatibles avec le pacte de stabilité et de croissance, la législation existante de l'Union et diverses initiatives de l'Union, dont la directive du Conseil du 20 juillet 2001 ([6]), les recommandations du Conseil du 10 mars 2014 ([7]), du 15 février 2016 ([8]), du 19 décembre 2016 ([9]), du 15 mars 2018 ([10]), du 22 mai 2018 ([11]), du 22 mai 2019 ([12]), du 8 novembre 2019 ([13]), du 30 octobre 2020 ([14]), du 24 novembre 2020 ([15]) et du 29 novembre 2021 ([16]), la recommandation de la Commission du 4 mars 2021 ([17]), la recommandation du Conseil du 14 juin 2021 ([18]), la résolution du Conseil du 26 février 2021 ([19]), la communication de la Commission du 9 décembre 2021 ([20]), la décision du Parlement européen et du Conseil du 22 décembre 2021[([21]), ***la proposition de*** directive du Parlement européen et du Conseil relative à des salaires minimaux adéquats dans l'Union européenne ([22]), la proposition de recommandation du Conseil visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique ([23]), la proposition de recommandation du Conseil sur une approche européenne des microcertifications pour l'apprentissage tout au long de la vie et l'employabilité ([24]), la proposition de recommandation du Conseil relative aux comptes de formation individuels ([25]), la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil visant à renforcer l'application du principe de l'égalité des rémunérations entre hommes et femmes pour un même travail ou un travail de même valeur par la transparence des rémunérations et les mécanismes d'exécution ([26]), la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme ([27]) et la proposition de recommandation du Conseil sur l'apprentissage au service de la durabilité environnementale ([28])].	(4) Les lignes directrices sont compatibles avec le pacte de stabilité et de croissance, ***les grandes orientations des politiques économiques et*** la législation existante de l'Union et diverses initiatives de l'Union, dont la directive du Conseil du 20 juillet 2001 ([6])***(ci-après dénommée «directive relative à la protection temporaire»)***, les recommandations du Conseil du 10 mars 2014 ([7]), du ***14 juillet 2015 ([7 bis]), du*** 15 février 2016 ([8]), du 19 décembre 2016 ([9]), du 15 mars 2018 ([10]), du 22 mai 2018 ([11]), du 22 mai 2019 ([12]), du 8 novembre 2019 ([13]), du 30 octobre 2020 ([14]), du 24 novembre 2020 ([15]) et du 29 novembre 2021 ([16]), la recommandation de la Commission du 4 mars 2021 ([17]), la recommandation du Conseil du 14 juin 2021 ([18]), la résolution du Conseil du 26 février 2021 ([19]), la communication de la Commission du 9 décembre 2021 ([20]), la décision du Parlement européen et du Conseil du 22 décembre 2021 ([21]), la directive du Parlement européen et du Conseil relative à des salaires minimaux adéquats dans l'Union européenne ***([22])***, la proposition de recommandation du Conseil visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique ([23]), la proposition de recommandation du Conseil sur une approche européenne des microcertifications pour l'apprentissage tout au long de la vie et l'employabilité ([24]), la proposition de recommandation du Conseil relative aux comptes de formation individuels ([25]), la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil visant à renforcer l'application du principe de l'égalité des rémunérations entre hommes et femmes pour un même travail ou un travail de même valeur par la transparence des rémunérations et les mécanismes d'exécution ([26]), la ***directive du Parlement européen et du Conseil relative à un meilleur équilibre hommes-femmes parmi les administrateurs des sociétés cotées en bourse et à des mesures connexes ([26 bis]), la*** proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme ([27])***, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un Fonds social pour le climat ([27 bis])*** et la proposition de recommandation du Conseil sur l'apprentissage au service de la durabilité environnementale ([28])].

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
([6]) Directive 2001/55/CE du Conseil du 20 juillet 2001 relative à des normes minimales pour l'octroi d'une protection temporaire en cas d'afflux massif de personnes déplacées et à des mesures tendant à assurer un équilibre entre les efforts consentis par les États membres pour accueillir ces personnes et supporter les conséquences de cet accueil (JO L 212 du 7.8.2001, p. 12).	([6]) Directive 2001/55/CE du Conseil du 20 juillet 2001 relative à des normes minimales pour l'octroi d'une protection temporaire en cas d'afflux massif de personnes déplacées et à des mesures tendant à assurer un équilibre entre les efforts consentis par les États membres pour accueillir ces personnes et supporter les conséquences de cet accueil (JO L 212 du 7.8.2001, p. 12).
([7]) Recommandation du Conseil du 10 mars 2014 relative à un cadre de qualité pour les stages (JO C 88 du 27.3.2014, p. 1).	([7]) Recommandation du Conseil du 10 mars 2014 relative à un cadre de qualité pour les stages (JO C 88 du 27.3.2014, p. 1).
	([7 bis]) Recommandation (UE) 2015/1184 du Conseil du 14 juillet 2015 relative aux grandes orientations des politiques économiques des États membres et de l'Union européenne (JO L 192 du 18.7.2015, p. 27).
([8]) Recommandation du Conseil du 15 février 2016 relative à l'intégration des chômeurs de longue durée sur le marché du travail (JO C 67 du 20.2.2016, p. 1).	([8]) Recommandation du Conseil du 15 février 2016 relative à l'intégration des chômeurs de longue durée sur le marché du travail (JO C 67 du 20.2.2016, p. 1).
([9]) Recommandation du Conseil du 19 décembre 2016 relative à des parcours de renforcement des compétences: de nouvelles perspectives pour les adultes (JO C 484 du 24.12.2016, p. 1).	([9]) Recommandation du Conseil du 19 décembre 2016 relative à des parcours de renforcement des compétences: de nouvelles perspectives pour les adultes (JO C 484 du 24.12.2016, p. 1).
([10]) Recommandation du Conseil du 15 mars 2018 relative à un cadre européen pour un apprentissage efficace et de qualité (JO C 153 du 2.5.2018, p. 1).	([10]) Recommandation du Conseil du 15 mars 2018 relative à un cadre européen pour un apprentissage efficace et de qualité (JO C 153 du 2.5.2018, p. 1).
([11]) Recommandation du Conseil du 22 mai 2018 relative aux compétences clés pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (JO C 189 du 4.6.2018, p. 1).	([11]) Recommandation du Conseil du 22 mai 2018 relative aux compétences clés pour l'éducation et la formation tout au long de la vie (JO C 189 du 4.6.2018, p. 1).
([12]) Recommandation du Conseil du 22 mai 2019 relative à des systèmes de qualité pour l'éducation et l'accueil de la petite enfance (JO C 189 du 5.6.2019, p. 4).	([12]) Recommandation du Conseil du 22 mai 2019 relative à des systèmes de qualité pour l'éducation et l'accueil de la petite enfance (JO C 189 du 5.6.2019, p. 4).
([13]) Recommandation du Conseil du 8 novembre 2019 relative à l'accès des travailleurs salariés et non salariés à la protection sociale (JO C 387 du 15.11.2019, p. 1).	([13]) Recommandation du Conseil du 8 novembre 2019 relative à l'accès des travailleurs salariés et non salariés à la protection sociale (JO C 387 du 15.11.2019, p. 1).
([14]) Recommandation du Conseil du 30 octobre 2020 relative à «Un pont vers l'emploi: renforcer la garantie pour la jeunesse» et remplaçant la recommandation du Conseil du 22 avril 2013 sur l'établissement d'une garantie pour la jeunesse (JO C 372 du 4.11.2020, p. 1).	([14]) Recommandation du Conseil du 30 octobre 2020 relative à «Un pont vers l'emploi: renforcer la garantie pour la jeunesse» et remplaçant la recommandation du Conseil du 22 avril 2013 sur l'établissement d'une garantie pour la jeunesse (JO C 372 du 4.11.2020, p. 1).
([15]) Recommandation du Conseil du 24 novembre 2020 en matière d'enseignement et de formation professionnels (EFP) en faveur de la compétitivité durable, de l'équité sociale et de la résilience (JO C 417 du 2.12.2020, p. 1).	([15]) Recommandation du Conseil du 24 novembre 2020 en matière d'enseignement et de formation professionnels (EFP) en faveur de la compétitivité durable, de l'équité sociale et de la résilience (JO C 417 du 2.12.2020, p. 1).
([16]) Recommandation du Conseil du 29 novembre 2021 sur des approches d'apprentissage hybride pour une éducation primaire et secondaire inclusive et de haute qualité (JO C 66 du 26.2.2021, p. 1).	([16]) Recommandation du Conseil du 29 novembre 2021 sur des approches d'apprentissage hybride pour une éducation primaire et secondaire inclusive et de haute qualité (JO C 66 du 26.2.2021, p. 1).

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
([17]) Recommandation (UE) 2021/402 de la Commission du 4 mars 2021 concernant un soutien actif et efficace à l'emploi (EASE) à la suite de la crise de la COVID-19 (JO L 80 du 8.3.2021, p. 1).	([17]) Recommandation (UE) 2021/402 de la Commission du 4 mars 2021 concernant un soutien actif et efficace à l'emploi (EASE) à la suite de la crise de la COVID-19 (JO L 80 du 8.3.2021, p. 1).
([18]) Recommandation (UE) 2021/1004 du Conseil du 14 juin 2021 établissant une garantie européenne pour l'enfance (JO L 223 du 22.6.2021, p. 14).	([18]) Recommandation (UE) 2021/1004 du Conseil du 14 juin 2021 établissant une garantie européenne pour l'enfance (JO L 223 du 22.6.2021, p. 14).
([19]) Résolution du Conseil relative à un cadre stratégique pour la coopération européenne dans le domaine de l'éducation et de la formation, dans la perspective de l'espace européen de l'éducation et au-delà (2021-2030) (2021/C66/01) (JO C 66 du 26.2.2021, p. 1).	([19]) Résolution du Conseil relative à un cadre stratégique pour la coopération européenne dans le domaine de l'éducation et de la formation, dans la perspective de l'espace européen de l'éducation et au-delà (2021-2030) (2021/C66/01) (JO C 66 du 26.2.2021, p. 1).
([20]) Communication de la Commission du 9 décembre 2021 intitulée «Construire une économie au service des personnes: plan d'action pour l'économie sociale» (COM(2021)0778).	([20]) Communication de la Commission du 9 décembre 2021 intitulée «Construire une économie au service des personnes: plan d'action pour l'économie sociale» (COM(2021)0778).
([21]) Décision (UE) 2021/2316 du Parlement européen et du Conseil du 22 décembre 2021 relative à l'Année européenne de la jeunesse (2022) (JO L 462 du 28.12.2021, p. 1).	([21]) Décision (UE) 2021/2316 du Parlement européen et du Conseil du 22 décembre 2021 relative à l'Année européenne de la jeunesse (2022) (JO L 462 du 28.12.2021, p. 1).
([22]) ***COM/2020/682 final***.	***([22]) Non encore parue au Journal officiel de l'Union européenne***.
([23]) COM/2021/801 final.	([23]) COM(2021)0801.
([24]) COM/2021/770 final.	([24]) COM(2021)0770.
([25]) COM/2021/773 final.	([25]) COM(2021)0773.
([26]) COM/2021/93 final.	([26]) COM(2021)0093.
	([26 bis]) Non encore parue au Journal officiel de l'Union européenne.
([27]) COM/2021/762 final.	([27]) COM(2021)0762.
	([27 bis]) COM(2021)0568.
([28]) COM/2022/11 final.	([28]) COM(2022)0011.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 7

Proposition de décision

Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Le Semestre européen associe les différents instruments dans un cadre global de coordination et de surveillance multilatérales intégrées des politiques économiques et de l'emploi. En même temps qu'il poursuit des objectifs de durabilité environnementale, de productivité, d'équité et de stabilité, le Semestre européen ***intègre*** les principes du socle européen des droits sociaux, ainsi que son outil de suivi, le tableau de bord social, et ***prévoit*** un dialogue étroit avec les partenaires sociaux, la société civile et les autres parties prenantes. Il ***contribue*** à la réalisation des objectifs de développement durable. Les politiques économiques et de l'emploi de l'Union et des États membres devraient aller de pair avec la transition équitable de l'Europe vers une économie numérique, climatiquement neutre ***et*** durable sur le plan environnemental, améliorer la compétitivité, garantir des conditions de travail ***adéquates***, favoriser l'innovation, promouvoir la justice sociale et l'égalité des chances, ainsi que lutter contre les inégalités et les disparités régionales.	(5) Le Semestre européen associe les différents instruments dans un cadre global de coordination et de surveillance multilatérales intégrées des politiques économiques***, sociales, environnementales*** et de l'emploi. En même temps qu'il poursuit des objectifs de durabilité environnementale, de productivité, ***d'inclusivité,*** d'équité et de stabilité, le Semestre européen ***devrait davantage intégrer*** les principes du socle européen des droits sociaux ***(ci-après dénommé «socle européen»), y compris le principe 11 concernant l'accueil de l'enfance et l'aide à l'enfance,*** ainsi que son outil de suivi, le tableau de bord social, et ***prévoir*** un dialogue étroit avec les partenaires sociaux, la société civile et les autres parties prenantes. Il ***devrait contribuer*** à la réalisation des objectifs de développement durable ***(ODD) des Nations unies, y compris l'ODD 1 («Pas de pauvreté»), l'ODD 4 («Éducation de qualité»), l'ODD 5 («Égalité entre les sexes»), l'ODD 7 («Énergie propre et d'un coût abordable»), l'ODD 8 («Travail décent et croissance économique») et l'ODD 10 («Inégalités réduites»). Il convient de garantir une éducation de qualité inclusive et équitable ainsi que des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie pour tous et de les intégrer aux politiques sociales et en matière d'emploi. L'égalité entre les hommes et les femmes devrait être intégrée dans toutes les politiques de l'Union. L'indice d'égalité de genre pourrait être l'un des outils du Semestre pour mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs en matière sociale et d'emploi ainsi que les effets des politiques sociales et d'emploi sur les questions de genre***. Les politiques économiques et de l'emploi de l'Union et des États membres devraient aller de pair avec la transition ***juste et*** équitable de l'Europe vers une économie numérique, climatiquement neutre, durable sur le plan environnemental ***et socialement inclusive, assurer la convergence sociale ascendante***, améliorer la compétitivité ***d'une manière durable, soutenir les PME, dont les microentreprises***, garantir des conditions de travail ***décentes et des systèmes de protection sociale résilients***, favoriser l'innovation, promouvoir la justice sociale et l'égalité des chances ***pour tous, éradiquer la pauvreté, soutenir et investir dans les enfants et les jeunes***, ainsi que lutter contre ***l'exclusion sociale,*** les inégalités***, la discrimination intersectionnelle*** et les disparités régionales***, en particulier en ce qui concerne les régions éloignées et ultrapériphériques. Il est nécessaire de garantir des emplois durables et de qualité en étroite coopération avec les partenaires sociaux, sur la base d'initiatives législatives ou d'une révision de la législation existante, le cas échéant, notamment en ce qui concerne le télétravail, les congés parentaux et les congés pour s'occuper d'une personne***

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	dépendante, la santé et la sécurité au travail, l'intelligenceartificielle (IA) sur le lieu de travail, une stratégie européenne de lutte contre la pauvreté, ainsi qu'un cadre juridique général concernant la sous-traitance, assorti d'une transparence accrue et de recommandations en matière de responsabilité. Un acte législatif de l'Union sur le droit à la déconnexion est débattu en ce moment par les partenaires sociaux européens dans le contexte de leur accord-cadre sur la numérisation. Ce débat devrait déboucher sur des normes et conditions minimales pour garantir que les travailleurs sont en mesure d'exercer leur droit à la déconnexion de manière effective et pour réglementer l'utilisation des outils numériques nouveaux et existants à des fins professionnelles. Un cadre juridique commun visant à garantir une rémunération équitable des stages, des formations et des apprentissages devrait être introduit au niveau de l'Union, afin d'éviter l'exploitation des jeunes travailleurs et la violation de leurs droits. Les États membres devraient garantir des conditions de travail décentes et l'accès à la protection sociale pour les stagiaires, les personnes en formation et les apprentis.

Amendement 8

Proposition de décision

Considérant 5 *bis* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(5 bis) Afin d'éradiquer efficacement les risques au travail, il convient de protéger la santé tant mentale que physique; il convient d'accorder une attention particulière à l'exposition des travailleurs à des substances nocives, mais aussi aux horaires de travail prolongés, à la pression psychosociale, à la mauvaise posture, aux mouvements répétitifs et au levage de charges lourdes. L'amélioration de la santé et de la sécurité au travail est essentielle pour garantir des conditions de travail décentes, compte tenu notamment de l'évolution démographique et du manque de travailleurs qualifiés déjà existant. Il est donc urgent de créer des emplois de qualité, sûrs et durables, conformément aux résolutions du Parlement européen du 10 mars 2022 sur un nouveau cadre stratégique de l'Union pour la santé et la sécurité au travail après 2020 et du 5 juillet 2022 sur la santé mentale dans le monde du travail numérique. Les services médicaux du travail, y compris le soutien psychosocial et les contrôles réguliers et volontaires pour tous les travailleurs, devraient donc être renforcés.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 9

Proposition de décision

Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) Le changement climatique et les défis liés à l'environnement, la nécessité ***d'accélérer*** l'indépendance énergétique et de garantir l'autonomie stratégique ouverte de l'Europe, la mondialisation, la numérisation, l'intelligence artificielle, l'augmentation du télétravail, l'économie des plateformes ***et*** l'évolution démographique sont en train de transformer les économies et les sociétés européennes. L'Union et ses États membres doivent œuvrer de concert pour agir efficacement et de manière proactive sur ces évolutions structurelles et pour adapter les systèmes existants en fonction des besoins, en reconnaissant l'interdépendance étroite entre les économies et les marchés du travail, et ajuster les politiques connexes des États membres. Une telle démarche requiert une action stratégique coordonnée, ambitieuse et efficace, tant à l'échelon de l'Union qu'à l'échelon national, conformément au TFUE et ***à la réglementation de l'Union en matière*** de ***gouvernance économique, parallèlement à*** la mise en œuvre du socle européen des droits sociaux. ***Cette action stratégique devrait*** stimuler les investissements durables et réaffirmer la volonté d'adopter des réformes se succédant de façon logique pour renforcer la croissance économique, la création d'emplois de qualité et la productivité, offrir des conditions de travail ***adéquates***, accroître la cohésion sociale et territoriale, favoriser la convergence ascendante et la résilience et promouvoir une attitude responsable en matière budgétaire, avec le soutien des programmes de financement existants de l'UE, et en particulier la facilité pour la reprise et la résilience et les fonds de la politique de cohésion (y compris le Fonds social européen plus et le Fonds européen de développement régional) ainsi que le Fonds pour une transition juste. Elle devrait combiner des mesures axées sur l'offre et sur la demande, tout en tenant compte de leurs incidences environnementales, sociales et en matière d'emploi.	(6) Le changement climatique et les défis liés à l'environnement, la nécessité ***d'assurer*** l'indépendance énergétique et ***une transition écologique socialement juste ainsi que*** de garantir l'autonomie stratégique ouverte de l'Europe, la mondialisation, la numérisation, l'intelligence artificielle, l'augmentation du télétravail, l'économie des plateformes, l'évolution démographique ***et l'impact de l'invasion russe en Ukraine*** sont en train de ***profondément*** transformer les économies et les sociétés européennes. L'Union et ses États membres doivent œuvrer de concert pour agir efficacement et de manière proactive sur ces évolutions structurelles ***ainsi que sur les hausses de l'inflation*** et pour adapter les systèmes existants en fonction des besoins, en reconnaissant l'interdépendance étroite entre les économies et les marchés du travail, et ajuster les politiques connexes des États membres. Une telle démarche requiert une action stratégique coordonnée, ***intersectionnelle,*** ambitieuse et efficace, tant à l'échelon de l'Union qu'à l'échelon national ***et régional, associant les partenaires sociaux***, conformément au TFUE et ***au principe de subsidiarité, au socle européen et aux objectifs énoncés dans le plan d'action*** de ***la Commission pour*** la mise en œuvre du socle européen des droits sociaux ***du 4 mars 2021 (ci-après dénommé «plan d'action»), ainsi qu'à la réglementation de l'Union en matière de gouvernance économique***. ***Ces actions stratégiques devraient*** stimuler les investissements ***publics et privés*** durables***, la compétitivité et les infrastructures*** et réaffirmer la volonté d'adopter des réformes se succédant de façon logique pour renforcer la croissance économique ***durable et inclusive***, la création d'emplois de ***meilleure*** qualité et la productivité, offrir des conditions de travail ***décentes***, accroître la cohésion sociale et territoriale, favoriser la convergence ***sociale*** ascendante et la ***prospérité économique, la justice sociale, l'égalité des chances et l'inclusion, la mobilité du***

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	travail équitable, la résilience et promouvoir une attitude responsable en matière budgétaire ***et sociale***, avec le soutien des programmes de financement existants de l'UE, et en particulier la facilité pour la reprise et la résilience et les fonds de la politique de cohésion (y compris le Fonds social européen plus et le Fonds européen de développement régional) ainsi que le Fonds pour une transition juste. Elle devrait combiner des mesures axées sur l'offre et sur la demande, tout en tenant compte de leurs incidences environnementales, sociales et en matière d'emploi. ***L'activation de la clause dérogatoire générale du pacte de stabilité et de croissance à la lumière de la crise de la COVID-19 en mars 2020 a permis aux États membres de réagir rapidement et d'adopter les mesures d'urgence nécessaires pour atténuer l'incidence économique et sociale de la pandémie. Du fait de la spécificité du choc macroéconomique causé par l'invasion russe en Ukraine ainsi que de la crise actuelle du coût de la vie, les États membres doivent pouvoir continuer à bénéficier de marges de manœuvre budgétaires. Par conséquent, conformément à l'avis de la Commission, le contexte actuel justifie la prorogation de la «clause dérogatoire» générale jusqu'à la fin de 2023 et sa désactivation à partir de 2024. Les États membres devraient tirer pleinement profit du potentiel offert par la clause dérogatoire générale afin de soutenir les entreprises qui éprouvent des difficultés ou manquent de liquidité, en particulier les PME, y compris les microentreprises, d'adopter des mesures ciblées pour préserver les emplois, les salaires et les conditions de travail, et d'investir dans les citoyens et les systèmes de protection sociale. Le risque que la prorogation pourrait faire courir aux finances publiques ainsi que les conséquences sociales négatives potentielles de sa désactivation devraient faire l'objet d'une évaluation ex ante. Il convient donc d'effectuer une révision du pacte de stabilité et de croissance.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 10

Proposition de décision

Considérant 6 *bis* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 bis) Si le télétravail a le potentiel d'améliorer l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, de réduire la consommation de combustibles fossiles, d'améliorer la qualité de l'air, de surmonter les frontières géographiques et de permettre à des groupes de travailleurs auparavant exclus d'accéder au marché du travail, il risque également de brouiller les limites entre le travail et la vie privée, ce qui pourrait avoir des effets négatifs sur les droits fondamentaux des travailleurs et leur santé physique et mentale. De même, les solutions d'IA sont susceptibles d'améliorer les conditions de travail et la qualité de vie, de faciliter l'accessibilité pour les personnes handicapées et de prévoir l'évolution du marché du travail; toutefois, elles peuvent soulever des craintes en ce qui concerne la vie privée, le contrôle des données à caractère personnel, la santé et la sécurité au travail, la discrimination dans le recrutement ainsi que l'amplification du profilage racial et sexiste, auxquelles il convient de remédier.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 11

Proposition de décision

Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont proclamé le socle européen ***des droits sociaux*** ***([29])***. Il définit vingt principes et droits devant contribuer au bon fonctionnement et à l'équité des marchés du travail et des systèmes de protection sociale, qui s'articulent autour de trois grands axes: l'égalité des chances et l'accès au marché du travail, des conditions de travail équitables, ainsi que la protection et l'inclusion sociales. Ces principes et ces droits donnent une orientation stratégique à l'Union, en faisant en sorte que les transitions vers la neutralité climatique et la durabilité environnementale, le passage au numérique et l'évolution démographique soient justes et équitables sur le plan social. Le socle européen ***des droits sociaux***, considéré avec le tableau de bord social qui l'accompagne, constitue un cadre de référence pour suivre les résultats des États membres en matière sociale et d'emploi, stimuler les réformes à l'échelon national, régional et local et concilier les dimensions «sociale» et de «marché» de l'économie ***moderne*** actuelle, notamment en promouvant l'économie sociale. ***Le 4 mars 2021, la Commission a présenté le tableau de bord social révisé ainsi qu'un plan d'action visant à mettre en œuvre le socle européen des droits sociaux (ci-après dénommé «plan d'action»), qui présente*** de grands objectifs ambitieux mais réalistes ainsi que des sous-objectifs complémentaires pour 2030, dans les domaines de l'emploi, des compétences, de l'éducation et de la réduction de la pauvreté.	(7) Le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont proclamé le socle européen. Il définit vingt principes et droits devant contribuer au bon fonctionnement et à l'équité des marchés du travail et des systèmes de protection sociale, qui s'articulent autour de trois grands axes: l'égalité des chances et l'accès au marché du travail, des conditions de travail équitables, ainsi que la protection et l'inclusion sociales. Ces principes et ces droits donnent une orientation stratégique à l'Union, en faisant en sorte que les transitions vers la neutralité climatique et la durabilité environnementale, le passage au numérique et l'évolution démographique soient justes et équitables sur le plan social ***et géographique***. Le socle européen, considéré avec le tableau de bord social qui l'accompagne, constitue un cadre de référence pour suivre les résultats des États membres en matière sociale et d'emploi, stimuler les réformes à l'échelon national, régional et local et concilier les dimensions «sociale» et de «marché» de l'économie actuelle, notamment en promouvant l'économie sociale ***ainsi que l'économie verte, numérique et circulaire***. ***Le plan d'action comprend*** de grands objectifs ambitieux mais réalistes ainsi que des sous-objectifs complémentaires pour 2030, dans les domaines de l'emploi, des compétences, de l'éducation et de la réduction de la pauvreté, ainsi que le tableau de bord social révisé***. À cet égard, une mobilité du travail équitable et la portabilité des droits et avantages grâce à une meilleure protection des travailleurs mobiles, y compris les travailleurs transfrontières et saisonniers, des inspections du travail plus efficaces et la mise en place de solutions numériques efficaces devraient être garanties à l'échelle de l'Union ainsi qu'aux niveaux national et régional.***

([29]) ***Proclamation interinstitutionnelle sur le socle européen des droits sociaux (JO C 428 du 13.12.2017, p. 10).***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 12

Proposition de décision

Considérant 8 *bis* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 bis) Des politiques favorables aux familles et des investissements sociaux en faveur des enfants pour les protéger contre la pauvreté et les aider tous à jouir de leurs droits, tels que l'accès à des services de garde d'enfants et à une éducation et une formation de la petite enfance de bonne qualité, sont essentiels pour l'avenir des enfants, le développement durable de la société et une évolution démographique positive leur garantissant un environnement sain et un climat sûr. Les États membres devraient éradiquer la pauvreté des enfants et concentrer leurs efforts sur la mise en œuvre effective de la recommandation (UE) 2021/1004 du Conseil du 14 juin 2021 établissant une garantie européenne pour l'enfance ([1a]) et des plans d'action nationaux adoptés en vertu de celle-ci, afin de garantir l'accès de tous les enfants dans le besoin à des services gratuits et de qualité et, ainsi, un accès égal et effectif à des soins de santé gratuits, à une éducation gratuite, à des services de garde d'enfants gratuits, à un logement adéquat et à une alimentation saine. À cette fin, il convient d'augmenter d'urgence le financement de la garantie européenne pour l'enfance avec un budget spécifique d'au moins 20 milliards d'euros, comme l'a demandé à plusieurs reprises le Parlement européen. La garantie européenne pour l'enfance devrait être intégrée sans tarder dans tous les domaines d'action et il convient de renforcer le financement des droits de l'enfant en tirant pleinement parti des politiques et des fonds de l'Union existants. Les États membres devraient stimuler davantage les investissements dans des emplois durables et de qualité et adopter une approche globale pour soutenir les parents d'enfants dans le besoin. La proposition de la Commission en vue d'une recommandation du Conseil relative à un revenu minimum adéquat pour garantir une inclusion active pourrait contribuer à l'objectif de réduction de la pauvreté de moitié au moins dans tous les États membres d'ici à 2030.

([1a]) ***Recommandation (UE) 2021/1004 du Conseil du 14 juin 2021 établissant une garantie européenne pour l'enfance (JO L 223 du 22.6.2021, p. 14).***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 13

Proposition de décision

Considérant 8 *ter* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 ter) Le sans-abrisme est l'une des formes les plus extrêmes d'exclusion sociale, qui a une incidence négative sur la santé physique et mentale, le bien-être et la qualité de vie des personnes, ainsi que sur leur accès à l'emploi et à d'autres services économiques et sociaux. Le Parlement européen, la Commission, les autorités nationales, régionales et locales ainsi que les organisations de la société civile au niveau de l'Union ont convenu de lancer la plateforme européenne de lutte contre le sans-abrisme. Dans le but ultime de mettre fin au sans-abrisme d'ici à 2030, ils se sont engagés à mettre en œuvre le principe du logement d'abord, à promouvoir la prévention du sans-abrisme et à fournir aux sans-abri un accès à un logement et à des services de soutien adéquats, sûrs et abordables, tout en mettant en place les mesures politiques nécessaires, avec un financement adéquat au niveau national et de l'Union. Les États membres devraient également s'efforcer de garantir l'accès de tous à un logement décent et abordable par l'intermédiaire des plans nationaux pour un logement abordable, à inclure dans leurs programmes nationaux de réforme.

Amendement 14

Proposition de décision

Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) À la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, le Conseil européen, dans ses conclusions du 24 février 2022, a condamné les agissements de la Russie, qui visent à porter atteinte à la sécurité et à la stabilité européennes et mondiales, et a exprimé sa solidarité à l'égard du peuple ukrainien, en soulignant la violation du droit international et des principes de la charte des Nations unies. Dans le contexte actuel, une protection temporaire, telle qu'elle est accordée par la décision du Conseil du 4 mars 2022 ***([30])*** mettant en œuvre la directive sur la protection temporaire ([31]), est nécessaire en raison de l'ampleur de l'afflux de réfugiés et de personnes déplacées. Elle permet aux réfugiés ukrainiens de jouir dans toute l'Union de droits harmonisés offrant un niveau de protection adéquat, y compris en matière de droits de séjour, d'accès et d'intégration au marché du travail, d'accès à l'éducation et à la formation, d'accès au logement, aux systèmes de sécurité sociale, aux soins médicaux, à l'assistance sociale ou à d'autres formes	(9) À la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, le Conseil européen, dans ses conclusions du 24 février 2022, a condamné les agissements de la Russie, qui visent à porter atteinte à la sécurité et à la stabilité européennes et mondiales, et a exprimé sa solidarité à l'égard du peuple ukrainien, en soulignant la violation du droit international et des principes de la charte des Nations unies. Dans le contexte actuel, une protection temporaire, telle qu'elle est accordée par la décision du Conseil du 4 mars 2022 mettant en œuvre la directive sur la protection temporaire ([31]), est nécessaire en raison de l'ampleur de l'afflux de réfugiés et de personnes déplacées. Elle permet aux réfugiés ukrainiens de jouir dans toute l'Union de droits harmonisés offrant un niveau de protection adéquat, y compris en matière de droits de séjour, d'accès et d'intégration au marché du travail, d'accès à l'éducation et à la formation, d'accès au logement, aux systèmes de sécurité sociale, aux soins médicaux, à l'assistance sociale ou à d'autres formes

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission

d'assistance, ainsi qu'aux moyens de subsistance. En participant aux marchés du travail européens, les réfugiés ukrainiens peuvent contribuer à renforcer l'économie de l'UE et à aider leur pays et leurs concitoyens qui y sont demeurés. L'expérience et les compétences qu'ils vont acquérir leur permettront un jour de contribuer à la reconstruction de l'Ukraine. Pour les enfants et adolescents non accompagnés, une protection temporaire confère le droit à la tutelle légale et l'accès à l'éducation et à l'accueil de l'enfance. Les États membres devraient associer les partenaires sociaux à la conception, à la mise en œuvre et à l'évaluation des mesures visant à relever les défis en matière d'emploi et de compétences découlant de l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Les partenaires sociaux jouent un rôle essentiel dans l'atténuation des effets de la guerre pour ce qui est de la préservation de l'emploi et de la production.

([30]) Décision d'exécution (UE) 2022/382 du Conseil du 4 mars 2022 constatant l'existence d'un afflux massif de personnes déplacées en provenance d'Ukraine, au sens de l'article 5 de la directive 2001/55/CE, et ayant pour effet d'introduire une protection temporaire.

([31]) Directive 2001/55/CE du Conseil du 20 juillet 2001 relative à des normes minimales pour l'octroi d'une protection temporaire en cas d'afflux massif de personnes déplacées et à des mesures tendant à assurer un équilibre entre les efforts consentis par les États membres pour accueillir ces personnes et supporter les conséquences de cet accueil.

Amendement

d'assistance, ainsi qu'aux moyens de subsistance. ***Dans ce contexte, il convient d'accorder une attention particulière aux personnes handicapées.*** En participant aux marchés du travail européens, les réfugiés ukrainiens peuvent contribuer à renforcer l'économie de l'UE et à aider leur pays et leurs concitoyens qui y sont demeurés. ***La majorité de ces réfugiés ukrainiens étant des femmes et des enfants, les États membres devraient prévoir un soutien suffisant à l'offre en matière de logement et de garde d'enfants afin de faciliter leur inclusion. En outre, les États membres devraient veiller à mettre en œuvre la garantie européenne pour l'enfance de manière à permettre aux enfants qui ont fui l'Ukraine d'accéder à des services gratuits et de qualité élevée, sur un pied d'égalité avec les autres enfants dans le pays d'accueil.*** L'expérience et les compétences qu'ils vont acquérir leur permettront un jour de contribuer à la reconstruction de l'Ukraine. Pour les enfants et adolescents non accompagnés, une protection temporaire confère le droit à la tutelle légale et l'accès à l'éducation et à l'accueil de l'enfance. Les États membres devraient associer les partenaires sociaux à la conception, à la mise en œuvre et à l'évaluation des mesures visant à relever les défis en matière d'emploi et de compétences découlant de l'invasion de l'Ukraine par la Russie ***ainsi qu'à assurer la reconnaissance des qualifications***. Les partenaires sociaux jouent un rôle essentiel dans l'atténuation des effets de la guerre pour ce qui est de la préservation de l'emploi et de la production. ***Les États membres devraient envisager d'étendre la protection offerte par la directive relative à la protection temporaire à tous les réfugiés et répondre aux préoccupations des employeurs concernant le recrutement de personnes qui n'ont qu'un statut temporaire.***

([31]) Directive 2001/55/CE du Conseil du 20 juillet 2001 relative à des normes minimales pour l'octroi d'une protection temporaire en cas d'afflux massif de personnes déplacées et à des mesures tendant à assurer un équilibre entre les efforts consentis par les États membres pour accueillir ces personnes et supporter les conséquences de cet accueil (JO L 212 du 7.8.2001, p. 12).

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 15

Proposition de décision

Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les réformes du marché du travail, y compris les mécanismes nationaux de fixation des salaires, devraient respecter les pratiques nationales de dialogue social, en vue de garantir des salaires équitables permettant un niveau de vie décent ***et*** une croissance durable. Elles devraient également offrir la marge de manœuvre nécessaire pour une large prise en compte des facteurs socio-économiques, notamment des améliorations possibles en matière de durabilité, de compétitivité, d'innovation, de création d'emplois de qualité, de conditions de travail, de pauvreté des travailleurs, d'enseignement et de ***compétences***, de santé publique et d'inclusion, ***et des*** revenus réels. En ce sens, la facilité pour la reprise et la résilience et d'autres fonds de l'UE aident les États membres à mettre en œuvre des réformes et des investissements conformes aux priorités de l'UE, rendant les économies et les sociétés européennes plus durables, plus résilientes et mieux préparées aux transitions écologique et numérique. L'invasion de l'Ukraine par la Russie a encore aggravé les défis socio-économiques préexistants liés à la crise de la COVID-19. Les États membres et l'Union devraient continuer à veiller à ce que les incidences sociales, économiques et en matière d'emploi soient atténuées et à ce que les transitions soient justes et équitables sur le plan social, compte tenu également du fait que le renforcement de l'autonomie stratégique ouverte et l'accélération de la transition écologique contribueront à réduire la dépendance à l'égard des importations d'énergie et d'autres produits ou technologies stratégiques, notamment en provenance de Russie. ***Il est essentiel*** derenforcer la résilience et de poursuivre les efforts en faveur de la mise en place d'une société inclusive et résiliente, dans laquelle les citoyens sont protégés, disposent des moyens nécessaires pour anticiper et gérer les changements et sont à même de participer activement à la société et à l'économie. Il est nécessaire de disposer d'un ensemble cohérent de politiques actives du marché du travail comprenant des mesures ***temporaires*** d'incitation à ***l'embauche*** et ***à la transition***, ***des politiques en matière*** de ***compétences*** et ***une amélioration*** des services de l'emploi pour soutenir	(10) Les réformes du marché du travail, y compris les mécanismes nationaux de fixation des salaires, devraient respecter les pratiques nationales de dialogue social, en vue de garantir des salaires équitables permettant un niveau de vie décent, une croissance durable ***et une convergence sociale et territoriale ascendante***. Elles devraient également offrir la marge de manœuvre nécessaire pour une large prise en compte des facteurs socio-économiques, notamment des améliorations possibles en matière de durabilité, de compétitivité, d'innovation, de création d'emplois de qualité, de conditions de travail ***décentes***, de pauvreté des travailleurs, ***d'égalité entre les hommes et les femmes,*** d'enseignement***, de formation, de compétences*** et de ***qualifications***, de santé publique et d'inclusion ***sociale***, ***ainsi que de*** revenus réels ***et de pouvoir d'achat. Les États membres devraient donc respecter le droit de négociation et d'action collective ainsi que la liberté de réunion et d'association, tels qu'ils sont énoncés dans la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et dans les conventions internationales pertinentes. En outre, les États membres devraient renforcer le rôle des partenaires sociaux, favoriser les comités d'entreprise et la représentation des travailleurs, promouvoir la négociation collective et soutenir une grande densité d'associations syndicales et patronales afin d'assurer une reprise inclusive et socialement juste***. En ce sens, la facilité pour la reprise et la résilience et d'autres fonds de l'UE aident les États membres à mettre en œuvre des réformes et des investissements conformes aux priorités de l'UE, rendant les économies et les sociétés européennes plus durables, plus résilientes et mieux préparées aux transitions écologique et numérique. L'invasion de l'Ukraine par la Russie a encore aggravé les défis socio-économiques préexistants liés à la crise de la COVID-19. Les États membres et l'Union devraient continuer à veiller à ce que les incidences sociales, économiques et en matière d'emploi soient atténuées et à ce que les transitions soient justes et équitables sur le plan social, compte tenu également du fait que le renforcement de l'autonomie stratégique ouverte et l'accélération de la transition

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
les transitions sur le marché du travail, dans l'optique également des transformations écologique et numérique, comme le souligne[nt] la recommandation (UE) 2021/402 [et la recommandation du Conseil visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique].	écologique contribueront à réduire la dépendance à l'égard des importations d'énergie et d'autres produits ou technologies stratégiques, notamment en provenance de Russie. ***En vue*** de renforcer la résilience et de poursuivre les efforts en faveur de la mise en place d'une société inclusive et résiliente, dans laquelle les citoyens sont protégés, disposent des moyens nécessaires pour anticiper et gérer les changements et sont à même de participer activement à la société et à l'économie***, il convient de mettre en place un train de mesures provisoire de résilience sociale, composé d'un ensemble de mesures et de moyens d'action permettant de renforcer les systèmes de protection sociale et de services sociaux dans l'Union, y compris au moyen de la poursuite et du refinancement de l'instrument SURE, tant que les conséquences socioéconomiques de l'invasion russe en Ukraine continueront d'avoir des répercussions négatives sur le marché du travail, conformément à la résolution du Parlement européen du 19 mai 2022 sur les conséquences sociales et économiques pour l'Union européenne de la guerre menée par la Russie en Ukraine — Renforcer la capacité d'action de l'Union ainsi que d'un dispositif de secours social assorti d'un soutien public accru aux instruments existants destinés aux plus pauvres***. Il est nécessaire de disposer d'un ensemble cohérent de politiques actives du marché du travail comprenant des mesures d'incitation à ***la transition, l'obtention de qualifications, la validation*** et ***l'acquisition de compétences ainsi qu'un enseignement tourné vers l'avenir, l'apprentissage tout au long*** de ***la vie, l'enseignement*** et ***la formation professionnels et l'amélioration*** des services de l'emploi pour soutenir les transitions sur le marché du travail, dans l'optique également des transformations écologique et numérique, comme le souligne [nt] la recommandation (UE) 2021/402 [et la recommandation du Conseil visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique]. ***Une évaluation approfondie des politiques et des régimes de soutien nationaux qui ont été déployés pour atténuer les effets de la pandémie de COVID-19 est nécessaire afin de recenser les bonnes pratiques et les instruments à utiliser à l'avenir.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 16

Proposition de décision

Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) Il y a lieu ***de lutter contre*** la discrimination sous toutes ses formes, de garantir l'égalité entre les hommes et les femmes et de ***soutenir*** l'emploi des jeunes. Il convient de garantir ***un accès*** et ***des*** perspectives pour tous et ***de réduire*** la pauvreté et l'exclusion sociale, y compris chez les enfants et les Roms, en particulier en veillant au bon fonctionnement des marchés du travail et à la mise en place de systèmes de protection sociale adéquats et inclusifs ([32]) et en éliminant les obstacles à la participation à un enseignement inclusif et tourné vers l'avenir et les entraves à la formation et à la vie active, y compris au moyen d'investissements dans l'éducation et l'accueil de la petite enfance ainsi que dans les compétences numériques et vertes. ***L'égalité d'accès en temps utile à des*** soins de longue durée et ***à des*** services de santé ***abordables***, y compris en matière de prévention ***et*** de ***promotion*** de la santé***, revêt une importance particulière, notamment à*** la ***lumière*** de la pandémie de COVID-19 ***qui a commencé en 2020*** et dans le contexte du vieillissement de la population. Il convient d'exploiter davantage le potentiel des personnes handicapées à contribuer à la croissance économique et au développement social. De nouveaux modèles économiques et entrepreneuriaux voient le jour sur les lieux de travail partout dans l'Union, et les relations de travail sont également en train d'évoluer. Les États membres devraient veiller à ce que les relations de travail découlant ***de*** nouvelles formes de travail ***respectent*** et ***consolident le modèle social européen***.	(11) Il y a lieu ***d'éradiquer*** la discrimination sous toutes ses formes, de garantir l'égalité entre les hommes et les femmes et de ***promouvoir activement*** l'emploi des jeunes***, en particulier ceux issus de milieux défavorisés***. Il convient de garantir ***l'égalité d'accès*** et ***de*** perspectives pour tous et ***d'éliminer*** la pauvreté et l'exclusion sociale, y compris chez les enfants***, les personnes âgées, les personnes handicapées*** et les Roms, en particulier en veillant au bon fonctionnement des marchés du travail et à la mise en place de systèmes de protection sociale adéquats et inclusifs ([32]) et en éliminant les obstacles à la participation à un enseignement inclusif et tourné vers l'avenir et les entraves à la formation***, à l'apprentissage tout au long de la vie, à l'enseignement et à la formation professionnels*** et à la vie active, y compris au moyen d'investissements dans l'éducation et l'accueil de la petite enfance ainsi que dans les compétences numériques et vertes. ***Un accès rapide, universel, effectif et égal aux*** soins de longue durée et ***aux*** services de santé***, conformément à la résolution du Parlement européen du 5 juillet 2022 intitulée «Vers une action européenne commune en matière de soins»***, y compris en matière de prévention***, notamment en ce qui concerne les problèmes*** de ***santé mentale sur le lieu*** de ***travail conformément à la résolution du Parlement européen du 5 juillet 2022 sur*** la santé ***mentale dans le monde du travail numérique et*** la ***promotion des soins de santé, est particulièrement nécessaire, compte tenu également*** de la pandémie de COVID-19 et dans le contexte du vieillissement de la population. ***Garantir la santé et la sécurité au travail et un équilibre sain entre vie professionnelle et vie privée des travailleurs tout au long de leur carrière constitue un préalable indispensable à une vie professionnelle décente et au vieillissement actif et en bonne santé.*** Il convient d'exploiter davantage le potentiel des personnes handicapées à contribuer à la croissance économique et au développement social***, y compris au moyen d'aménagements raisonnables sur le lieu de travail, conformément à la directive 2000/78/CE du Conseil ([32a]) et à la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées***. De nouveaux modèles économiques et entrepreneuriaux voient le jour sur les lieux de travail partout dans l'Union, et les relations de travail sont également en train d'évoluer. Les États membres devraient

([32]) Recommandation du Conseil du 8 novembre 2019 relative à l'accès des travailleurs salariés et non salariés à la protection sociale (2019/C 387/01).

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	renforcer encore le modèle social européen en veillant à ce que tous les travailleurs bénéficient des mêmes droits, de conditions de travail et d'emploi décentes, et de salaires décents. Toute personne a droit à des conditions de travail équitables, justes, saines et sûres et à une protection appropriée dans l'environnement numérique comme sur le lieu de travail physique, indépendamment de son statut professionnel, de ses modalités de travail, de la durée de sa relation de travail ou de la taille de son employeur. En outre, les États membres devraient s'attaquer à l'exploitation des travailleurs et à toutes les formes d'emploi précaire, y compris au faux travail indépendant, au travail non déclaré, au recours abusif aux contrats atypiques et aux contrats «zéro heure» et devraient veiller à ce que les relations de travail découlant ***des*** nouvelles formes de travail ***soient conformes au droit de l'Union*** et ***au droit national. Les États membres devraient également s'attaquer à l'économie informelle en faisant passer les travailleurs de ce secteur dans l'économie formelle. Il convient d'encourager l'entrepreneuriat et de faciliter la mobilité professionnelle, grâce notamment à la portabilité des droits de sécurité sociale et à la mise en place de solutions numériques effectives***.

([32]) Recommandation du Conseil du 8 novembre 2019 relative à l'accès des travailleurs salariés et non salariés à la protection sociale (2019/C 387/01) (JO C 387 du 15.11.2019, p. 1).

([32a]) Directive 2000/78/CE du Conseil du 27 novembre 2000 portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail (JO L 303 du 2.12.2000, p. 16).

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 17

Proposition de décision

Considérant 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(12) Les lignes directrices intégrées devraient servir de base aux recommandations par pays que le Conseil viendrait à adresser aux États membres. Les États membres sont appelés à utiliser pleinement leurs ressources REACT-EU établies par le règlement (UE) 2020/2221 ([33]), qui accroît les fonds relevant de la politique de cohésion pour la période 2014-2020 et renforce le Fonds européen d'aide aux plus démunis (FEAD) jusqu'en 2023; en raison de la crise ukrainienne actuelle, ce règlement a lui-même été complété par le règlement relatif à l'action de cohésion pour les réfugiés en Europe (CARE) ([34]), ainsi que par une nouvelle modification du règlement portant dispositions communes ([35]) concernant une augmentation du préfinancement pour REACT-EU et un nouveau coût unitaire afin de contribuer à accélérer l'intégration dans l'UE des personnes quittant l'Ukraine ([36]). En outre, pour la période de programmation 2021-2027, les États membres devraient utiliser pleinement le Fonds social européen plus établi par le règlement (UE) 2021/1057 ([37]), le Fonds européen de développement régional établi par le règlement (UE) 2021/1058 ([38]), la facilité pour la reprise et la résilience établie par le règlement (UE) 2021/241 ([39]) et d'autres fonds de l'Union, y compris le Fonds pour une transition juste établi par le règlement (UE) 2021/1056 ([40]) ainsi que le programme InvestEU établi par le règlement (UE) 2021/523 ([41]), pour favoriser l'emploi, les investissements sociaux, ***l'inclusion sociale*** et l'accessibilité, et pour promouvoir les possibilités de perfectionnement et de reconversion de la main-d'œuvre, l'apprentissage tout au long de la vie et une éducation et une formation de qualité pour tous, ***y compris*** l'habileté numérique et les compétences numériques. Les États membres doivent également faire pleinement usage du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation en faveur des travailleurs licenciés, établi par le règlement (UE) 2021/691 ([42]), pour soutenir les travailleurs licenciés à la suite de restructurations majeures, liées par exemple à la pandémie de COVID-19, de transformations socio-économiques résultant de tendances ***plus mondiales*** ainsi que de changements technologiques et environnementaux. Bien que les lignes directrices intégrées s'adressent aux États membres et à l'Union, il convient de les mettre en œuvre en partenariat avec l'ensemble des autoritésnationales, régionales et locales, et en y associant	(12) Les lignes directrices intégrées devraient servir de base aux recommandations par pays que le Conseil viendrait à adresser aux États membres. Les États membres sont appelés à utiliser pleinement leurs ressources REACT-EU établies par le règlement (UE) 2020/2221 ([33]), qui accroît les fonds relevant de la politique de cohésion pour la période 2014-2020 et renforce le Fonds européen d'aide aux plus démunis (FEAD) jusqu'en 2023; en raison de la crise ukrainienne actuelle, ce règlement a lui-même été complété par le règlement relatif à l'action de cohésion pour les réfugiés en Europe (CARE) ([34]), ainsi que par une nouvelle modification du règlement portant dispositions communes ([35]) concernant une augmentation du préfinancement pour REACT-EU et un nouveau coût unitaire afin de contribuer à accélérer l'intégration dans l'UE des personnes quittant l'Ukraine ([36]). En outre, pour la période de programmation 2021–2027, les États membres devraient utiliser pleinement le Fonds social européen plus établi par le règlement (UE) 2021/1057 ([37]), le Fonds européen de développement régional établi par le règlement (UE) 2021/1058 ([38]), la facilité pour la reprise et la résilience établie par le règlement (UE) 2021/241 ([39]) et d'autres fonds de l'Union, y compris le Fonds pour une transition juste établi par le règlement (UE) 2021/1056 ([40]) ainsi que le programme InvestEU établi par le règlement (UE) 2021/523 ([41]), pour favoriser ***la durabilité et*** l'emploi ***de qualité ainsi que*** les investissements sociaux, ***pour éradiquer la pauvreté, la discrimination*** et ***l'exclusion sociale, pour garantir*** l'accessibilité, et pour promouvoir les possibilités de perfectionnement et de reconversion de la main-d'œuvre, l'apprentissage tout au long de la vie et une éducation et une formation de qualité pour tous, ***en particulier*** l'habileté numérique et les compétences numériques***, afin de les doter des connaissances et des qualifications nécessaires pour une économie numérique, plus verte et plus circulaire***. Les États membres doivent également faire pleinement usage du Fonds européen d'ajustement à la mondialisation en faveur des travailleurs licenciés, établi par le règlement (UE) 2021/691 ([42]), pour soutenir les travailleurs licenciés à la suite de restructurations majeures, liées par exemple à la pandémie de COVID-19, de transformations socio-économiques résultant de tendances ***mondiales, d'une nouvelle crise mondiale, financière***

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
étroitement les parlements, ainsi que les partenaires sociaux et les représentants de la société civile.	***et économique*** ainsi que de changements technologiques et ***d'enjeux*** environnementaux. Bien que les lignes directrices intégrées s'adressent aux États membres et à l'Union, il convient de les mettre en œuvre ***et de les examiner*** en partenariat avec l'ensemble des autorités nationales, régionales et locales, et en y associant étroitement ***et activement*** les parlements ***au niveau concerné***, ainsi que les partenaires sociaux et les représentants de la société civile.
([33]) Règlement (UE) 2020/2221 du Parlement européen et du Conseil du 23 décembre 2020 modifiant le règlement (UE) nº 1303/2013 en ce qui concerne des ressources supplémentaires et des modalités d'application afin de fournir un soutien pour favoriser la réparation des dommages à la suite de la crise engendrée par la pandémie de COVID-19 et de ses conséquences sociales et pour préparer une reprise écologique, numérique et résiliente de l'économie (REACT-EU) (JO L 437 du 28.12.2020, p. 30).	([33]) Règlement (UE) 2020/2221 du Parlement européen et du Conseil du 23 décembre 2020 modifiant le règlement (UE) nº 1303/2013 en ce qui concerne des ressources supplémentaires et des modalités d'application afin de fournir un soutien pour favoriser la réparation des dommages à la suite de la crise engendrée par la pandémie de COVID-19 et de ses conséquences sociales et pour préparer une reprise écologique, numérique et résiliente de l'économie (REACT-EU) (JO L 437 du 28.12.2020, p. 30).
([34]) Règlement (UE) 2022/562 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant les règlements (UE) nº 1303/2013 et (UE) nº 223/2014 en ce qui concerne l'action de cohésion pour les réfugiés en Europe (CARE).	([34]) Règlement (UE) 2022/562 du Parlement européen et du Conseil du 6 avril 2022 modifiant les règlements (UE) nº 1303/2013 et (UE) nº 223/2014 en ce qui concerne l'action de cohésion pour les réfugiés en Europe (CARE) (JO L 109 du 8.4.2022, p. 1).
([35]) Règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas (JO L 231 du 30.6.2021, p. 159).	([35]) Règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas (JO L 231 du 30.6.2021, p. 159).
([36]) Règlement (UE) 2022/613 du Parlement européen et du Conseil du 12 avril 2022 modifiant les règlements (UE) nº 1303/2013 et (UE) nº 223/2014 en ce qui concerne l'augmentation du préfinancement provenant des ressources REACT-EU et l'établissement d'un coût unitaire.	([36]) Règlement (UE) 2022/613 du Parlement européen et du Conseil du 12 avril 2022 modifiant les règlements (UE) nº 1303/2013 et (UE) nº 223/2014 en ce qui concerne l'augmentation du préfinancement provenant des ressources REACT-EU et l'établissement d'un coût unitaire (JO L 115 du 13.4.2022, p. 38).
([37]) Règlement (UE) 2021/1057 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 instituant le Fonds social européen plus (FSE+) et abrogeant le règlement (UE) nº 1296/2013 (JO L 231 du 30.6.2021, p. 21).	([37]) Règlement (UE) 2021/1057 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 instituant le Fonds social européen plus (FSE+) et abrogeant le règlement (UE) nº 1296/2013 (JO L 231 du 30.6.2021, p. 21).
([38]) Règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 relatif au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion (JO L 231 du 30.6.2021, p. 60).	([38]) Règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 relatif au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion (JO L 231 du 30.6.2021, p. 60).

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission

(39) Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience (JO L 57 du 18.2.2021, p. 17).

(40) Règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste (JO L 231 du 30.6.2021, p. 1).

(41) Règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil du 24 mars 2021 établissant le programme InvestEU et modifiant le règlement (UE) 2015/1017 (JO L 107 du 26.3.2021, p. 30).

(42) Règlement (UE) 2021/691 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 relatif au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour les travailleurs licenciés (FEM) et abrogeant le règlement (UE) nº 1309/2013 (JO L 153 du 3.5.2021, p. 48).

Amendement

(39) Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience (JO L 57 du 18.2.2021, p. 17).

(40) Règlement (UE) 2021/1056 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 établissant le Fonds pour une transition juste (JO L 231 du 30.6.2021, p. 1).

(41) Règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil du 24 mars 2021 établissant le programme InvestEU et modifiant le règlement (UE) 2015/1017 (JO L 107 du 26.3.2021, p. 30).

(42) Règlement (UE) 2021/691 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 relatif au Fonds européen d'ajustement à la mondialisation pour les travailleurs licenciés (FEM) et abrogeant le règlement (UE) nº 1309/2013 (JO L 153 du 3.5.2021, p. 48).

Amendement 18

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 5 — alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les États membres devraient promouvoir activement une économie sociale de marché ***durable*** et ***faciliter*** et soutenir les investissements dans la création d'emplois de qualité, ***en tirant également*** parti du potentiel lié aux transitions numérique et écologique, ***conformément au*** grand objectif de l'UE en matière d'emploi pour 2030. ***À cette fin, ils*** devraient ***réduire les obstacles*** à l'embauche, favoriser l'entrepreneuriat responsable et le véritable travail indépendant ***et***, plus particulièrement, soutenir la création et la croissance des petites et moyennes entreprises, y compris par l'accès au financement. Les États membres devraient promouvoir activement le développement de l'économie sociale et en exploiter pleinement le potentiel, stimuler l'innovation sociale et les entreprises sociales, et encourager les modèles d'entreprise qui créent des possibilités d'emploi de qualité et génèrent des avantages sociaux au niveau local, en particulier dans l'économie circulaire et dans les zones les ***plus touchées par*** la transition vers une économie verte ***en raison de leur spécialisation sectorielle***.

Amendement

Les États membres devraient promouvoir activement ***le plein emploi fondé sur*** une économie sociale de marché ***compétitive, innovante*** et ***durable*** et soutenir les investissements dans la création d'emplois de qualité***. Les États membres devraient mettre en œuvre des politiques de l'emploi intelligentes***, ***ambitieuses et inclusives pour anticiper les pénuries sur le marché du travail, afin de tirer*** parti du potentiel lié aux transitions numérique et écologique, ***en réalisant le*** grand objectif de l'UE en matière d'emploi pour 2030. ***Les États membres*** devraient ***apporter aux entreprises un soutien*** à l'embauche ***et*** favoriser ***l'EFP,*** l'entrepreneuriat responsable et le véritable travail indépendant***, notamment chez les femmes***, ***les jeunes, les seniors et d'autres groupes défavorisés. Ils devraient*** plus particulièrement soutenir la création et la croissance des petites et moyennes entreprises, y compris par l'accès au financement***, le renforcement des capacités, l'orientation et des mesures ciblées pour recruter de nouvelles personnes et retenir le personnel existant***. Les États membres devraient ***mettre pleinement en œuvre le plan d'action pour l'économie sociale et le pacte vert européen,*** promouvoir activement le développement de l'économie sociale***, verte et numérique*** et en exploiter pleinement le potentiel, stimuler l'innovation sociale et ***renforcer*** les entreprises sociales, et encourager les modèles d'entreprise qui créent des possibilités d'emploi ***durables et*** de qualité***, en particulier pour les groupes défavorisés,*** et génèrent des avantages sociaux au niveau local, en particulier dans l'économie circulaire et dans les zones ***et*** les ***secteurs où un soutien supplémentaire à*** la transition vers une économie verte ***et numérique est nécessaire***.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 19

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 5 — alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À la suite de la crise de la COVID-19, des dispositifs de chômage partiel bien conçus et des mécanismes similaires devraient également faciliter et soutenir les processus de restructuration, ***en plus de préserver l'emploi le cas échéant, et contribuer ainsi à*** la ***modernisation de l'économie***, y compris par le développement de compétences associées. Des mesures d'incitation à l'embauche et à la transition bien conçues ainsi que des mesures de perfectionnement et de reconversion professionnels devraient être envisagées afin de soutenir la création d'emplois et les transitions, ***et*** de remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences, compte tenu notamment des transformations numérique et écologique ainsi que ***des*** répercussions de l'invasion de l'Ukraine par la Russie.	À la suite de la crise de la COVID-19, des dispositifs de chômage partiel bien conçus et des mécanismes similaires devraient ***préserver l'emploi si possible et*** également faciliter et soutenir les processus de restructuration, ***et contribuer ainsi à doter les travailleurs des moyens nécessaires dans le contexte de*** la ***transition vers une économie durable***, y compris par le développement de compétences associées. Des mesures d'incitation à l'embauche et à la transition bien conçues***, l'apprentissage tout au long de la vie, l'EFP*** ainsi que des mesures de perfectionnement et de reconversion professionnels devraient être envisagées afin de soutenir la création d'emplois et ***de réussir*** les transitions, ***ainsi que*** de remédier aux pénuries de main-d'œuvre et de compétences ***et de les anticiper, et de combler le fossé qui sépare l'éducation et le marché du travail***, compte tenu notamment des ***indispensables*** transformations numérique et écologique ainsi que ***pour limiter les*** répercussions de l'invasion de l'Ukraine par la Russie ***et l'augmentation du coût de la vie en Europe. Les États membres devraient adapter leurs politiques en matière d'emploi et coordonner, au niveau de l'Union, la mise en œuvre des bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures temporaires qui protègent les travailleurs et les marchés du travail en temps de crise, en y associant les partenaires sociaux. Ces mesures pourraient non seulement comprendre des subventions salariales, des mesures d'aide au revenu et l'extension des régimes d'allocations de chômage, mais aussi l'extension des congés de maladie payés, des congés des aidants ainsi que des dispositions relatives au télétravail. Les États membres devraient soutenir la transformation des secteurs économiques essentiels garantissant l'autosuffisance et l'autonomie stratégique. Afin de favoriser une mobilité équitable des travailleurs, il convient d'accorder une attention particulière au maintien des droits et des emplois des travailleurs mobiles, à la reconnaissance des diplômes et au renforcement des programmes d'éducation et d'échange transfrontières. L'Autorité européenne du travail joue un rôle important en aidant les États membres et la Commission à veiller à ce que les règles de l'Union en matière de mobilité de la main-d'œuvre et de coordination des systèmes de sécurité sociale soient appliquées de manière équitable, simple et efficace.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 20

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 5 — alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Il convient de faire en sorte que la fiscalité ***porte moins sur le travail et davantage sur d'autres sources permettant de créer des conditions plus favorables à*** l'emploi et ***à*** une croissance inclusive, conformément aux objectifs climatiques et environnementaux ***et*** compte ***tenu*** de l'effet ***redistributif*** du système fiscal***, tout en préservant*** les recettes aux fins ***d'une*** protection sociale ***adéquate*** et de dépenses propices à ***la*** croissance.	Il convient de faire en sorte que la fiscalité ***nationale soutienne*** l'emploi et une croissance inclusive conformément ***aux objectifs stratégiques exposés à l'article 3 du TUE, ainsi qu'aux ODD,*** à ***l'accord de Paris et*** aux objectifs climatiques et environnementaux ***du pacte vert pour l'Europe. Les réformes fiscales devraient tenir*** compte de l'effet ***distributif*** du système fiscal ***et préserver*** les recettes aux fins ***de l'investissement public, en particulier dans des services publics de qualité, de la*** protection sociale et de dépenses propices à ***une*** croissance ***durable***.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 21

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 5 — alinéa 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres, y compris ceux dans lesquels il existe des salaires minimaux légaux, devraient promouvoir la négociation collective en vue de la fixation des salaires et veiller à associer réellement les partenaires sociaux de manière transparente et prévisible, pour permettre un ajustement adéquat des salaires à l'évolution de la productivité et favoriser des salaires équitables qui soient garants d'un niveau de vie décent, en accordant une attention particulière aux groupes à revenus faibles et moyens afin de renforcer la convergence socio-économique vers le haut. Les mécanismes de fixation des salaires devraient tenir compte des conditions socio-économiques, y compris des évolutions régionales et sectorielles. Dans le respect des pratiques nationales et de l'autonomie des partenaires sociaux, les États membres et les partenaires sociaux devraient veiller à ce que tous les travailleurs reçoivent un salaire équitable en bénéficiant, directement ou indirectement, de conventions collectives ou de salaires minimaux légaux appropriés, compte tenu de leur incidence sur la compétitivité, la création d'emplois et la pauvreté des travailleurs.	***Les politiques visant à garantir que les salaires permettent un niveau de vie décent, y compris pour les groupes défavorisés, restent importantes dans la lutte contre la pauvreté au travail.*** Les États membres, y compris ceux dans lesquels il existe des salaires minimaux légaux, devraient promouvoir la négociation collective en vue de la fixation des salaires et veiller à associer réellement les partenaires sociaux de manière transparente et prévisible, pour permettre un ajustement adéquat des salaires à l'évolution de la productivité ***à long terme*** et favoriser des salaires équitables qui soient garants d'un niveau de vie décent ***pour tous les travailleurs***, en accordant une attention particulière aux groupes à revenus faibles et moyens ***et à leur pouvoir d'achat*** afin de renforcer la convergence socio-économique vers le haut. Les mécanismes de fixation des salaires devraient tenir compte des conditions socio-économiques, y compris des évolutions régionales et sectorielles***, en utilisant par exemple un panier de biens et de services à prix réels constitué au niveau national ou international, ou des valeurs de référence nationales***. Dans le respect des pratiques nationales et de l'autonomie des partenaires sociaux***, conformément aux traités***, les États membres et les partenaires sociaux devraient veiller à ce que tous les travailleurs reçoivent un salaire équitable en bénéficiant, directement ou indirectement, de conventions collectives ou de salaires minimaux légaux appropriés, compte tenu de leur incidence sur la compétitivité, la création d'emplois***, l'égalité entre les hommes et les femmes*** et la pauvreté des travailleurs. ***Sans préjudice de la compétence des États membres de fixer le salaire minimal légal et d'autoriser des variations et retenues, il importe d'éviter que les variations et retenues soient largement utilisées car elles risquent d'avoir une incidence négative sur le caractère adéquat des salaires. Les États membres veillent à ce que ces variations et retenues respectent les principes de non-discrimination et de proportionnalité, et poursuivent un but légitime conformément à la directive relative à des salaires minimaux adéquats dans l'Union européenne ([1a]).***

([1a]) Non encore parue au Journal officiel de l'Union européenne.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 22

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 5 — alinéa 4 *bis* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les bénéficiaires de fonds de l'Union respectent le droit de l'Union et le droit national applicables en matière de droits sociaux et du travail ainsi que de fiscalité. Les États membres devraient s'assurer que l'aide financière publique accordée aux entreprises afin de contrer les effets économiques de la pandémie et de l'invasion de l'Ukraine par la Russie est subordonnée à l'utilisation des fonds au bénéfice de leurs salariés, et non pour verser des primes aux dirigeants, verser des dividendes ou proposer des formules de rachat d'actions, tant qu'elles bénéficient de cette aide.

Amendement 23

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 6 — alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Dans le contexte des transitions numérique et écologique, de l'évolution démographique et de la ***guerre en Ukraine***, les États membres devraient promouvoir la durabilité, la productivité, l'employabilité et le ***capital humain,*** en favorisant l'acquisition de qualifications et de compétences tout au long de la vie et en répondant aux besoins actuels et futurs du marché du travail, conformément au grand objectif de l'UE en matière de compétences pour 2030. Les États membres devraient également investir dans leurs systèmes d'éducation et de formation et les adapter afin d'offrir un enseignement inclusif et de qualité, y compris un enseignement et une formation professionnels, un accès à l'apprentissage numérique et une formation linguistique (par exemple dans le cas ***des*** réfugiés, y compris ceux venant d'Ukraine). Les États membres devraient œuvrer de concert avec les partenaires sociaux, les prestataires d'éducation et de formation, les entreprises et d'autres parties prenantes pour remédier aux faiblesses structurelles des systèmes d'éducation et de formation, en améliorer la qualité et accroître leur adéquation aux besoins du marché du travail, ***en vue également de permettre*** les transitions écologique et numérique, de répondre à l'inadéquation existante des compétences et de prévenir l'émergence de nouvelles pénuries, en particulier pour les activités liées au plan REPowerEU, telles que le déploiement des énergies renouvelables ***ou*** la rénovation des bâtiments. Il convient d'accorder une attention spécifique aux problèmes auxquels se heurte la profession d'enseignant, notamment en investissant dans les compétences numériques des enseignants et des formateurs. Les systèmes d'enseignement et de formation devraient doter tous les apprenants de compétences clés, notamment de compétences de base et de compétences numériques ainsi que de compétences transversales, afin de jeter	Dans le contexte des transitions numérique et écologique, de l'évolution démographique et de ***l'invasion de l'Ukraine par*** la ***Russie, ainsi que de l'augmentation du coût de la vie***, les États membres devraient promouvoir ***les droits sociaux,*** la durabilité, la productivité, l'employabilité et ***les investissements dans*** le ***développement des travailleurs et des personnes*** en favorisant l'acquisition de qualifications et de compétences tout au long de la vie et en répondant aux besoins actuels et futurs du marché du travail, conformément au grand objectif de l'UE en matière de compétences pour 2030***, en particulier les compétences numériques***. Les États membres devraient également investir dans leurs systèmes d'éducation et de formation, les adapter et les ***moderniser*** afin d'offrir un enseignement inclusif et de qualité, y compris un enseignement et une formation professionnels, ***des connaissances entrepreneuriales, y compris d'entreprenariat social,*** un accès à l'apprentissage numérique et une formation linguistique (par exemple dans le cas ***de tous les*** réfugiés, y compris ceux venant d'Ukraine)***, ainsi que l'apprentissage formel et informel tout au long de la vie***. Les États membres devraient œuvrer de concert avec les partenaires sociaux***, les autorités locales et régionales***, les prestataires d'éducation et de formation, les entreprises et d'autres parties prenantes pour remédier aux faiblesses structurelles ***et nouvelles*** des systèmes d'éducation et de formation, en améliorer la qualité et accroître leur adéquation aux besoins du marché du travail, ***afin de continuer à appuyer et à accélérer*** les transitions écologique et numérique, de répondre à l'inadéquation existante des compétences et ***à l'obsolescence des compétences, et*** de prévenir l'émergence de nouvelles pénuries, en particulier pour les activités liées au plan REPowerEU, telles que le déploiement des énergies renouvelables***, l'efficacité énergétique et*** la

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission

les bases de leur capacité d'adaptation et de leur résilience tout au long de la vie. Les États membres devraient s'attacher à accroître l'offre en matière de droits à la formation individuelle et veiller à leur transférabilité lors des transitions professionnelles, y compris, le cas échéant, au moyen de comptes de formation individuels ainsi que d'un système fiable d'évaluation de la qualité des formations. Les États membres devraient exploiter le potentiel des microcertifications pour soutenir l'apprentissage tout au long de la vie et l'employabilité. Ils devraient ***permettre*** à ***chacun*** d'anticiper les besoins du marché du travail et de mieux s'y adapter, ***en particulier grâce à une reconversion et à un perfectionnement continus et à la mise à disposition*** de ***services d'orientation*** et ***de conseil intégrés, en vue de soutenir des transitions justes et équitables pour tous, d'accroître les retombées sociales,*** de ***remédier aux pénuries sur le marché du travail et à l'inadéquation des compétences***, ***d'améliorer la résilience globale de l'économie face aux chocs et*** de ***faciliter les ajustements potentiels***.

Amendement

rénovation ***lourde*** des bâtiments. ***Les États membres devraient répondre aux besoins des secteurs et des régions souffrant de pénuries structurelles sur le marché du travail et en matière de compétences, notamment en vue de permettre simultanément les transitions écologique, technologique et numérique. Les États membres devraient aider et encourager les entreprises à investir dans les compétences de leur personnel et à offrir des conditions de travail et d'emploi décentes pour attirer des travailleurs qualifiés. En outre, les États membres devraient utiliser toutes les ressources disponibles du FSE+ et d'autres programmes et instruments de l'Union, tels que Next Generation EU, pour développer les qualifications des jeunes et promouvoir des systèmes duals de formation.*** Il convient d'accorder une attention spécifique aux problèmes auxquels se heurte la profession d'enseignant, notamment en investissant dans les compétences numériques des enseignants et des formateurs ***ainsi qu'en développant leurs connaissances en matière de changement climatique et de développement durable***. Les systèmes d'enseignement et de formation devraient doter tous les apprenants de compétences clés, notamment de compétences de base et de compétences numériques ainsi que de compétences transversales ***formelles et informelles, comme la communication et la pensée critique***, afin de jeter les bases de leur capacité d'adaptation et de leur résilience tout au long de la vie. Les ***systèmes d'enseignement et de formation devraient aussi préparer les enseignants à pouvoir apporter ces compétences à leurs apprenants. S'ils veulent encourager le développement et la mobilité des apprenants afin d'atteindre l'objectif de 2030 d'une augmentation de 60 % du taux annuel de participation des adultes à la formation, les*** États membres devraient s'attacher à accroître l'offre en matière de droits à la formation individuelle et veiller à leur transférabilité lors des transitions professionnelles, y compris, le cas échéant, au moyen de comptes de formation individuels ainsi que d'un système fiable d'évaluation de la qualité des formations. Les États membres devraient exploiter le potentiel des microcertifications pour soutenir l'apprentissage tout au long de la vie et l'employabilité. Ils devraient ***simultanément veiller*** à ***ce que l'aspect humaniste de l'éducation soit préservé et à ce que les aspirations des individus soient respectées. En vue de soutenir des transitions justes et équitables pour tous ainsi que*** d'anticiper les besoins du marché du travail et de mieux s'y adapter, ***il est crucial que les États membres améliorent la résilience globale de l'économie. Ils devraient favoriser des conditions*** de ***travail décentes*** et ***les ajustements potentiels grâce à un recyclage et à un perfectionnement continus, au renforcement des systèmes et des services*** de ***protection sociale, et à la mise à disposition de services d'orientation et de conseil intégrés***, ***ainsi qu'à des politiques actives du marché du travail, en prévision également*** de ***futurs chocs économiques***.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 24

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 6 — alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres devraient favoriser l'égalité des chances pour tous en ***luttant contre*** les inégalités au sein des systèmes d'éducation et de formation. En particulier, les enfants devraient ***avoir accès*** à des structures d'éducation et d'accueil de la petite enfance de qualité, conformément à la garantie européenne pour l'enfance. Les États membres devraient relever le niveau global de qualification, réduire le nombre de personnes quittant prématurément les systèmes d'éducation et de formation, soutenir l'accès à l'éducation des enfants ***vivant dans des zones éloignées***, accroître l'attrait de l'enseignement et de la formation professionnels (EFP), l'accès à l'enseignement supérieur et le taux de réussite correspondant, faciliter le passage de l'éducation à l'emploi pour les jeunes grâce à des stages et à des apprentissages de qualité, et augmenter la participation des adultes à l'apprentissage continu, en particulier parmi les apprenants issus de milieux défavorisés et les personnes les moins qualifiées. Compte tenu des nouvelles exigences des sociétés numériques, vertes et vieillissantes, les États membres devraient renforcer la formation par le travail dans leurs systèmes d'EFP, notamment au moyen d'apprentissages efficaces et ***de qualité***, et augmenter le nombre de diplômés en sciences, en technologie, en ingénierie et en mathématiques (STIM) à la fois dans l'EFP et dans l'enseignement supérieur, en particulier pour ce qui est des femmes. En outre, les États membres devraient mieux faire coïncider l'enseignement supérieur et, le cas échéant, la recherche avec les besoins du marché du travail, améliorer le suivi et les prévisions en matière de compétences, rendre les compétences plus visibles et ***les qualifications comparables***, y compris celles ***obtenues*** à l'étranger, et multiplier les possibilités de reconnaissance et de validation des qualifications et des compétences acquises en dehors des structures formelles d'enseignement et de formation. Ils devraient améliorer et accroître l'offre et l'utilisation de formules souples en matière	Les États membres devraient favoriser l'égalité des chances pour tous en ***éradiquant*** les inégalités au sein des systèmes d'éducation et de formation. En particulier, les enfants devraient ***bénéficier d'une égalité d'accès*** à des structures d'éducation et d'accueil de la petite enfance de ***grande*** qualité, conformément à la garantie européenne pour l'enfance ***et aux objectifs de Barcelone***. Les États membres devraient relever le niveau global de qualification, réduire le nombre de personnes quittant prématurément les systèmes d'éducation et de formation, soutenir l'accès à l'éducation des enfants ***issus de groupes et de régions défavorisés***, accroître l'attrait de l'enseignement et de la formation professionnels (EFP), ***favoriser*** l'accès à l'enseignement supérieur et le taux de réussite correspondant, faciliter le passage de l'éducation à l'emploi pour les jeunes grâce à des stages et à des apprentissages ***rémunérés*** de qualité ***et ouverts à tous***, et augmenter la participation des adultes à l'apprentissage continu, en particulier parmi les apprenants issus de milieux défavorisés et les personnes les moins qualifiées. Compte tenu des nouvelles exigences des sociétés numériques, vertes et vieillissantes, les États membres devraient renforcer la formation par le travail dans leurs systèmes d'EFP, notamment au moyen d'apprentissages ***rémunérés*** efficaces***, de qualité*** et ***ouverts à tous***, et ***assurer un investissement continu dans l'éducation et la formation tout au long de la vie,*** augmenter le nombre de diplômés en sciences, en technologie, en ingénierie et en mathématiques (STIM) à la fois dans l'EFP et dans l'enseignement supérieur, en particulier pour ce qui est des femmes. En outre, les États membres devraient mieux faire coïncider l'enseignement supérieur et, le cas échéant, la recherche avec les besoins du marché du travail, ***renforcer la formation en alternance,*** améliorer le suivi et les prévisions en matière de compétences, rendre les compétences plus visibles et ***simplifier la comparabilité et la reconnaissance des qualifications***, y compris celles

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission

d'EFP ***continus***. Les États membres devraient aussi aider les adultes peu qualifiés à préserver ou ***à*** développer leur employabilité à long terme en améliorant l'accès et le recours à des offres d'apprentissage de qualité par la mise en œuvre de la recommandation relative à des parcours de renforcement des compétences, qui prévoit notamment une évaluation des compétences***, une*** offre d'éducation et de formation correspondant aux débouchés existant sur le marché du travail, ***ainsi que la validation*** et la ***reconnaissance*** des ***compétences acquises***.

Amendement

acquises à l'étranger, et multiplier les possibilités de reconnaissance et de validation des qualifications et des compétences acquises en dehors des structures formelles d'enseignement et de formation***, y compris pour les ressortissants de pays tiers***. Ils devraient améliorer et accroître l'offre et l'utilisation ***continues*** de formules ***plus*** souples ***et inclusives*** en matière d'EFP. Les États membres devraient ***soutenir la création d'emplois et investir dans les régimes de protection sociale, notamment en ce qui concerne les personnes handicapées et les travailleurs qui ont des difficultés à renforcer leurs compétences ou à se reconvertir. Ils devraient*** aussi aider les adultes peu qualifiés à ***accéder au marché du travail et à un emploi stable et de qualité. Il est important, à cet égard, de*** préserver ou ***de*** développer leur employabilité à long terme en améliorant l'accès et le recours à des offres d'apprentissage de qualité par la mise en œuvre de la recommandation relative à des parcours de renforcement des compétences, qui prévoit notamment une évaluation des compétences ***ainsi qu'une*** offre d'éducation et de formation correspondant aux débouchés existant sur le marché du travail***. Le droit au congé-éducation payé à des fins professionnelles devrait être encouragé, conformément aux conventions pertinentes de l'Organisation internationale du travail (OIT), qui permettent aux travailleurs de suivre des programmes de formation pendant les heures de travail. Les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour favoriser un accès équitable, effectif et universel à l'enseignement et à la formation à distance, en tenant pleinement compte des besoins des personnes handicapées, des personnes qui vivent dans des zones reculées et des parents, notamment des parents isolés.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 25

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 6 — alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres devraient fournir en temps utile aux chômeurs et aux personnes inactives un soutien efficace, coordonné et personnalisé, fondé sur une aide à la recherche d'emploi, la formation et la requalification, ainsi que sur l'accès à d'autres services de soutien, en accordant une attention particulière aux groupes ***vulnérables*** et aux personnes ***particulièrement touchées par les*** transitions écologique et numérique. Des stratégies globales prévoyant une évaluation individuelle approfondie des chômeurs, au plus tard au bout de dix-huit mois de chômage, devraient être mises en place dès que possible en vue de faire sensiblement reculer et ***de prévenir*** le chômage structurel et de longue durée. Il convient de continuer à lutter contre le chômage des jeunes et à s'efforcer de résoudre le problème des jeunes qui ne travaillent pas et ne suivent pas d'études ou de formation (NEET), dans le cadre d'une prévention du décrochage scolaire et d'une amélioration structurelle de la transition entre les études et la vie professionnelle, notamment par la mise en œuvre intégrale de la garantie renforcée pour la jeunesse***, qui devrait également favoriser avant tout des possibilités d'emploi*** de qualité pour les jeunes dans le contexte de la reprise après la pandémie. En outre, et dans le cadre de l'Année européenne de la jeunesse 2022, les États membres devraient redoubler d'efforts, ***notamment*** pour mettre en évidence la manière dont les transitions écologique et numérique offrent une nouvelle perspective d'avenir et des possibilités de contrer l'impact négatif de la pandémie sur les jeunes.	Les États membres devraient fournir en temps utile aux chômeurs et aux personnes inactives ***en âge de travailler, notamment aux chômeurs de longue durée,*** un soutien efficace, coordonné et personnalisé ***pour améliorer leurs perspectives sur le marché du travail***, ***soutien*** fondé sur une aide à la recherche d'emploi, la formation et la requalification, ainsi que sur l'accès à d'autres services de soutien, ***également dans les domaines de la santé et du logement,*** en accordant une attention particulière aux groupes ***défavorisés*** et aux personnes ***qui ont besoin d'un soutien supplémentaire pour s'adapter aux*** transitions écologique et numérique. Des stratégies globales prévoyant une évaluation individuelle approfondie des chômeurs devraient être mises en place dès que possible en vue de faire sensiblement reculer le chômage structurel et de longue durée, au plus tard au bout de dix-huit mois de chômage ***et***, ***pour les nouveaux chômeurs, au bout de huit mois au plus tard pour prévenir le risque de chômage de longue durée,*** en ***accordant une attention particulière aux personnes handicapées*** et ***aux autres groupes défavorisés. Les États membres devraient, avec la participation des partenaires sociaux, faciliter les transitions professionnelles, qui sont soutenues par*** le ***FSE+, le Fonds pour une transition juste*** et ***des initiatives telles que REPowerEU***. Il convient de continuer à lutter***, en priorité,*** contre le chômage des jeunes ***et la précarité de l'emploi des jeunes,*** et à s'efforcer de résoudre le problème des jeunes qui ne travaillent pas et ne suivent pas d'études ou de formation (NEET), dans le cadre d'une prévention du décrochage scolaire***, y compris au moyen d'apprentissages rémunérés ouverts à tous*** et d'une amélioration structurelle de la transition entre les études et la vie professionnelle, notamment par la mise en œuvre intégrale ***et effective*** de la garantie renforcée pour la jeunesse ***et le recours aux financements de l'Union pertinents tels que le FSE+ et la facilité pour la reprise et la résilience, qui devraient également favoriser l'emploi*** de qualité pour les jeunes dans le contexte de la reprise après la pandémie. ***Les États membres devraient de plus garantir des conditions de travail décentes et l'accès à la protection sociale pour les stagiaires, les personnes en formation et les apprentis.*** En outre, et dans le cadre de l'Année européenne de la jeunesse 2022, les États membres devraient redoubler d'efforts, pour mettre en évidence la manière dont les transitions écologique et numérique offrent une nouvelle perspective d'avenir et des possibilités de contrer l'impact négatif de la pandémie sur les jeunes. ***Les États membres devraient envisager la mise en œuvre d'une clause pour la jeunesse évaluant les effets sur les jeunes des nouvelles initiatives, dans tous les domaines d'action.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 26

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 6 — alinéa 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
En ce qui concerne la participation au marché du travail, les États membres devraient viser l'élimination des entraves et des freins et prévoir des mesures incitatives, notamment à l'intention des ***personnes à faibles revenus, de celles qui sont la deuxième source de revenus du ménage*** et ***de celles*** qui sont le plus éloignées du marché du travail, notamment les personnes issues de l'immigration et les Roms marginalisés. Compte tenu de la forte pénurie de main-d'œuvre dans certaines professions et certains secteurs, les États membres devraient contribuer à favoriser l'offre de main-d'œuvre, notamment en promouvant des salaires ***adéquats*** et des conditions de travail ***décentes***, ainsi que des politiques actives du marché du travail efficaces. Les États membres devraient appuyer la mise en place d'un environnement de travail ***adapté*** aux personnes handicapées, y compris par un soutien financier et des services ciblés leur permettant de participer au marché du travail et à la société.	En ce qui concerne ***l'accès et*** la participation au marché du travail, les États membres devraient viser l'élimination des entraves et des freins et prévoir des mesures incitatives, notamment à l'intention des ***groupes défavorisés*** et ***des personnes*** qui sont le plus éloignées du marché du travail, notamment les personnes ***handicapées, les personnes*** issues de l'immigration et les Roms marginalisés. Compte tenu de la forte pénurie de main-d'œuvre dans certaines professions et certains secteurs, les États membres devraient contribuer à favoriser l'offre de main-d'œuvre, notamment en promouvant des salaires et des conditions de travail ***décents***, ainsi que des politiques actives du marché du travail efficaces. Les États membres devraient appuyer la mise en place d'un environnement de travail ***accessible*** aux personnes handicapées ***ainsi que d'aménagements raisonnables sur le lieu de travail***, y compris par un soutien financier***, des produits*** et des services ciblés ***ainsi qu'en environnement*** leur permettant de participer au marché du travail et à la société. ***Le télétravail réglementé et les nouvelles technologies peuvent offrir des possibilités, en particulier pour les groupes défavorisés, pour autant que l'infrastructure numérique nécessaire soit en place, abordable et accessible à tous. Le télétravail ne devrait cependant pas dispenser les employeurs de l'obligation de prévoir des aménagements raisonnables sur le lieu de travail et d'instaurer des cultures de travail inclusives en faveur des travailleurs handicapés.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 27

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 6 — alinéa 5

Texte proposé par la Commission

Il convient de ***remédier aux*** écarts d'emploi et de ***rémunération*** entre les hommes et les femmes. Les États membres devraient assurer l'égalité entre les hommes et les femmes et renforcer la participation des femmes au marché du travail, notamment en garantissant l'égalité des chances et la progression dans la carrière, et en éliminant les obstacles à l'accès à l'exercice de responsabilités à tous les niveaux de prise de décisions. Il y a lieu de garantir une rémunération égale pour un travail égal ou pour un travail de même valeur, ainsi que la transparence des rémunérations. La conciliation de la vie professionnelle, familiale et privée devrait être encouragée aussi bien en ce qui concerne les femmes que les hommes, en particulier par l'accès à des soins de longue durée et à des services d'éducation et d'accueil de la petite enfance de qualité ***et d'un coût abordable***. Les États membres devraient veiller à ce que les parents et les autres personnes qui assument des responsabilités familiales aient la possibilité de prendre un congé familial approprié et d'aménager leurs modalités de travail pour concilier leurs obligations professionnelles, familiales et privées; ils devraient en outre promouvoir un exercice de ces droits équilibré entre les hommes et les femmes.

Amendement

Il convient de ***combler les*** écarts d'emploi***, de rémunération*** et de ***pension qui existent*** entre les hommes et les femmes. Les États membres devraient assurer l'égalité entre les hommes et les femmes et renforcer la participation des femmes au marché du travail, notamment en garantissant l'égalité des chances***, l'éducation*** et la progression dans la carrière, et en éliminant les obstacles à l'accès à l'exercice de responsabilités à tous les niveaux de prise de décisions. ***Les États membres devraient rapidement mettre en œuvre la directive du Parlement européen et du Conseil relative à un meilleur équilibre hommes-femmes parmi les administrateurs non exécutifs des sociétés cotées en bourse et à des mesures connexes ([1 bis]). Les États membres devraient veiller à ce que la durée du congé de maternité et celle du congé parental soient évaluées à leur juste valeur dans le cadre des cotisations ainsi que des droits à la retraite, de manière à tenir compte de l'importance de l'éducation des générations futures, notamment dans le contexte du vieillissement de la société.*** Il y a lieu de garantir ***effectivement, conformément aux traités,*** une rémunération égale pour un travail égal ou pour un travail de même valeur, ainsi que la transparence des rémunérations***, par exemple en mettant en place des indicateurs nationaux de l'égalité salariale entre les hommes et les femmes dans toute leur diversité***. La conciliation de la vie professionnelle, familiale et privée devrait être encouragée aussi bien en ce qui concerne les femmes que les hommes, en particulier par l'accès ***effectif et universel*** à des soins de longue durée ***de qualité*** et à des services d'éducation et d'accueil de la petite enfance de qualité***, ainsi que par le partage égal des responsabilités familiales et domestiques***. Les États membres devraient veiller à ce que les parents et les autres personnes qui assument des responsabilités familiales aient la possibilité de prendre un congé familial approprié et d'aménager leurs modalités de travail pour concilier leurs obligations professionnelles, familiales et privées; ils devraient en outre promouvoir un exercice de ces droits équilibré entre les hommes et les femmes. ***De plus, ils devraient garantir l'accès des aidants professionnels à une formation professionnelle de qualité ainsi que la reconnaissance de leurs qualifications, et aider les employeurs du secteur des services à la personne à trouver du personnel qualifié et à le retenir, en privilégiant en particulier des conditions de travail décentes. Les États membres devraient avancer progressivement vers la mise en place d'un congé de maternité et d'un congé de paternité entièrement rémunérés et de même durée.***

([1 bis]) ***Non encore parue au Journal officiel de l'Union européenne.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 28

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Afin de tirer parti d'une main-d'œuvre productive et dynamique ainsi que des nouvelles formes de travail et des nouveaux modèles entrepreneuriaux, les États membres devraient collaborer avec les partenaires sociaux pour mettre en place des conditions de travail équitables, transparentes et prévisibles, dans le respect d'un équilibre entre droits et obligations. Il s'agit de réduire et de prévenir la segmentation au sein des marchés du travail, de lutter contre le travail non déclaré et le faux travail indépendant, et de favoriser la transition vers des formes d'emploi à durée indéterminée. Il convient que les règles sur la protection de l'emploi, le droit du travail et les institutions concourent à instaurer ***à la fois*** un ***environnement propice à l'embauche*** et ***la flexibilité nécessaire pour que les employeurs puissent s'adapter rapidement aux mutations économiques, tout en protégeant les droits*** des ***travailleurs et en garantissant*** à tous ***une protection sociale***, un ***niveau adéquat de sécurité et*** des ***environnements professionnels sûrs et bien adaptés***. Encourager le recours à des formules souples de travail telles que le télétravail peut contribuer à relever les niveaux d'emploi et à créer des marchés du travail plus inclusifs dans le contexte de l'après-pandémie. Dans le même temps, il importe de veiller au respect des droits des travailleurs en matière de temps de travail, de conditions de travail et d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. ***Les*** relations de travail qui précarisent les conditions de travail ***devraient*** être ***évitées***, y compris dans le cas des travailleurs de plateforme, surtout s'ils sont peu qualifiés, et grâce à la lutte contre l'usage abusif de contrats atypiques. Il y a lieu d'assurer, en cas de licenciement abusif, l'accès à des mécanismes de règlement des litiges efficaces et impartiaux ainsi qu'un droit à réparation, y compris à une indemnisation appropriée.	Afin de tirer parti d'une main-d'œuvre productive et dynamique ainsi que des nouvelles formes de travail et des nouveaux modèles entrepreneuriaux, les États membres devraient collaborer avec les partenaires sociaux pour mettre en place des conditions de travail équitables, transparentes et prévisibles, dans le respect d'un équilibre entre droits et obligations ***des employeurs et des travailleurs. La Commission et les États membres devraient prendre des mesures concrètes pour promouvoir et renforcer la négociation collective et le dialogue social en la matière***. Il s'agit de réduire et de prévenir la segmentation au sein des marchés du travail, de lutter contre le travail non déclaré et le faux travail indépendant, et de favoriser la transition vers des formes d'emploi à durée indéterminée. Il convient que les règles sur la protection de l'emploi, le droit du travail et les institutions concourent à instaurer ***la protection des droits des travailleurs,*** un ***niveau élevé de protection sociale*** et ***de sécurité de l'emploi, un recrutement inclusif, la santé et la sécurité au travail, ainsi que*** des ***environnements professionnels bien adaptés*** à tous ***les travailleurs. Parallèlement***, ***les États membres devraient garantir*** un ***environnement propice à la réussite*** des ***entreprises et laisser aux employeurs une marge de manœuvre pour s'adapter aux changements***. Encourager le recours à des formules souples de travail ***décidées d'un commun accord par les employeurs et les travailleurs ou leurs représentants,*** telles que le télétravail, peut contribuer à relever les niveaux d'emploi et à créer des marchés du travail plus inclusifs dans le contexte de l'après-pandémie***, en particulier pour les parents isolés, les personnes handicapées et celles qui vivent dans des régions rurales et reculées***. Dans le même temps, il importe de veiller au respect des droits des travailleurs en matière de temps de travail, de conditions de travail***, notamment de santé et de sécurité au travail, ainsi qu'en matière de protection sociale*** et d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. ***La question des*** relations de travail qui précarisent les conditions de travail ***et aboutissent à une concurrence déloyale devrait*** être ***abordée d'urgence***, y compris dans le cas des travailleurs de plateforme, surtout s'ils sont peu qualifiés, et ***ce*** grâce à la lutte contre l'usage abusif de contrats atypiques. ***Les États membres devraient s'assurer que tous les travailleurs bénéficient de conditions de travail décentes, de droits sociaux et d'un accès à une protection sociale adéquate. À cette fin, les États membres devraient mettre pleinement en œuvre la convention nº 81 de l'OIT sur l'inspection du travail, investir dans des inspections du travail efficaces en donnant aux autorités compétentes les moyens d'agir, et coordonner leurs efforts pour lutter contre les abus transfrontières dans le***

Mardi 18 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	cadre de l'Autorité européenne du travail. Il y a lieu d'assurer, en cas de licenciement abusif, l'accès à des mécanismes de règlement des litiges efficaces et impartiaux ainsi qu'un droit à réparation, y compris à une indemnisation appropriée. ***Les États membres devraient s'appuyer sur les agences européennes et le réseau européen des services publics de l'emploi (SPE) pour identifier les bonnes pratiques, fondées sur des données probantes, promouvoir l'apprentissage comparatif et favoriser davantage de coordination des politiques en matière d'emploi.***

Amendement 29

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les politiques devraient avoir pour but d'améliorer et d'encourager la participation, l'adéquation entre l'offre et la demande et les transitions sur le marché du travail, y compris ***dans*** les régions ***défavorisées***. Les États membres devraient ***inciter*** effectivement ***les*** personnes ***à même d'accéder*** au marché du travail ***à y participer en leur donnant les moyens*** de ***le faire***, en particulier les groupes ***vulnérables*** tels que les personnes peu qualifiées, les personnes issues de l'immigration, y compris les personnes bénéficiant d'un statut de protection temporaire, et les Roms marginalisés. Les États membres devraient accroître la portée et l'efficacité des politiques actives du marché du travail en élargissant leur ciblage, leur champ d'action et leur couverture et en améliorant les interactions entre celles-ci, les services sociaux et les mesures d'aide au revenu et à la formation destinées aux chômeurs, dans le cadre de leur recherche ***d'emploi*** et sur la base de leurs droits et responsabilités. Les États membres devraient renforcer la capacité des services publics de l'emploi à fournir en temps utile une assistance sur mesure aux demandeurs d'emploi, à répondre aux besoins actuels et futurs du marché du travail et à mettre en œuvre une gestion axée sur les résultats, en prenant notamment appui sur la numérisation.	Les politiques devraient avoir pour but d'améliorer et d'encourager la participation, l'adéquation entre l'offre et la demande et les transitions sur le marché du travail, ***en particulier les transitions écologique et numérique, également dans les régions et les zones défavorisées,*** y compris ***les régions rurales et reculées, les îles et*** les régions ***ultrapériphériques***. Les États membres devraient ***donner*** effectivement ***aux*** personnes ***qui peuvent participer*** au marché du travail ***les moyens de trouver un emploi*** de ***qualité***, en particulier les groupes ***défavorisés*** tels que les ***jeunes et les seniors, les*** personnes peu qualifiées***, les travailleurs du secteur informel, les personnes handicapées***, les personnes issues de l'immigration, y compris les personnes bénéficiant d'un statut de protection temporaire, et les Roms marginalisés. Les États membres devraient accroître la portée et l'efficacité des politiques actives du marché du travail en élargissant leur ciblage, leur champ d'action et leur couverture et en améliorant les interactions entre celles-ci, les services sociaux et les mesures d'aide au revenu ***décent*** et à la formation destinées aux chômeurs, dans le cadre de leur recherche ***d'un emploi de qualité*** et sur la base de leurs droits et responsabilités. Les États membres devraient renforcer la capacité des services publics de l'emploi à fournir en temps utile une assistance sur mesure aux demandeurs d'emploi, à répondre aux besoins actuels et futurs du marché du travail ***ainsi qu'aux aspirations des demandeurs d'emploi,*** et à mettre en œuvre une gestion axée sur les résultats, en prenant notamment appui sur la numérisation. ***Les États membres devraient veiller à ce que ces services et ce soutien soient proposés en ligne et hors ligne de manière à être accessibles à tous, y compris aux seniors et aux personnes handicapées, afin de s'assurer de ne laisser personne de côté.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 30

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres devraient accorder aux personnes sans emploi des prestations de chômage adéquates pendant une durée raisonnable, en fonction de leurs cotisations et des règles nationales d'admissibilité. Ces prestations ne ***devraient*** pas ***décourager*** un retour rapide à l'emploi et devraient s'accompagner de politiques actives du marché du travail.	Les États membres devraient accorder aux personnes sans emploi des prestations de chômage adéquates pendant une durée raisonnable, en fonction de leurs cotisations et des règles nationales d'admissibilité. Ces prestations ne ***doivent*** pas ***avoir d'effet dissuasif par rapport à*** un retour rapide à l'emploi***, conformément au principe nº 13 du socle européen,*** et devraient s'accompagner de politiques actives du marché du travail.

Amendement 31

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Il convient de soutenir ***de manière adéquate*** la mobilité des apprenants et des travailleurs afin ***de renforcer*** leurs compétences et leur employabilité ***et de tirer pleinement parti des possibilités offertes par le marché européen du travail, tout en garantissant également des conditions équitables*** à tous ceux qui exercent une activité transfrontière ***et*** en ***intensifiant la*** coopération administrative entre les administrations nationales en ce qui concerne les travailleurs mobiles, grâce à l'aide apportée ***par*** l'Autorité européenne du travail. La mobilité des travailleurs occupant des postes critiques et des travailleurs transfrontières, saisonniers et détachés devrait être soutenue en cas de fermeture temporaire des frontières ***déclenchée*** par ***des considérations de*** santé ***publique***.	***Les États membres devraient soutenir la mobilité des travailleurs à travers l'Union afin de remédier aux pénuries régionales et sectorielles sur le marché du travail et d'exploiter pleinement le potentiel du marché du travail de l'Union, tout en luttant efficacement contre les effets négatifs de «l'exode des cerveaux» dans certaines régions. Parallèlement, il*** convient de soutenir la mobilité des apprenants et des travailleurs afin ***d'accroître leur savoir-faire,*** leurs compétences et leur employabilité***, notamment en renforçant encore le programme Erasmus+. Les États membres devraient garantir des droits et des conditions de travail et d'emploi décentes*** à tous ceux qui exercent une activité transfrontière***, ainsi que la transférabilité des droits*** en ***matière de sécurité sociale grâce à une meilleure*** coopération administrative entre les administrations nationales en ce qui concerne les travailleurs mobiles, ***aussi*** grâce à l'aide apportée l'Autorité européenne du travail. La mobilité ***équitable*** des travailleurs occupant des postes critiques et des travailleurs transfrontières, ***notamment les travailleurs frontaliers,*** saisonniers et détachés, devrait être soutenue ***et les droits de ces travailleurs devraient être respectés y compris*** en cas de fermeture temporaire des frontières, par ***exemple en ce qui concerne la*** santé ***et la sécurité, la résidence fiscale et la coordination de la sécurité sociale***.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 32

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 4 *bis* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les États membres devraient œuvrer ensemble à la coordination de la protection sociale des travailleurs mobiles, y compris des travailleurs indépendants qui travaillent dans un autre État membre. La modernisation des systèmes de sécurité sociale devrait aller dans le sens des principes du marché de travail de l'Union, en prévoyant des systèmes de sécurité sociale nationaux qui soient viables, évitent toute lacune en matière de protection et garantissent en fin de compte la productivité de la main-d'œuvre. À cette fin, les États membres devraient renforcer, au moyen de leurs plans nationaux relevant de la facilité pour la reprise et la résilience et d'autres instruments de l'Union, le passage au numérique des services publics, pour accroître la qualité de leur travail, en particulier en mettant intégralement en place le système d'échange électronique d'informations sur la sécurité sociale. Les États membres devraient développer les partenariats transfrontières et mieux promouvoir et utiliser d'autres instruments européens utiles, tels que le réseau européen des services de l'emploi (EURES) et le réseau des SPE, afin d'apporter un soutien aux travailleurs mobiles, en particulier en leur fournissant des informations complètes sur les perspectives d'emploi et la protection sociale.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 33

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres devraient également s'efforcer de créer les conditions appropriées pour les nouvelles formes de travail, en exploitant leur potentiel de création d'emplois tout en veillant à ce qu'elles respectent les droits sociaux existants. Les États membres devraient donc ***fournir des conseils et des orientations sur*** les droits et obligations applicables dans le contexte des contrats atypiques et des nouvelles formes de travail, telles que le travail par l'intermédiaire de plateformes numériques. À cet égard, les partenaires sociaux peuvent jouer un rôle déterminant et les États membres devraient les aider à sensibiliser et à représenter les personnes engagées dans du travail atypique et du travail via une plateforme. Les États membres devraient également apporter un soutien à l'application des règles – ***telles que des*** lignes directrices ou ***des*** formations spécifiques destinées aux inspections du travail — en ce qui concerne les défis découlant des nouvelles formes d'organisation du travail, notamment la gestion algorithmique, la surveillance des données et le télétravail permanent ou semi-permanent.	Les États membres devraient également s'efforcer de créer les conditions appropriées pour les nouvelles formes de travail, en exploitant leur potentiel de création d'emplois tout en veillant à ce qu'elles respectent ***le droit du travail et*** les droits sociaux existants. Les États membres devraient donc ***garantir*** les droits et obligations applicables dans le contexte des contrats atypiques et des nouvelles formes de travail, telles que le travail par l'intermédiaire de plateformes numériques***, et fournir si nécessaire des conseils et des orientations. Parallèlement, les États membres devraient encourager la transition vers des formes de travail à durée indéterminée conformément au socle européen***. À cet égard, les partenaires sociaux peuvent jouer un rôle déterminant et les États membres devraient les aider à sensibiliser et à représenter les personnes engagées dans du travail atypique et du travail via une plateforme***, tout en facilitant la représentation collective et l'action collective des véritables travailleurs indépendants***. Les États membres devraient également apporter un soutien à l'application des règles***, notamment par la fourniture de ressources humaines et financières adéquates, par l'établissement de*** lignes directrices ou ***de*** formations spécifiques destinées aux inspections du travail en ce qui concerne les défis découlant des nouvelles formes d'organisation du travail, notamment la gestion algorithmique, la surveillance des données et le télétravail permanent ou semi-permanent***, ainsi que par la mise en place de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives***.

Amendement 34

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
En s'appuyant sur les pratiques nationales existantes et en vue de parvenir à un dialogue social plus efficace et à de meilleurs résultats socio-économiques, y compris en période de crise comme la ***guerre en Ukraine***, les États membres devraient assurer ***la*** participation constructive et en temps utile ***des partenaires sociaux*** à la conception et à la mise en œuvre des politiques et des réformes en matière sociale et d'emploi et, le cas échéant, en matière économique***, notamment en soutenant le renforcement des capacités des partenaires sociaux***. Les États membres devraient favoriser le dialogue social et ***les*** négociations collectives. Les partenaires sociaux devraient être encouragés à négocier et à conclure des conventions collectives sur des sujets qui les concernent, dans le respect plein et entier de leur autonomie et du droit à l'action collective.	En s'appuyant sur les pratiques nationales existantes et en vue de parvenir à un dialogue social plus efficace et ***approfondi et*** à de meilleurs résultats socio-économiques, ***ainsi que d'œuvrer en leur faveur,*** y compris en période de crise comme ***l'invasion de l'Ukraine par*** la ***Russie, l'augmentation du coût de la vie et l'accélération du changement climatique***, les États membres devraient ***aider au renforcement des partenaires sociaux à tous les niveaux et*** assurer ***leur*** participation constructive et en temps utile à la conception et à la mise en œuvre des politiques et des réformes en matière sociale et d'emploi et, le cas échéant, en matière économique ***et environnementale***. Les États membres devraient favoriser ***et promouvoir*** le dialogue social et ***l'élargissement de la portée des*** négociations collectives. Les partenaires sociaux devraient être encouragés à négocier et à conclure des conventions collectives sur des sujets qui les concernent, dans le respect plein et entier de leur autonomie et du droit à l'action collective.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 35

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le cas échéant, et en se fondant sur les pratiques en vigueur au niveau national, les États membres devraient tenir compte de l'expérience dont disposent les organisations de la société civile concernées en matière d'emploi et de questions sociales.	Le cas échéant, et en se fondant sur les pratiques en vigueur au niveau national, les États membres devraient tenir compte de ***l'expertise et de*** l'expérience dont disposent les organisations de la société civile concernées en matière d'emploi et de questions sociales ***et environnementales, y compris celles qui représentent et travaillent étroitement avec les groupes défavorisés confrontés à des obstacles pour accéder au marché du travail et à des emplois de qualité. En outre, les États membres devraient soutenir les organisations de la société civile qui fournissent des services sociaux et des services de l'emploi dans un but non lucratif.***

Amendement 36

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 7 — alinéa 7 *bis* (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Un lieu de travail sain et sûr est fondamental. Les États membres devraient veiller, en leur apportant un soutien pour ce faire, à ce que les employeurs respectent la réglementation en matière de santé et de sécurité, fournissent aux travailleurs et à leurs représentants des informations adéquates, procèdent à des évaluations des risques et prennent des mesures préventives. Il s'agit notamment de réduire à zéro le nombre d'accidents du travail mortels et de cancers professionnels en fixant entre autres des valeurs limites contraignantes d'exposition aux substances dangereuses sur le lieu de travail. À cet égard, les États membres devraient tenir compte de l'incidence des risques psychosociaux associés au travail, des maladies professionnelles et des risques liés au changement climatique, tels que les vagues de chaleur, les sécheresses ou les incendies de forêt, sur la santé et la sécurité des travailleurs, notamment dans les secteurs de la construction, de l'agriculture et des services publics. Les États membres devraient pallier et anticiper les retombées des crises actuelles et futures sur le marché du travail, y compris dans le contexte de l'urgence climatique et de l'autonomie stratégique ouverte de l'Europe, en accompagnant les travailleurs qui se retrouvent provisoirement sans emploi ou au chômage partiel parce que leurs employeurs sont contraints d'interrompre leur activité ou leur prestation de services, ainsi qu'en aidant les travailleurs indépendants et les petites entreprises pour leur permettre de conserver leur personnel et de poursuivre leur activité ou leurs services.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 37

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 8 — alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres devraient promouvoir des marchés du travail inclusifs et ***ouverts*** à tous, en mettant en place des mesures efficaces pour combattre toutes les formes de discrimination et promouvoir l'égalité des chances au bénéfice de tous, et en particulier des groupes qui sont sous-représentés sur le marché du travail, tout en accordant l'attention voulue à la dimension régionale et territoriale. Ils devraient assurer l'égalité de traitement en ce qui concerne l'emploi, la protection sociale, les soins de santé ***et*** les soins de longue durée, l'éducation et l'accès aux biens et aux services, sans distinction de sexe, de race ou d'origine ethnique, de religion ou de convictions, de handicap, d'âge ou d'orientation sexuelle.	Les États membres devraient promouvoir ***les droits sociaux et*** des marchés du travail inclusifs et ***accessibles*** à tous, en mettant en place des mesures efficaces pour combattre toutes les formes de discrimination et ***les stéréotypes, ainsi que pour*** promouvoir l'égalité des chances au bénéfice de tous, et en particulier des groupes qui sont sous-représentés ***ou désavantagés*** sur le marché du travail, tout en accordant l'attention voulue à la dimension régionale et territoriale. Ils devraient assurer l'égalité de ***rémunération pour un même travail ou un travail de même valeur, un soutien personnalisé pour les demandeurs d'emploi ainsi que l'égalité de*** traitement ***et de droits*** en ce qui concerne l'emploi, la protection sociale, les soins de santé***, la garde d'enfants,*** les soins de longue durée, l'éducation et l'accès ***au logement,*** aux biens et aux services, sans distinction de sexe, de race ou d'origine ethnique***, de milieu social***, de religion ou de convictions, de handicap, d'âge ou d'orientation sexuelle.

Amendement 38

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 8 — alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres devraient moderniser les systèmes de protection sociale ***pour que ceux-ci*** assurent une protection sociale adéquate, efficace, efficiente et durable pour tous, à toutes les étapes de la vie, en favorisant l'inclusion et l'ascension sociales, en encourageant la participation au marché du travail, en soutenant l'investissement social, en ***luttant contre*** la pauvreté et en combattant les inégalités, notamment ***grâce à la conception de*** leurs systèmes de fiscalité et de prestations sociales et ***à l'évaluation des*** effets distributifs des politiques. Le fait de compléter les approches universelles par des approches ***sélectives*** permettra ***d'améliorer*** l'efficacité ***des systèmes de*** protection sociale. ***Une telle modernisation devrait également viser à améliorer leur résilience*** face aux défis multiples.	Les États membres devraient moderniser les systèmes de protection sociale ***et investir dans ces derniers pour qu'ils*** assurent une protection sociale adéquate, efficace, efficiente et durable pour tous, à toutes les étapes de la vie, en favorisant l'inclusion***, la convergence ascendante*** et l'ascension sociales, en ***soutenant et en*** encourageant la participation au marché du travail ***et l'accès à l'emploi de qualité***, en soutenant l'investissement social, en ***éradiquant la pauvreté, y compris*** la pauvreté ***des travailleurs,*** et en combattant les inégalités, notamment ***par la manière progressive dont sont conçus*** leurs systèmes de fiscalité et de prestations sociales et ***en évaluant les*** effets distributifs des politiques. Le fait de compléter les approches universelles par des approches ***ciblées*** permettra ***d'accroître*** l'efficacité ***de la*** protection sociale. ***Les États membres devraient améliorer la résilience et la durabilité de leurs systèmes de protection sociale*** face aux défis multiples.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 39

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 8 — alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres devraient développer et intégrer les trois axes de l'inclusion active: une aide adéquate aux revenus, des marchés du travail favorisant l'insertion et l'accès à des services de ***soutien de*** qualité, répondant aux besoins individuels. Les systèmes de protection sociale devraient garantir une prestation de revenu minimal adéquate ***pour*** tous ceux qui ne disposent pas de ressources suffisantes et promouvoir l'inclusion sociale en encourageant la participation active au marché du travail et à la société, y compris par une offre ciblée de services sociaux.	Les États membres devraient développer et intégrer les trois axes de l'inclusion active: une aide adéquate aux revenus, des marchés du travail favorisant l'insertion et l'accès à des services de qualité, répondant aux besoins individuels. Les systèmes de protection sociale devraient garantir une prestation de revenu minimal ***([1 bis])*** adéquate ***à laquelle*** tous ceux qui ne disposent pas de ressources suffisantes ***auraient accès de manière à leur permettre de vivre dans la dignité,*** et ***ils devraient également*** promouvoir l'inclusion sociale ***en soutenant et*** en encourageant la participation active au marché du travail et à la société ***ainsi que la réinsertion dans l'un comme dans l'autre***, y compris par une offre ciblée de ***biens de soutien et de*** services sociaux ***et par l'accès à de tels biens et services. Il convient de surveiller et d'évaluer l'accessibilité aux systèmes de protection sociale en adoptant une approche fondée sur les droits.***

([1 bis]) ***Proposition de la Commission du 28 septembre 2022 en vue d'une recommandation du Conseil relative à un revenu minimum adéquat pour garantir une inclusion active, https://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&furtherNews=yes&newsId=10417.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 40

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 8 — alinéa 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La disponibilité de ***services abordables, accessibles et*** de ***qualité***, ***notamment en matière d'éducation et d'accueil*** de la ***petite enfance***, ***d'accueil extrascolaire, d'enseignement,*** de ***formation, de logement***, de ***soins de santé*** et de ***longue durée***, est ***essentielle*** pour ***garantir l'égalité*** des ***chances***. Il convient d'accorder une attention particulière à ***la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale***, ***notamment la pauvreté des travailleurs***, ***conformément au grand objectif de l'UE en matière de réduction de la pauvreté pour 2030***. Il y a lieu en particulier de lutter contre la pauvreté des enfants au moyen de mesures globales et intégrées, en particulier par la mise en œuvre intégrale de la garantie européenne pour l'enfance.	***Compte tenu*** de ***la persistance de niveaux*** de ***pauvreté alarmants***, ***des conséquences de la crise*** de la ***COVID-19***, ***de l'invasion*** de ***l'Ukraine par la Russie***, de ***l'augmentation du coût*** et de ***l'accélération du changement climatique***, ***il*** est ***essentiel de redoubler d'efforts*** pour ***lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, au moyen d'une stratégie transversale contre la pauvreté*** des ***travailleurs, la précarité énergétique et en matière de transport, la pauvreté alimentaire et le sans-abrisme***. Il convient d'accorder une attention particulière, à ***cet égard, aux enfants, aux personnes âgées***, ***aux parents isolés***, ***en particulier aux mères célibataires, aux minorités ethniques, aux migrants et aux personnes handicapées***. Il y a lieu en particulier de lutter contre la pauvreté des enfants au moyen de mesures globales et intégrées, en particulier par la mise en œuvre intégrale de la garantie européenne pour l'enfance ***et en augmentant le budget qui y est alloué pour qu'il atteigne au moins 20 milliards d'euros, comme indiqué dans la résolution du Parlement européen du 19 mai 2022 intitulée «Conséquences sociales et économiques pour l'Union européenne de la guerre menée par la Russie en Ukraine — Renforcer la capacité d'action de l'Union». Les États membres devraient présenter leurs plans d'action nationaux relatifs à la garantie européenne pour l'enfance, qui visent à lutter contre la pauvreté des enfants et à favoriser l'égalité des chances en garantissant aux enfants dans le besoin un accès effectif et gratuit aux soins de santé, à l'éducation et aux activités périscolaires, aux services d'éducation et d'accueil de la petite enfance, ainsi qu'un accès effectif à un logement adéquat et à une alimentation saine, conformément au grand objectif de l'Union à l'horizon 2030 de réduire le nombre de personnes exposées au risque de pauvreté et d'exclusion sociale d'au moins 15 millions, dont au moins 5 millions d'enfants. Tous les États membres devraient consacrer plus de 5 % des fonds dont ils bénéficient au titre du FSE+ à la lutte contre la pauvreté des enfants et à l'amélioration du bien-être de ceux-ci.***

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 41

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 8 — alinéa 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres devraient garantir la fourniture universelle de services essentiels, y compris aux enfants. Ils devraient ***garantir*** aux personnes se trouvant dans le besoin ou dans une situation vulnérable l'accès à un logement social ***adéquat*** ou à une aide sociale ***appropriée*** en matière de logement. Ils devraient également veiller à une transition énergétique propre et équitable et lutter contre la précarité énergétique, qui constitue une forme de pauvreté de plus en plus importante en raison de la hausse des prix de l'énergie, ***liée en partie à la guerre en Ukraine,*** y compris, le cas échéant, au moyen de mesures temporaires ciblées d'aide au revenu. De même, des politiques de rénovation inclusive des logements devraient être mises en œuvre. Les besoins particuliers des personnes handicapées, y compris sur le plan de l'accessibilité, devraient être pris en compte dans le cadre de ces services. Il convient ***de s'attaquer de manière spécifique*** à la ***problématique*** du sans-abrisme. Les ***États membres devraient*** garantir un ***accès rapide à des*** soins de santé et ***à des soins*** de ***longue durée*** préventifs et curatifs ***abordables*** et de ***qualité, tout en préservant la pérennité à long terme des systèmes***.	Les États membres devraient garantir la fourniture universelle de services essentiels ***de qualité***, y compris aux enfants. Ils devraient ***assurer*** aux personnes se trouvant dans le besoin ou dans une situation vulnérable ***ou défavorisée*** l'accès à un logement social ***décent*** ou à une aide sociale ***correcte*** en matière de logement***, remédier aux expulsions et à leurs conséquences, investir dans des logements accessibles pour les personnes à mobilité réduite et prendre des mesures pour assurer une transition juste et inclusive en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc immobilier existant***. Ils devraient également veiller à une transition énergétique propre et équitable et lutter contre la précarité énergétique, qui constitue une forme de pauvreté de plus en plus importante en raison de la hausse des prix de l'énergie, y compris, le cas échéant, au moyen de mesures temporaires ciblées d'aide au revenu ***et d'investissements structurels***. De même, des politiques de rénovation inclusive des logements ***pour que ceux-ci soient accessibles, abordables et salubres*** devraient être mises en œuvre ***pour éviter que le coût de la vie des locataires n'augmente de manière disproportionnée***. Les besoins particuliers des personnes handicapées, y compris sur le plan de l'accessibilité, devraient être pris en compte dans le cadre de ces services. Il convient ***d'éradiquer le problème du sans-abrisme d'ici*** à ***2030, comme indiqué dans*** la ***résolution*** du ***Parlement européen du 24 novembre 2020 sur la réduction du taux de*** sans-abrisme ***dans l'Union européenne, en s'inspirant de la démarche «Housing First» (Un logement d'abord)***. ***La crise de la COVID-19 démontre la nécessité d'accroître les investissements publics pour garantir un nombre suffisant de personnel médical et soignant bien formé et l'accès aux soins de santé pour tous, y compris les groupes défavorisés. Par conséquent, les États membres devraient garantir l'égalité*** et ***le caractère effectif*** de ***l'accès aux soins de santé*** préventifs et curatifs ***publics*** et ***pérennes, en particulier aux soins*** de ***santé mentale et aux soins de longue durée de grande qualité***.

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 42

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 8 — alinéa 6

Texte proposé par la Commission

Conformément à l'activation de la directive relative à la protection temporaire ([43]), les États membres devraient offrir un niveau adéquat de protection aux réfugiés ukrainiens, y compris en ***matière*** de droits de séjour, d'accès et d'intégration au marché du travail, d'accès à l'éducation, à la formation et au logement, ainsi que d'accès aux systèmes de sécurité sociale, aux soins médicaux, à l'assistance sociale ou à d'autres formes d'assistance, ainsi qu'aux moyens de subsistance. Il convient de garantir aux enfants un accès à des structures d'éducation et d'accueil ainsi qu'aux services essentiels conformément à la garantie européenne pour l'enfance. Pour les enfants et adolescents non accompagnés, les États membres devraient mettre en œuvre le droit à la tutelle légale.

([43]) Directive 2001/55/CE du Conseil du 20 juillet 2001 relative à des normes minimales pour l'octroi d'une protection temporaire en cas d'afflux massif de personnes déplacées et à des mesures tendant à assurer un équilibre entre les efforts consentis par les États membres pour accueillir ces personnes et supporter les conséquences de cet accueil.

Amendement

Conformément à l'activation de la directive relative à la protection temporaire ([43]), les États membres devraient offrir un niveau adéquat de protection aux réfugiés ukrainiens, y compris ***aux Roms et aux ressortissants de pays tiers résidant légalement*** en ***Ukraine et fuyant vers l'Europe en raison*** de ***l'invasion de l'Ukraine par la Russie. À cet égard, il convient d'accorder des*** droits de séjour, d'accès et d'intégration au marché du travail, d'accès à l'éducation***, à l'assistance linguistique***, à la formation et au logement, ainsi que d'accès aux systèmes de sécurité sociale, aux soins médicaux ***et psychosociaux***, à l'assistance sociale ou à d'autres formes d'assistance, ainsi qu'aux moyens de subsistance. Il convient de garantir aux enfants un accès à des structures d'éducation et d'accueil ***gratuites et de qualité*** ainsi qu'aux services essentiels ***sur un pied d'égalité avec les autres enfants résidant dans l'État membre d'accueil,*** conformément à la garantie européenne pour l'enfance. Pour les enfants et adolescents non accompagnés, les États membres devraient mettre en œuvre le droit à la tutelle légale. ***Les États membres devraient envisager d'étendre la protection offerte par la directive relative à la protection temporaire à tous les réfugiés et répondre aux préoccupations des employeurs concernant le recrutement de personnes qui n'ont qu'un statut temporaire.***

([43]) Directive 2001/55/CE du Conseil du 20 juillet 2001 relative à des normes minimales pour l'octroi d'une protection temporaire en cas d'afflux massif de personnes déplacées et à des mesures tendant à assurer un équilibre entre les efforts consentis par les États membres pour accueillir ces personnes et supporter les conséquences de cet accueil (JO L 212 du 7.8.2001, p. 12).

Mardi 18 octobre 2022

Amendement 43

Proposition de décision

Annexe I — ligne directrice nº 8 — alinéa 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Compte tenu de l'allongement de l'espérance de vie et de l'évolution démographique, les États membres devraient garantir l'adéquation et la pérennité des régimes de retraite pour les travailleurs salariés et non salariés, en assurant l'égalité des chances ***pour les femmes et les hommes en matière d'acquisition et*** de ***constitution des droits à pension, y compris au moyen de*** régimes complémentaires pour assurer un revenu ***adéquat aux personnes âgées***. Les réformes des régimes de retraite devraient être ***soutenues par des politiques visant à réduire l'écart*** de ***retraite entre les hommes*** et les ***femmes et par*** des mesures ***qui prolongent*** la ***vie active***, ***notamment le relèvement*** de ***l'âge effectif*** de ***départ à*** la ***retraite grâce en particulier à une participation plus facile*** des ***personnes âgées au marché*** du travail, et ***devraient s'inscrire dans le cadre*** de ***stratégies en faveur du vieillissement actif***. Les États membres devraient mettre en place un dialogue constructif avec les partenaires sociaux et les autres parties prenantes concernées et prévoir une introduction progressive appropriée des réformes.	Compte tenu de l'allongement de l'espérance de vie et de l'évolution démographique, les États membres devraient garantir l'adéquation et la pérennité des régimes de retraite pour les travailleurs salariés et non salariés, en assurant l'égalité des chances ***en matière d'acquisition des droits à pension, dans le cadre*** de ***régimes publics ou professionnels ou d'une combinaison avec les*** régimes complémentaires, pour assurer un revenu ***décent à la retraite, supérieur au seuil de pauvreté***. Les réformes des régimes de retraite devraient être ***fondées sur le vieillissement actif en optimisant les possibilités pour les travailleurs de tous âges de travailler dans*** de ***bonnes conditions leur permettant de rester productifs*** et ***en bonne santé jusqu'à l'âge légal de la retraite. Dans le même temps,*** les ***travailleurs qui souhaitent rester actifs après avoir atteint l'âge de la retraite devraient avoir la possibilité de le faire.*** Des mesures ***spécifiques devraient être recensées dans le domaine de*** la ***démographie de la main-d'œuvre***, ***de la santé et*** de ***la sécurité au travail,*** de ***l'éducation et de*** la ***formation, de la gestion des compétences et*** des ***aptitudes ainsi que de l'organisation*** du travail ***pour garantir une vie professionnelle saine et productive***, ***selon une approche intergénérationnelle. Les États membres devraient faciliter l'emploi des jeunes*** et ***la transition pré-retraite, ainsi que la transmission des connaissances et*** de ***l'expérience d'une génération à l'autre***. Les États membres devraient mettre en place un dialogue constructif avec les partenaires sociaux***, les organisations de la société civile*** et les autres parties prenantes concernées, et ***devraient*** prévoir une introduction progressive appropriée des réformes ***et favoriser une évolution de la perception des travailleurs seniors et de leur employabilité. Ils devraient, par ailleurs, élaborer des plans de vieillissement en bonne santé prévoyant l'accès aux services de santé et de soins, ainsi que des stratégies de promotion de la santé et de prévention.***

Mercredi 19 octobre 2022

P9_TA(2022)0365

Projet de budget rectificatif nº 4/2022: actualisation des recettes (ressources propres) et autres ajustements techniques

Résolution du Parlement européen du 19 octobre 2022 concernant la position du Conseil sur le projet de budget rectificatif nº 4/2022 de l'Union européenne pour l'exercice 2022: actualisation des recettes (ressources propres) et autres ajustements techniques (12623/2022 — C9-0317/2022 — 2022/0211(BUD))

(2023/C 149/11)

Le Parlement européen,

— vu l'article 314 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu l'article 106 bis du traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique,

— vu le règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) nº 1296/2013, (UE) nº 1301/2013, (UE) nº 1303/2013, (UE) nº 1304/2013, (UE) nº 1309/2013, (UE) nº 1316/2013, (UE) nº 223/2014, (UE) nº 283/2014 et la décision nº 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 ([1]), et notamment son article 44,

— vu le budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2022, définitivement adopté le 24 novembre 2021 ([2]),

— vu le règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027 ([3]),

— vu l'accord interinstitutionnel du 16 décembre 2020 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière, ainsi que sur de nouvelles ressources propres, comportant une feuille de route en vue de la mise en place de nouvelles ressources propres ([4]) (ci-après dénommé «AII»),

— vu la décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil du 14 décembre 2020 relative au système des ressources propres de l'Union européenne et abrogeant la décision 2014/335/UE, Euratom ([5]),

— vu le projet de budget rectificatif nº 4/2022, adopté par la Commission le 1er juillet 2022 (COM(2022)0350),

— vu la position sur le projet de budget rectificatif nº 4/2022, adoptée par le Conseil le 20 septembre 2022 et transmise au Parlement européen le même jour (12623/2022 — C9-0317/2022),

— vu les articles 94 et 96 de son règlement intérieur,

— vu le rapport de la commission des budgets (A9–0240/2022),

A. considérant que le projet de budget rectificatif nº 4/2022 a pour objet principal de mettre à jour le volet des recettes du budget afin de tenir compte de l'évolution récente de la situation, à savoir les prévisions actualisées des ressources propres pour le budget 2022, approuvées par le comité consultatif des ressources propres (CCRP) le 23 mai 2022, et la mise à jour d'autres recettes telles que la contribution du Royaume-Uni, les amendes et autres;

([1]) JO L 193 du 30.7.2018, p. 1.
([2]) JO L 45 du 24.2.2022, p. 1.
([3]) JO L 433 I du 22.12.2020, p. 11.
([4]) JO L 433 I du 22.12.2020, p. 28.
([5]) JO L 424 du 15.12.2020, p. 1.

Mercredi 19 octobre 2022

B. considérant que le projet de budget rectificatif n° 4/2022 comprend également deux ajustements spécifiques liés aux dépenses, qui correspondent à une adaptation de la nomenclature budgétaire après la proposition de la Commission du 18 mai 2022 relative à REPowerEU ([6]) et à l'extension du mandat d'Eurojust à la collecte et à la préservation des éléments de preuve relatifs aux crimes de guerre ([7]); qu'aucun crédit d'engagement ou de paiement supplémentaire n'est requis;

C. considérant que le Parlement a toujours estimé qu'un projet de budget rectificatif ne devait poursuivre qu'un seul objectif;

1. prend acte du projet de budget rectificatif n° 4/2022 présenté par la Commission;

2. souligne notamment la hausse des ressources propres véritables d'un montant de 3 573,9 millions d'euros; rappelle qu'il faut accélérer l'introduction de nouvelles ressources propres conformément à la feuille de route définie dans l'AII, pour que les recettes supplémentaires provenant des nouvelles ressources propres soient suffisantes pour couvrir au minimum le remboursement des coûts de l'instrument de relance;

3. souligne que le Parlement n'a pas encore défini sa position sur la proposition relative au chapitre REPowerEU de la facilité pour la reprise et la résilience (FRR); souligne par conséquent que la proposition de modification de la nomenclature budgétaire n'affecte pas l'issue de la procédure législative;

4. regrette que, malgré l'insistance du Parlement, la Commission ait décidé de présenter ensemble des éléments relatifs à l'actualisation des recettes et d'autres éléments liés aux négociations en cours; rappelle qu'afin de mieux respecter les prérogatives de l'autorité budgétaire, la Commission devrait présenter un projet de budget rectificatif poursuivant un seul objectif et ne pas inscrire plusieurs objectifs dans un seul projet de budget rectificatif;

5. salue l'adoption rapide du règlement (UE) 2022/838 en vue d'étendre le mandat d'Eurojust afin de soutenir l'Ukraine par la collecte, la préservation et l'analyse des éléments de preuve relatifs aux crimes de guerre à la suite de l'agression brutale et injustifiée menée par la Russie; s'oppose toutefois à l'utilisation envisagée des redéploiements internes au sein du même domaine d'action au cours de l'année afin de financer les postes proposés dans le cadre du présent projet de budget rectificatif; souligne, dans ce contexte, qu'il existe des marges suffisantes sous le plafond de la rubrique 2b; réaffirme par ailleurs sa position de longue date selon laquelle l'élargissement des missions et des responsabilités des agences doit s'accompagner de nouvelles ressources d'un niveau adéquat;

6. approuve la position du Conseil sur le projet de budget rectificatif n° 4/2022;

7. charge sa Présidente de constater que le budget rectificatif n° 4/2022 est définitivement adopté et d'en assurer la publication au *Journal officiel de l'Union européenne*;

8. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

([6]) COM(2022)0231 du 18.5.2022.

([7]) Règlement (UE) 2022/838 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2022 modifiant le règlement (UE) 2018/1727 en ce qui concerne la préservation, l'analyse et la conservation, au sein d'Eurojust, des éléments de preuve relatifs aux génocides, aux crimes contre l'humanité, aux crimes de guerre et aux infractions pénales connexes (JO L 148 du 31.5.2022, p. 1).

Mercredi 19 octobre 2022

P9_TA(2022)0366

Budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2023 — toutes sections

Résolution du Parlement européen du 19 octobre 2022 concernant la position du Conseil sur le projet de budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2023 (12108/2022 — C9-0306/2022 — 2022/0212(BUD))

(2023/C 149/12)

Le Parlement européen,

— vu l'article 314 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu l'article 106 bis du traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique,

— vu la décision (UE, Euratom) 2020/2053 du Conseil du 14 décembre 2020 relative au système des ressources propres de l'Union européenne et abrogeant la décision 2014/335/UE, Euratom ([1]),

— vu le règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) nº 1296/2013, (UE) nº 1301/2013, (UE) nº 1303/2013, (UE) nº 1304/2013, (UE) nº 1309/2013, (UE) nº 1316/2013, (UE) nº 223/2014, (UE) nº 283/2014 et la décision nº 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) nº 966/2012 ([2]) (ci-après dénommé «règlement financier»),

— vu le règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027 ([3]) (ci-après dénommé «règlement CFP») et les déclarations communes convenues entre le Parlement, le Conseil et la Commission dans ce contexte ([4]) ainsi que les déclarations unilatérales qui s'y rapportent ([5]),

— vu l'accord interinstitutionnel du 16 décembre 2020 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière, ainsi que sur de nouvelles ressources propres, comportant une feuille de route en vue de la mise en place de nouvelles ressources propres ([6]),

— vu le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») ([7]),

— vu sa résolution du 19 mai 2022 sur les conséquences sociales et économiques de la guerre russe en Ukraine pour l'Union européenne — renforcer la capacité d'action de l'Union européenne ([8]),

— vu la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» (COM(2019)0640) et sa résolution du 15 janvier 2020 à ce sujet ([9]),

---

([1]) JO L 424 du 15.12.2020, p. 1.
([2]) JO L 193 du 30.7.2018, p. 1.
([3]) JO L 433 I du 22.12.2020, p. 11.
([4]) JO C 444 I du 22.12.2020.
([5]) Résolution législative du Parlement européen du 16 décembre 2020 sur le projet de règlement du Conseil fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2021 à 2027, annexe 2: déclarations (textes adoptés de cette date, P9_TA(2020)0357).
([6]) JO L 433 I du 22.12.2020, p. 28.
([7]) JO L 243 du 9.7.2021, p. 1.
([8]) Textes adoptés de cette date, P9_TA(2022)0219.
([9]) Textes adoptés de cette date, P9_TA(2020)0005.

Mercredi 19 octobre 2022

— vu le rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5° C, son rapport spécial sur le changement climatique et les terres émergées ainsi que son rapport spécial sur l'océan et la cryosphère dans un climat en évolution,

— vu l'accord adopté lors de la 21e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP 21) à Paris le 12 décembre 2015 (ci-après dénommé «accord de Paris»),

— vu le rapport spécial n° 22/2021 de la Cour des comptes européenne intitulé «Finance durable: L'UE doit agir de façon plus cohérente pour réorienter les financements vers les investissements durables»,

— vu le rapport spécial n° 09/2022 de la Cour des comptes européenne intitulé «Dépenses climatiques du budget 2014-2020 de l'UE — Une réalité en deçà des chiffres publiés»,

— vu le rapport spécial n° 10/2021 de la Cour des comptes européenne intitulé «Intégration de la dimension de genre dans le budget de l'UE: il est temps de joindre l'acte à la parole»,

— vu les objectifs de développement durable des Nations unies,

— vu sa résolution du 8 juillet 2021 sur le rapport annuel sur le fonctionnement de l'espace Schengen ([10]),

— vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE, Euratom) 2018/1046 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, présentée le du 22 avril 2022 (COM(2022)0184), et le rapport A9-0230/2022 y afférent, adopté le 8 septembre 2022 par la commission des budgets ainsi que par la commission du contrôle budgétaire et approuvé lors de la période de session du Parlement du 12 au 15 septembre 2022,

— vu le socle européen des droits sociaux et sa résolution du 19 janvier 2017 à ce propos ([11]),

— vu la stratégie en faveur de l'égalité entre les hommes et les femmes 2020-2025,

— vu le règlement (UE, Euratom) 2020/2092 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2020 relatif à un régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union ([12]),

— vu sa résolution du 5 avril 2022 sur les orientations générales pour la préparation du budget 2023, section III– Commission ([13]),

— vu sa résolution du 7 avril 2022 sur l'état prévisionnel des recettes et des dépenses du Parlement européen pour l'exercice 2023 ([14]),

— vu le projet de budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2023 adopté par la Commission le 1er juillet 2022 (COM(2022)0400) (ci-après dénommé «projet de budget») ainsi que la lettre rectificative n° 1 à celui-ci (COM(2022)0670),

— vu la position sur le projet de budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2023, adoptée par le Conseil le 6 septembre 2022 et transmise au Parlement européen le 9 septembre 2022 (12108/2022 — C9-0306/2022),

— vu l'article 94 de son règlement intérieur,

— vu les avis des commissions concernées,

— vu le rapport de la commission des budgets (A9-0241/2022),

([10]) JO C 99 du 1.3.2022, p. 158.
([11]) Textes adoptés de cette date, P8_TA(2017)0010.
([12]) JO L 433 I du 22.12.2020, p. 1.
([13]) Textes adoptés de cette date, P9_TA(2022)0106.
([14]) Textes adoptés de cette date, P9_TA(2022)0127.

Mercredi 19 octobre 2022

Aperçu général de la section III

1. rappelle que, dans sa résolution du 5 avril 2022 sur les orientations générales pour la préparation du budget 2023, le Parlement a défini des priorités politiques claires pour ledit budget; réaffirme son ferme engagement en faveur de ces priorités et définit la position exposée ci-après afin de garantir un niveau de financement suffisant pour les concrétiser; estime que l'Union doit être dotée de tous les moyens budgétaires possibles pour réagir aux crises actuelles et se concentrer sur les besoins des citoyens;

2. considère que le budget de l'Union devrait encourager l'investissement public en soutenant les secteurs productifs et stratégiques, les services publics, la création d'emplois assortis de droits, la lutte contre la pauvreté, contre l'exclusion sociale et les inégalités, la protection de l'environnement et la pleine exploitation des potentialités de chaque pays et de chaque région, ainsi que la conduite de relations extérieures fondées sur la solidarité, la coopération, le respect mutuel ainsi que la défense et la préservation de la paix;

3. souligne que l'Union est confrontée à un ensemble de défis extrêmement complexes, notamment les répercussions directes et indirectes de la guerre en Ukraine, l'inflation élevée, la pauvreté croissante, les prix élevés de l'énergie et les risques en matière de sécurité d'approvisionnement, l'aggravation des perspectives économiques, en particulier pour les petites et moyennes entreprises (PME) et les ménages les plus vulnérables, la nécessité de garantir une reprise juste, inclusive et durable après la pandémie, les crises dans de nombreuses autres régions du monde, les évolutions technologiques, y compris la numérisation croissante, les inégalités entre les genres, ainsi que l'urgence qu'il y a de s'attaquer au changement climatique et à la crise de la biodiversité ainsi qu'à leurs conséquences, et la nécessité d'accélérer la transition juste, y compris par des investissements dans l'efficacité énergétique; estime que le budget de l'Union devrait contribuer à relever ces défis et apporter un soutien adéquat à tous, tout en se déclarant préoccupé par les marges exceptionnellement limitées, qui s'élèvent à environ un tiers de celles de l'année dernière, voire, dans le cas de la rubrique 6, par l'absence de marge, ainsi que par la flexibilité limitée et la capacité limitée de réaction aux crises prévues dans le budget; estime qu'il est indispensable, en particulier en temps de guerre, de stimuler les investissements et de lutter contre le chômage, ainsi que de jeter les bases d'une Union plus résiliente et plus durable, tout en se concentrant dans le même temps sur des actions concrètes pour faire face aux conséquences de la guerre dans le monde; déplore que le projet de budget ne constitue pas une réponse suffisante aux enjeux actuels; rappelle que le cadre financier pluriannuel (CFP) n'a pas été conçu pour faire face à une pandémie, à une guerre, à une forte inflation, à des prix élevés de l'énergie, à un nombre important de réfugiés, à de nouvelles adhésions, à l'insécurité alimentaire ou aux crises humanitaires;

4. déplore la position du Conseil sur le projet de budget, qui supprime 1,64 milliard d'euros en crédits d'engagement et 530 millions d'euros en crédits de paiement pour les rubriques du CFP par rapport à la proposition de la Commission; estime que les réductions proposées par le Conseil ne reflètent pas la gravité des défis susmentionnés auxquels l'Union et ses citoyens sont confrontés, et qu'elles ne sont pas non plus motivées par une évaluation objective des tendances en matière de mise en œuvre ni des capacités d'absorption, et qu'elles vont à l'encontre des principales priorités politiques communes en mettant en péril la capacité de l'Union à parvenir à mettre en œuvre ses principaux objectifs et priorités politiques; estime que le Conseil ne devrait pas cibler les programmes qui bénéficient de l'ajustement prévu à l'article 5 du règlement CFP à des fins «de rééquilibrage et de stabilisation», car cela irait à l'encontre de l'objectif dudit article, qui était de renforcer des priorités politiques spécifiques; rappelle en particulier que ledit article ne prévoit pas de «compléments», comme l'a suggéré le Conseil; en conclut que la position du Conseil est loin des attentes du Parlement; décide donc, par principe, de rétablir, pour les lignes dont les crédits ont été revus à la baisse par le Conseil, le niveau des crédits figurant dans le projet de budget, tant pour les dépenses opérationnelles que pour les dépenses administratives, et de prendre comme point de départ le projet de budget pour faire valoir la position du Parlement;

5. maintient les crédits inscrits dans le projet de budget pour les instruments spéciaux thématiques, à savoir la réserve de solidarité et d'aide d'urgence, le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation en faveur des travailleurs licenciés et la réserve d'ajustement au Brexit; estime que, compte tenu des défis imprévus, extraordinaires et sans précédent auxquels l'Union est confrontée, il convient d'utiliser la totalité du montant de l'instrument de flexibilité; estime, compte tenu des graves crises étroitement liées qu'on observe actuellement, qu'il est nécessaire de mobiliser les marges de 2021 au titre du compartiment a) du dispositif de marge unique et des crédits supplémentaires au titre du compartiment c) de cet instrument;

Mercredi 19 octobre 2022

6. rappelle sa position de longue date selon laquelle les nouvelles priorités stratégiques ou tâches devraient s'accompagner de nouvelles ressources; entend suivre cette approche pour la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre de mesures pour renforcer l'écosystème européen des semi-conducteurs (règlement sur les semi-conducteurs) (COM(2022)0046) et la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le programme de l'Union pour une connectivité sécurisée pour la période 2023-2027 (COM(2022)0057); se félicite, à cet égard, que la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en place de l'instrument visant à renforcer l'industrie européenne de la défense au moyen d'acquisitions conjointes (COM(2022)0349) n'implique pas de redéploiements de fonds d'autres programmes ni d'affectations au sein de ceux-ci;

7. estime que le budget de l'Union, compte tenu de sa taille, de sa structure et de ses règles, ne dispose que d'une capacité très limitée à répondre de manière appropriée aux défis auxquels l'Union est confrontée ou à financer et mettre en œuvre de manière adéquate de nouvelles ambitions ou initiatives communes de l'Union annoncées dans le discours sur l'état de l'Union de la présidente de la Commission en 2022; rappelle en particulier que les chefs d'État ou de gouvernement ont qualifié la guerre d'agression russe contre l'Ukraine de «bouleversement tectonique dans l'histoire européenne» et que la Commission a déclaré que «les besoins imprévus engendrés par la guerre en Europe dépassent largement les moyens disponibles au titre du cadre financier pluriannuel actuel», ce qui requiert de nouvelles sources de financement; souligne que l'Union devrait jouer un rôle de premier plan dans la mise à disposition, en temps utile, d'une aide suffisante et prévisible à l'Ukraine, en collaboration avec ses partenaires internationaux; est d'avis qu'il s'agit là d'une nouvelle démonstration de la nécessité urgente de procéder à une révision substantielle du CFP, à présenter dès que possible et au plus tard au premier trimestre de 2023, notamment de le rendre plus flexible, de relever les plafonds lorsque c'est nécessaire pour tenir compte des besoins émergents et des nouvelles priorités, et de remédier aux problèmes engendrés par l'inclusion des coûts de financement de l'instrument de l'Union européenne pour la relance (EURI) dans la rubrique 2b;

8. souligne que de réels progrès en matière de nouvelles ressources propres sont essentiels tant pour les remboursements afférents à l'EURI pour la mise en œuvre de NextGenerationEU que pour la solidité financière et la mise en œuvre des cadres financiers pluriannuels actuel et futurs; invite la Commission à garantir l'introduction en temps utile de nouvelles ressources propres, conformément à la feuille de route définie dans l'accord interinstitutionnel du 16 décembre 2020, et à accélérer la proposition relative au deuxième panier; demande instamment au Conseil de respecter le calendrier convenu et de réaliser les progrès nécessaires en ce qui concerne les ressources propres contenues dans le premier panier proposé par la Commission le 22 décembre 2021, en vue de leur mise en œuvre rapide;

9. insiste sur la nécessité de répondre aux conséquences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine ainsi que de la pandémie de COVID-19, de la hausse de l'inflation et de l'augmentation de l'insécurité énergétique et alimentaire au niveau de l'Union; insiste en particulier sur la nécessité d'investissements verts suffisants pour renforcer l'indépendance énergétique de l'Union et mettre en œuvre le pacte vert; rappelle que la politique de cohésion et la politique agricole ne peuvent pas être la principale source de financement des priorités urgentes, car cela compromet la mise en œuvre des objectifs à long terme, et insiste sur la nécessité de soutenir les régions durement touchées par la pandémie et par la crise énergétique; invite la Commission, compte tenu des ressources limitées du budget de l'Union pour faire face aux prix élevés de l'énergie, à analyser les flexibilités potentielles et les ressources supplémentaires, y compris les fonds non utilisés, y compris au titre du CFP 2014-2020, afin de soutenir les PME et les ménages vulnérables;

10. estime que l'Union devrait prendre des mesures concertées pour faire face à la crise énergétique et propose des investissements supplémentaires très importants dans ce domaine; rappelle que pour atteindre cet objectif, des ressources financières supplémentaires seront nécessaires au-delà du budget 2023; rappelle, par conséquent, qu'il importe d'apporter un soutien financier supplémentaire par l'intermédiaire du plan REPowerEU; appelle de ses vœux un accord rapide sur le plan REPowerEU et sur sa mise en œuvre afin que les fonds puissent être débloqués dès que possible en vue d'accroître rapidement l'indépendance énergétique de l'Union au moyen d'investissements stratégiques, y compris d'un soutien aux PME et aux ménages vulnérables;

11. se félicite que la Commission élabore une nouvelle classification visant à mesurer l'impact des dépenses de l'Union selon le genre; invite la Commission à veiller à ce que cette classification mette l'accent sur une représentation précise et complète de l'incidence des programmes sur l'égalité des genres, en vue d'obtenir le meilleur impact possible, sur l'égalité des genres, des programmes actuellement classés comme zéro (étoile) et d'en tirer des enseignements pour la conception des programmes; demande en outre d'élargir cette classification à tous les programmes relevant du CFP afin que les résultats soient visibles dans le budget 2023; souligne, à cet égard, qu'il faut que la collecte et l'analyse des données soient systématiquement ventilées par genre; s'attend à ce que tous les rapports portant sur l'égalité des genres soient fondés sur des volumes et non sur le nombre d'actions;

12. se dit vivement préoccupé par le fait que la Commission ait récemment financé ou cofinancé des campagnes de promotion du voile, affirmant par exemple que «la liberté est dans le hijab»; souligne que le budget de l'Union ne doit plus financer de future campagne susceptible de promouvoir le voile;

13. espère que les objectifs d'intégration du climat et de la biodiversité seront atteints; salue à cet égard les efforts visant à rendre les rapports plus transparents et plus complets, et insiste sur la nécessité de procéder à des évaluations ex post suffisantes et de travailler sur la granularité des données disponibles; invite une nouvelle fois la Commission à tenir compte des conclusions de la Cour des comptes européenne concernant la surestimation des dépenses en faveur du climat; se félicite également de l'établissement de rapports sur les dépenses liées à la biodiversité; se déclare néanmoins préoccupé par le fait que les objectifs pour 2026 et 2027 pourraient ne pas être atteints et invite la Commission à redoubler d'efforts pour atteindre ces objectifs; invite la Commission à publier, lors de la présentation du projet de budget, les montants et les parts des dépenses qui contribueront aux deux objectifs pour chaque programme; invite la Commission à veiller à la bonne exécution du principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» et à prendre les mesures correctives en tant que de besoin;

14. rappelle, à cet égard, que le budget 2023 de l'Union doit refléter la mise en œuvre des recommandations approuvées par la conférence sur l'avenir de l'Europe;

15. fixe, par conséquent, le niveau global des crédits du budget pour 2023 (toutes sections) à 187 293 119 206 EUR en crédits d'engagement, soit une augmentation de 1 702 055 778 EUR par rapport au projet de budget; décide en outre de mettre à disposition un montant de 836 090 000 EUR en crédits d'engagement à la suite des dégagements effectués au titre de l'article 15, paragraphe 3, du règlement financier; fixe le niveau global des crédits du budget pour 2023 (toutes sections) à 167 612 834 087 EUR en crédits de paiement;

Rubrique 1 — Marché unique, innovation et numérique

16. souligne la contribution importante qu'apporte la rubrique 1 à la lutte contre les conséquences de la guerre en Ukraine ainsi qu'à la réalisation des objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie, notamment pour réduire la dépendance de l'Union à l'égard des combustibles fossiles, y compris en provenance de Russie, en soutenant la recherche et les investissements dans les secteurs des énergies durables et des transports; rappelle le potentiel des programmes de cette rubrique pour ancrer l'Ukraine dans le marché unique, le réseau d'infrastructures et l'espace de la recherche;

17. soutient la proposition figurant dans le projet de budget de mettre à disposition 78,8 millions d'euros de dégagements pour les trois pôles visés dans la déclaration politique commune correspondante jointe au règlement Horizon Europe ([15]); relève toutefois que les dégagements restants de 2021 et 2020 dans le domaine de la recherche s'élèvent à 836,09 millions d'euros; insiste, dans un contexte de ressources limitées et de besoins considérables, pour que ce montant exceptionnellement élevé de dégagements de recherche, que n'avait pas prévu la Commission au cours des négociations sur le CFP, soit intégralement mis à la disposition d'Horizon Europe, conformément à l'article 15, paragraphe 3, du règlement financier; rappelle la très forte valeur ajoutée pour l'Union et l'excellent taux de mise en œuvre de ce programme; est donc fermement convaincu que les montants restants devraient permettre d'augmenter considérablement les fonds alloués aux principales priorités en matière de recherche, telles que la santé (y compris la COVID-19 longue et le syndrome post-COVID, comme pour les essais cliniques), le climat, la mobilité et l'énergie, la culture et la créativité, y compris pour la poursuite du développement du nouveau Bauhaus européen, ainsi que l'alimentation, la bioéconomie, les ressources naturelles et l'environnement, afin de relever les défis pressants auxquels l'Union est confrontée et d'apporter un soutien supplémentaire aux chercheurs dans le cadre des actions Marie Skłodowska-Curie, notamment aux chercheurs ukrainiens, en mettant particulièrement l'accent sur le pacte vert pour l'Europe, la stratégie numérique pour l'Europe et le renforcement de l'Europe dans le monde;

18. se déclare profondément préoccupé par le mode de gestion proposé pour le Fonds du Conseil européen de l'innovation et invite la Commission à engager un dialogue ouvert avec le Parlement sur le mode de gestion du Fonds afin de garantir la bonne exécution du budget;

([15]) Règlement (UE) 2021/695 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe» et définissant ses règles de participation et de diffusion, et abrogeant les règlements (UE) nº 1290/2013 et (UE) nº 1291/2013 (JO L 170 du 12.5.2021, p. 1).

19. annule les redéploiements proposés par la Commission pour financer le règlement sur les semi-conducteurs et le programme pour une connectivité sécurisée, conformément à sa position selon laquelle les nouvelles initiatives devraient être financées à l'aide de nouveaux fonds, et supprime les réserves concernées du Conseil, garantissant ainsi un niveau adéquat de financement des priorités d'Horizon Europe, du programme pour une Europe numérique et du programme spatial de l'Union; met à nouveau à disposition des dégagements de recherche pour compenser les fonds affectés, au titre d'Horizon Europe, au règlement sur les semi-conducteurs et au programme pour une connectivité sécurisée, afin que ces nouvelles propositions ne portent pas atteinte aux priorités de recherche existantes; souligne qu'il ne saurait être question de recourir à l'absorption de fonds provenant de NextGenerationEU afin de justifier le défaut de mise en œuvre de l'article 15, paragraphe 3, du règlement financier et l'absence d'utilisation de montants substantiels de dégagements en période de crise;

20. rappelle que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) est essentiel pour stimuler les investissements dans le développement de réseaux transeuropéens à haute performance et durables; souligne que le MIE doit jouer un rôle capital dans la décarbonation de l'économie de l'Union en soutenant les infrastructures pour carburants alternatifs et les énergies renouvelables, accélérant ainsi la transition écologique et renforçant l'indépendance ainsi que la sécurité énergétiques de l'Union, et encourage l'interconnectivité sur l'ensemble du territoire de l'Union, y compris avec la péninsule ibérique ainsi qu'avec les régions éloignées et à faible densité de population; souligne que l'agression militaire sans précédent et non provoquée de la Russie contre l'Ukraine exige qu'un soutien urgent soit fourni aux infrastructures de transport en Ukraine et vers l'Ukraine (corridors de solidarité), afin de permettre le transport de biens critiques dans les deux sens; propose dès lors d'augmenter le financement des volets du MIE relatifs aux transports et à l'énergie d'un montant total de 90 millions d'euros en crédits d'engagement par rapport au montant inscrit dans le projet de budget;

21. souligne que le bon fonctionnement du marché unique est au cœur de la reprise et de la compétitivité à long terme de l'Union; souligne qu'il importe de le préserver et de l'adapter dans un contexte marqué par de nombreux défis; invite la Commission à présenter les propositions nécessaires, y compris dans le cadre de la lettre rectificative, pour combler tout décalage éventuel entre l'entrée en vigueur de la législation sur les services numériques et le recouvrement des redevances de surveillance;

22. souligne que les entreprises, en particulier, les PME, qui constituent l'épine dorsale de l'économie européenne, ont été durement touchées par les crises actuelles, y compris les entreprises des secteurs du tourisme ainsi que de la culture et de la création, qui ont subi une forte contraction, et par les conséquences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, plus particulièrement les prix élevés de l'énergie; est favorable à une augmentation de 10 millions d'euros par rapport au projet de budget pour le volet «PME» du pôle «Marché unique»; propose également une augmentation de 1 million d'euros par rapport au projet de budget afin de soutenir les travaux en cours du groupe consultatif pour l'information financière en Europe (EFRAG) en ce qui concerne l'élaboration de normes d'information de haute qualité, sous réserve que l'EFRAG adopte un plan de travail exposant les mesures destinées à garantir l'existence d'une procédure formelle transparente et d'une supervision publique convenables ainsi que la représentation équilibrée des parties prenantes;

23. augmente donc les crédits d'engagement de la rubrique 1 de 663 650 000 EUR par rapport au projet de budget (à l'exclusion des projets pilotes et des actions préparatoires), augmentation financée par la marge disponible et le recours aux instruments spéciaux; met en outre à la disposition de la rubrique un montant global de 836 090 000 EUR en crédits d'engagement correspondant aux dégagements effectués au titre de l'article 15, paragraphe 3, du règlement financier, augmentant ainsi de 677 278 157 EUR les dégagements reconstitués par rapport au projet de budget;

Sous-rubrique 2a — Cohésion économique, sociale et territoriale

24. insiste sur le rôle central que joue la politique de cohésion en tant que politique d'investissement et instrument de convergence essentiels de l'Union pour promouvoir une croissance durable et soutenir le développement harmonieux global des États membres ainsi que de leurs régions, y compris entre les régions et au sein de celles-ci; s'attend à ce qu'après le retard au démarrage du processus de programmation au cours des deux premières années du CFP 2021-2027, la mise en œuvre s'accélère en 2022; invite les États membres et la Commission à accélérer le processus de programmation afin que 2023 marque le début de la mise en œuvre des fonds de cohésion, ce qui contribuera à lutter contre les inégalités sociales, économiques et territoriales, à stimuler l'économie de l'Union et à aider les secteurs public et privé, les PME et les citoyens en ces temps difficiles; insiste sur le risque de voir certains de ces projets retardés en raison de la pandémie et de la guerre en Ukraine; demande à la Commission d'évaluer et, le cas échéant, de proposer les ajustements politiques et mesures de soutien nécessaires pour garantir la poursuite et la pleine mise en œuvre de tous les projets;

25. demande instamment que les programmes de l'Union se concentrent sur des projets qui favorisent et valorisent la création d'emplois assortis de droits ainsi que des relations de travail et des salaires stables et réglementés;

26. accepte la position du Conseil en ce qui concerne la sous-rubrique 2a;

Sous-rubrique 2b — Résilience et valeurs

27. rappelle que, malgré les demandes du Parlement de placer l'EURI au-delà des plafonds, les frais de refinancement sont payés à partir de la sous-rubrique 2b; note que, compte tenu de la situation imprévue sur les marchés financiers en raison de la guerre d'agression russe contre l'Ukraine, qui continue d'affecter négativement l'économie de l'Union, en lui faisant prendre la voie d'une baisse de croissance et d'une hausse de l'inflation, ainsi que dans un contexte de hausse des taux d'intérêt, la ligne consacrée aux coûts de financement de l'EURI sera, selon toute probabilité, entièrement nécessaire et que les besoins pourraient bien dépasser le montant budgétisé; déplore que cela ait de facto une incidence sur les programmes relevant de la même rubrique en limitant la capacité de la Commission à proposer, lorsque c'est nécessaire, des rallonges au-delà de la programmation financière; fait observer que les coûts de financement de l'EURI ne devraient pas être prélevés sur des instruments spéciaux destinés à faire face à des difficultés imprévues, telles que les conséquences de la guerre en Ukraine et la crise énergétique;

28. propose par conséquent une augmentation de 200 millions d'euros par rapport au projet de budget pour le programme phare Erasmus+, axé sur la mobilité à des fins d'apprentissage dans le domaine de l'éducation et de la formation, conformément au besoin recensé par la Commission d'apporter un soutien aux étudiants et au personnel enseignant ukrainiens ainsi qu'à tous les étudiants pour faire face à l'inflation élevée; souligne que ces crédits contribueront également à aplanir le profil financier, fortement concentré sur la fin de période, d'Erasmus+, en apportant un financement annuel plus cohérent à un programme dont la demande est stable en glissement annuel; souligne, en outre, que des ressources accrues contribueront aux efforts en cours visant à rendre le programme plus vert et plus inclusif et à mener à bien les travaux hérités de l'Année européenne de la jeunesse 2022; attire l'attention sur l'annonce faite par la présidente von der Leyen dans son discours sur l'état de l'Union, selon laquelle 2023 devrait être l'Année européenne des compétences, ce qui nécessiterait un soutien dans le cadre du budget 2023;

29. rappelle que, dans le cadre du volet «Sport», Erasmus+ soutient les manifestations sportives à but non lucratif visant à renforcer la dimension européenne du sport et à mettre en avant les questions pertinentes concernant le sport de masse; souligne le rôle essentiel que joue le sport dans la lutte contre la discrimination et la promotion de l'inclusion sociale; se dit par conséquent favorable au renforcement ciblé et indispensable de 10 millions d'euros pour la ligne «Sport» afin de permettre au programme de soutenir les Jeux olympiques spéciaux qui se tiendront à Berlin en 2023;

30. souligne que le corps européen de solidarité (CES) aide les jeunes à acquérir une expérience pratique dans un autre État membre que le leur et accroît ainsi leur capacité d'insertion professionnelle et leurs perspectives pour l'avenir; souligne en outre que le CES finance des actions humanitaires volontaires menées par l'intermédiaire du Corps d'aide humanitaire, qui peut fournir une aide humanitaire importante en dehors des zones de conflit; décide, par conséquent, d'augmenter les crédits du CES de 8 millions d'euros par rapport au projet de budget;

31. souligne que la pandémie de COVID-19 n'est pas encore terminée et insiste sur la nécessité de maintenir le soutien aux systèmes de santé afin d'améliorer leur résilience et de renforcer la préparation grâce au programme «L'UE pour la santé»; souligne, en outre, le rôle clé que joue ce programme dans le soutien au plan européen pour vaincre le cancer, à la stratégie pharmaceutique pour l'Europe et à la nouvelle Autorité de préparation et de réaction en cas d'urgence sanitaire; annule par conséquent la réduction disproportionnée et injustifiée proposée par le Conseil et renforce le programme de 25 millions d'euros par rapport au projet de budget, notamment pour soutenir des actions visant à parvenir à une couverture sanitaire universelle dans l'ensemble de l'Union, y compris un accès de qualité aux services de santé sexuelle et génésique;

32. attire l'attention sur la fréquence et la gravité accrues des catastrophes naturelles en Europe, dont l'une des illustrations les plus récentes est le nombre record de feux de forêt au cours de l'été 2022; déplore le fait qu'avec le changement climatique, de tels phénomènes météorologiques extrêmes se traduisant souvent par des situations d'urgence vont s'intensifier et se multiplier; décide, par conséquent, et conformément à l'engagement pris par la présidente de la Commission dans son discours sur l'état de l'Union de 2022, de renforcer le mécanisme de protection civile de l'Union de 20 millions d'euros afin d'améliorer la capacité de réaction de l'Union et de mieux protéger ses citoyens, et notamment les capacités de mobilisation d'unités médicales en cas d'urgence, et souligne qu'il faut investir dans l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à celui-ci pour les régions particulièrement vulnérables;

Mercredi 19 octobre 2022

33. rappelle que les secteurs de la culture et de la création, souvent de petites entreprises, des artistes individuels et des organisations locales à but non lucratif, ont été durement touchés par la pandémie de COVID-19 et les mesures de santé publique liées; souligne le rôle clé que joue Europe créative dans le soutien aux créations européennes et aux valeurs de l'Union ainsi qu'à la relance des secteurs de la culture et de la création, la promotion de l'éducation aux médias et la lutte contre la désinformation; décide, par conséquent, d'augmenter les crédits 2023 du programme de 12 millions d'euros par rapport au projet de budget;

34. insiste sur la nécessité de promouvoir le respect de l'état de droit et des droits fondamentaux; souligne le rôle crucial du programme «Citoyens, égalité, droits et valeurs» dans le renforcement des valeurs de l'Union, de la citoyenneté européenne et de la démocratie, de l'égalité et de l'égalité des genres, et de l'état de droit dans l'Union, ainsi que dans le soutien aux victimes de violences à caractère sexiste; annule par conséquent les coupes opérées par le Conseil dans le programme; décide, en outre, d'augmenter le volet «Daphné» de 2 millions d'euros par rapport au projet de budget pour lutter contre la violence à caractère sexiste, qui s'est aggravée depuis la pandémie, ainsi que contre toutes les formes de violence perpétrées à l'encontre des réfugiés, des enfants, des jeunes et d'autres groupes à risque, tels que les personnes LGBTIQ+ et les personnes handicapées, et le volet «engagement et participation des citoyens» de 1,5 million d'euros par rapport au projet de budget, notamment pour assurer un suivi adéquat de la conférence sur l'avenir de l'Europe;

35. se dit vivement préoccupé par les multiples informations faisant état du financement d'associations ayant des liens avec des organisations religieuses et politiques radicales, comme les Frères musulmans; invite la Commission à faire en sorte que les fonds de l'Union ne financent que des organisations qui respectent scrupuleusement l'ensemble des valeurs européennes, dont la liberté de pensée, la liberté de parole et l'égalité entre les hommes et les femmes, notamment au moyen du programme «Citoyens, égalité, droits et valeurs»; invite par conséquent la Commission à imposer aux organisations bénéficiaires la signature d'une charte les engageant à respecter ces valeurs avant de mettre les fonds à leur disposition;

36. rappelle qu'il importe de soutenir le dialogue social ainsi que la formation des travailleurs et de garantir un financement stable; invite la Commission à garantir la bonne absorption des budgets correspondants;

37. estime qu'il est nécessaire de prévoir des crédits suffisants à la ligne budgétaire consacrée à la communauté chypriote turque, afin de poursuivre et de relancer de manière déterminante la mission du comité des personnes disparues à Chypre, et de soutenir le comité technique bicommunautaire sur le patrimoine culturel;

38. constate que de nombreux documents et communications des institutions, organes et organismes de l'Union ne sont disponibles qu'en langue anglaise; constate également que des réunions de travail se tiennent sans possibilité d'interprétation; demande le respecte des principes, droits et obligations inscrits dans la Charte des droits fondamentaux de l'Union et le règlement n° 1/1958, ainsi que dans les lignes directrices et décisions internes, telles que le code de bonne conduite administrative; invite dès lors les institutions, organes et organismes de l'Union à fournir les ressources humaines nécessaires pour garantir le respect du multilinguisme, en augmentant les effectifs chargés de la traduction et de l'interprétation;

39. souligne qu'il importe de protéger le budget de l'Union contre la fraude, la corruption et d'autres agissements interdits, qui portent préjudice au budget de l'Union et aux budgets nationaux; souligne, à cet égard, le rôle central que joue le Parquet européen dans la protection des intérêts financiers de l'Union, y compris en ce qui concerne l'utilisation des fonds de NextGenerationEU, et dans le respect de l'état de droit; décide, par conséquent, de procéder à des renforcements ciblés des crédits alloués au Parquet européen et d'augmenter ses effectifs afin qu'il puisse s'acquitter de son mandat, renforçant ainsi les efforts de lutte contre la fraude, la corruption, le blanchiment de capitaux et la criminalité organisée; invite tous les États membres à rejoindre le Parquet européen et à garantir une meilleure protection des intérêts financiers de l'Union; rappelle qu'il importe de respecter le régime général de conditionnalité pour la protection du budget de l'Union;

40. estime qu'il est nécessaire de garantir un financement adéquat et stable de la communication institutionnelle, afin de permettre à l'Union de dialoguer avec les citoyens, y compris au niveau local, de lutter contre la désinformation et de contribuer à la participation des citoyens à la vie démocratique, ce qui est d'autant plus urgent à la lumière de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine; rétablit donc le niveau du projet de budget sur les lignes concernées;

41. renforce globalement la sous-rubrique 2b de 272 821 707 EUR en crédits d'engagement par rapport au projet de budget (à l'exclusion des projets pilotes et des actions préparatoires), augmentation financée par la marge disponible et le recours aux instruments spéciaux;

Rubrique 3 — Ressources naturelles et environnement

42. se déclare vivement préoccupé par les conséquences de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine et ses répercussions économiques, ainsi que des phénomènes météorologiques extrêmes, dont les sécheresses graves et prolongées, sur la production et la distribution dans le secteur agricole et sur les marchés alimentaires; insiste sur le rôle stratégique que joue l'agriculture pour empêcher les crises alimentaires en fournissant des aliments sûrs et de qualité à des prix abordables dans toute l'Europe; rappelle que 2023 est la première année de la nouvelle politique agricole commune qui soutiendra les agriculteurs de l'Union, lesquels jouent un rôle fondamental dans la préservation de la résilience économique des zones rurales, qui allégera le poids de la dette des jeunes agriculteurs et qui les aidera à faire face à la hausse des taux d'intérêt et à l'augmentation du coût des intrants; estime que la situation de crise justifie la mobilisation partielle de la nouvelle réserve agricole à hauteur d'au minimum 10 millions d'euros pour les jeunes agriculteurs; invite la Commission à élaborer des mesures exceptionnelles pertinentes conformément aux dispositions applicables de l'acte de base et à augmenter, en tant que de besoin, le montant à mobiliser;

43. rappelle l'importance du programme LIFE pour soutenir l'action pour le climat et la protection de l'environnement ainsi que son rôle clé dans la définition d'interventions et de mesures exemplaires en faveur de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation à celui-ci ainsi que pour enrayer la perte de biodiversité; demande que le niveau de l'appui budgétaire au programme LIFE soit augmenté pour les différents volets du programme; souligne que tout renforcement annuel du programme LIFE entraînera des progrès dans la réalisation des objectifs et des ambitions d'intégration dans les domaines du climat et de la biodiversité; estime que les circonstances actuelles justifient de mettre particulièrement l'accent sur l'article relatif à la transition vers une énergie propre;

44. insiste sur la nécessité d'augmenter sensiblement le budget de l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) afin de fournir des ressources financières et humaines suffisantes pour permettre la pleine mise en œuvre du pacte vert pour l'Europe et de ses politiques connexes, qui constituent l'un des grands piliers de la transformation de l'économie de l'Union en une économie juste, inclusive, durable, résiliente et neutre en carbone; estime que la Commission devrait à tout prix éviter de mettre en danger la mise en œuvre et l'application des politiques et des dispositions législatives relatives à l'environnement;

45. insiste sur le rôle important des plans pour une transition juste et la nécessité de les approuver en temps utile dans la situation économique et géopolitique actuelle afin d'assurer les investissements et la croissance nécessaires dans l'Union; insiste sur la nécessité de veiller à la bonne mise en œuvre du Fonds pour une transition juste en tant qu'outil essentiel pour accroître l'indépendance énergétique et la capacité d'innovation de l'Union et relever les défis socio-économiques et la transition énergétique en réponse aux objectifs climatiques;

46. augmente la dotation de la rubrique 3 de 61 240 000 EUR en crédits d'engagement par rapport au projet de budget (à l'exclusion des projets pilotes et des actions préparatoires), augmentation financée par une partie de la marge disponible;

47. rappelle que, traditionnellement, une lettre rectificative complètera encore le tableau des disponibilités pour le FEAGA et que l'approche adoptée pour les modifications de la rubrique 3 peut être adaptée en conséquence au cours de la conciliation;

Rubrique 4 — Migration et gestion des frontières

48. note qu'en 2022, comme conséquence de la guerre contre l'Ukraine, il a été nécessaire de fournir un financement supplémentaire de 150 millions d'euros au Fonds «Asile, migration et intégration» (FAMI) afin de soutenir les États membres qui accueillent des personnes fuyant le conflit; se félicite de la décision de faire jouer la directive relative à la protection temporaire ([16]), ce qui, en raison de la nature du conflit et des efforts déployés par les États membres pour protéger les femmes et les enfants contre la traite des êtres humains, y compris la traite à des fins d'exploitation sexuelle, impliquera un engagement financier à plus long terme et nécessitera un soutien budgétaire continu aux États membres; décide, par conséquent, d'augmenter les crédits 2023 du FAMI de 100 millions d'euros par rapport au projet de budget;

([16]) Directive 2001/55/CE du Conseil du 20 juillet 2001 relative à des normes minimales pour l'octroi d'une protection temporaire en cas d'afflux massif de personnes déplacées et à des mesures tendant à assurer un équilibre entre les efforts consentis par les États membres pour accueillir ces personnes et supporter les conséquences de cet accueil (JO L 212 du 7.8.2001, p. 12).

49. rappelle qu'en 2022, il a également été nécessaire de fournir une rallonge budgétaire à l'instrument relatif à la gestion des frontières et aux visas (IGFV) afin de permettre un soutien supplémentaire aux États membres les plus directement exposés aux conséquences de la guerre, mais aussi de soutenir la poursuite de l'intégration de la Roumanie, de la Bulgarie et de la Croatie dans l'espace Schengen; regrette, en outre, que la Commission ait proposé à plusieurs reprises de diminuer l'enveloppe financière convenue pour l'IGFV afin de dégager des ressources pour les agences chargées de la justice et des affaires intérieures dotées de mandats élargis, y compris Europol, dans le projet de budget; décide, compte tenu des considérations qui précèdent, d'augmenter les crédits 2023 de l'IGFV de 25 millions d'euros par rapport au projet de budget;

50. rappelle le rôle essentiel que joue l'Agence de l'Union européenne pour l'asile dans le soutien aux États membres en ce qui concerne les procédures d'asile et de protection internationale et note que la charge de travail de l'Agence a augmenté, tant à cause de la guerre contre l'Ukraine qu'en raison des nouvelles missions qui lui ont été confiées dans le cadre de son mandat renforcé; décide, par conséquent, d'augmenter les effectifs de l'agence;

51. souligne la nécessité de renforcer encore davantage les crédits d'engagement et le personnel d'eu-LISA conformément aux besoins recensés par l'agence, ce qui lui permettra de continuer à mettre en œuvre un certain nombre de projets cruciaux de l'Union en matière de sécurité intérieure et de gestion des frontières en 2023;

52. insiste sur l'importance d'une Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex) efficace, afin d'aider les États membres à gérer les frontières extérieures communes de l'Union et de garantir une gestion intégrée des frontières dans le plein respect des droits fondamentaux; constate que Frontex éprouve toujours des difficultés à absorber la forte augmentation des crédits en glissement annuel et à recruter le personnel opérationnel supplémentaire nécessaire; invite la Commission à procéder à une analyse approfondie de la question afin d'améliorer la mise en œuvre sous le contrôle du Parlement; décide dès lors de soutenir la proposition du Conseil de réduire de 50 millions d'euros les crédits destinés à Frontex en 2023; insiste néanmoins sur la nécessité de veiller à ce que Frontex dispose des moyens budgétaires nécessaires pour s'acquitter de son mandat et de ses obligations;

53. renforce globalement la rubrique 4 de 130 430 664 EUR par rapport à la position du Conseil et de 80 430 664 EUR par rapport au projet de budget, augmentation financée par le recours à une partie de la marge disponible;

Rubrique 5 — Sécurité et défense

54. souligne qu'il importe de renforcer la coopération européenne en matière de défense en tenant compte de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et de la grande instabilité de l'environnement international; estime qu'une telle coopération renforce non seulement la sécurité de l'Europe et de ses citoyens, mais permet également d'accroître l'efficacité et de réaliser des économies potentielles; demande à cet égard une augmentation du financement du volet «développement des capacités» du Fonds européen de la défense afin de promouvoir une base industrielle de défense innovante et compétitive qui contribuera à l'autonomie stratégique de l'Union;

55. propose en outre d'accroître les financements en faveur de la mobilité militaire afin d'aider les États membres à agir plus rapidement et plus efficacement; relève qu'un financement suffisant est nécessaire pour soutenir les missions et les opérations menées dans le cadre de la politique de sécurité et de défense commune, notamment par des mesures telles que le financement d'infrastructures de transport à double usage ainsi que la simplification des autorisations diplomatiques et des règles douanières; note que la mobilité militaire pourrait également être stimulée par l'adhésion de toute urgence à l'espace Schengen de la Roumanie, de la Bulgarie et de la Croatie; rappelle que la non-résolution de ce problème a des incidences économiques et géostratégiques préjudiciables; insiste sur la nécessité de rétablir le niveau du projet de budget du Fonds pour la sécurité intérieure afin de garantir un financement suffisant pour lutter contre la grande criminalité organisée ayant une dimension transfrontière ainsi que contre la cybercriminalité;

56. renforce globalement la rubrique 5 de 81 192 700 EUR par rapport au projet de budget, augmentation financée par la marge disponible et le recours aux instruments spéciaux;

Rubrique 6 — Le voisinage et le monde

57. constate avec une vive inquiétude que l'agression de la Russie contre l'Ukraine et les répercussions que celle-ci a eues à l'échelle mondiale ont considérablement accru les besoins en matière d'aide humanitaire, domaine dans lequel les pressions étaient déjà importantes du fait du manque de fonds et de la multiplication des crises et des conflits dans le monde; demande une augmentation sensible de l'aide humanitaire pour combler l'écart sans précédent entre les besoins et les ressources disponibles; déplore que la rubrique 6 ne dispose d'aucune marge et ne soit donc pas adaptée à la situation

actuelle ou en mesure de faire face à d'éventuelles urgences nouvelles; estime qu'il convient d'augmenter d'urgence le plafond de la rubrique 6; regrette que le projet de budget ne soit pas à tout le moins en mesure de maintenir le niveau actuel de réaction, alors que les besoins humanitaires et les situations d'urgence augmentent fortement dans le monde, avec notamment une insécurité alimentaire qui s'accentue comme conséquence de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, de l'intensification des effets du changement climatique, des catastrophes climatiques de plus en plus graves et des nouveaux conflits émergents; se dit vivement préoccupé par le fait que, même avec les augmentations proposées par le Parlement, les ressources seraient insuffisantes pour répondre aux besoins d'aide humanitaire en 2023;

58. demande un soutien continu et substantiel au voisinage oriental, en particulier aux pays qui aident les réfugiés qui fuient l'Ukraine et qui sont confrontés à l'inflation et aux prix élevés de l'énergie et de l'alimentation; estime qu'il est nécessaire de soutenir les réformes politiques, économiques et sociales et les acteurs de la société civile, en particulier les militants des droits de l'homme et de la démocratie, les organisations de la société civile défendant les droits des femmes et les droits de la communauté LGBTIQ+ ou fournissant une assistance aux personnes persécutées et aux prisonniers politiques, ainsi que les organisations ukrainiennes et moldaves qui ont été contraintes de restructurer leurs activités à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie, les organisations contribuant à la lutte contre la corruption et les médias indépendants qui contribuent à dévoiler la désinformation et la propagande;

59. demande que des ressources supplémentaires soient affectées au voisinage méridional afin de soutenir les réformes politiques, économiques et sociales; se félicite de l'annonce récente du maintien de l'engagement de l'Union en faveur du financement pluriannuel de l'UNRWA; souligne que l'augmentation des crédits pour le voisinage méridional est notamment destinée à fournir un financement prévisible à l'UNRWA, compte tenu du rôle essentiel que joue l'Office dans la protection et la satisfaction des besoins essentiels des réfugiés palestiniens ainsi que dans la contribution à leur développement humain;

60. renforce les programmes thématiques et les actions de réaction rapide de l'IVCDCI — Europe dans le monde, en particulier par l'intermédiaire du programme «Personnes», afin de faire face aux conséquences de la guerre en Ukraine, de mettre en place des systèmes de santé plus robustes et de combler les lacunes en matière d'accès aux services de santé de base, ainsi que de financer des mesures d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets par l'intermédiaire du programme «Planète» et par l'utilisation de la ligne «résilience» pour favoriser les synergies entre l'aide humanitaire, le développement, les investissements publics et les actions en faveur de la paix, en particulier dans les pays candidats à l'adhésion mais qui ne bénéficient pas encore de l'instrument d'aide de préadhésion (IAP);

61. souligne la nécessité d'augmenter le financement en faveur des pays des Balkans occidentaux dans le cadre de l'IAP afin de soutenir la croissance économique et l'emploi, mais aussi en tant que priorité géopolitique, en particulier dans le contexte de la guerre d'agression non provoquée de la Russie contre l'Ukraine, qui a eu un impact considérable dans toute la région, tout en insistant sur les exigences de conditionnalité en matière d'état de droit pour chaque euro engagé dans le budget 2023; invite la Commission, dans ce contexte, à consacrer une partie du financement supplémentaire de la programmation d'Erasmus+ à l'octroi de davantage de crédits aux établissements d'enseignement supérieur afin de proposer un nouveau programme de bourses à des étudiants des pays des Balkans occidentaux;

62. demande d'inclure dès que possible l'Ukraine et la République de Moldavie dans le champ d'application de l'IAP et de revoir l'enveloppe financière de ce programme à la hausse en conséquence; estime qu'il est nécessaire d'apporter un soutien à l'Ukraine et à la Moldavie, en tant que nouveaux pays candidats à l'adhésion à l'Union, ainsi qu'à la Géorgie, qui aspire à le devenir, sur la voie de l'adhésion à l'Union; demande l'octroi d'une aide financière supplémentaire au titre de l'IAP III afin de promouvoir la dimension internationale du programme Erasmus+;

63. décide d'augmenter le soutien à la communication stratégique, et notamment aux mesures destinées à lutter contre la désinformation dans le monde grâce au suivi et à la dénonciation systématiques de la désinformation propagée par les acteurs étatiques et autres;

64. souligne le rôle fondamental de l'assistance macrofinancière de l'Union à la Moldavie, à l'Albanie, à la Bosnie-Herzégovine, à la Géorgie, au Kosovo, au Monténégro, à la Macédoine du Nord et à l'Ukraine pour promouvoir les investissements, soutenir la reprise après la crise de la COVID-19 et faire face aux conséquences de la guerre;

65. renforce globalement la rubrique 6 de 465 000 000 EUR par rapport au projet de budget, augmentation financée par le recours aux instruments spéciaux;

Mercredi 19 octobre 2022

Rubrique 7 — Administration publique européenne

66. estime que les coupes opérées par le Conseil dans cette rubrique, qui visent à éviter le recours à l'instrument de flexibilité, tel que proposé dans le projet de budget, sont injustifiées et ne permettraient pas à la Commission de s'acquitter de ses tâches; rétablit dès lors le projet de budget pour les dépenses administratives de la Commission, y compris pour ses bureaux;

67. insiste sur les risques que l'invasion de l'Ukraine par la Russie fait peser sur la sécurité intérieure de l'Union; se félicite, dans ce contexte, du lancement de la plateforme de soutien à la sécurité intérieure et à la gestion des frontières en Moldavie et invite la Commission à faciliter et à accélérer le plein fonctionnement de la plateforme en y apportant un soutien logistique et financier grâce à la coopération avec la DG HOME et la DG JUST, ainsi qu'avec les experts de l'Union des agences JAI compétentes de l'Union déployés en Moldavie;

68. souligne qu'il importe de veiller à ce que la Commission dispose de suffisamment de personnel pour s'acquitter de ses tâches, y compris celles liées aux nouvelles initiatives et aux textes législatifs récemment adoptés; invite dès lors la Commission à veiller à disposer du personnel supplémentaire nécessaire à leur mise en œuvre efficace et effective; insiste, dans ce contexte, sur l'incidence des propositions législatives au titre du pacte vert pour l'Europe, de la législation sur le marché numérique et de la législation sur les services numériques, ainsi que de l'augmentation des dépenses de l'Union due à NextGenerationEU et à la facilité pour la reprise et la résilience sur les besoins en personnel de certains services, en particulier la direction générale de l'environnement (DG ENV), la direction générale de la concurrence (DG COMP), la direction générale des réseaux de communication, du contenu et des technologies (DG CNECT) et l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) de la Commission; se déclare préoccupé par le fait que la Commission ne dispose pas du personnel nécessaire pour accomplir le travail requis; demande à la Commission de tenir compte de ces besoins en personnel, sans porter atteinte aux effectifs dans d'autres parties de l'institution;

69. demande l'adoption rapide de la révision ciblée du règlement financier proposée par la Commission en ce qui concerne le traitement des intérêts de retard pour le remboursement tardif des amendes en matière de concurrence annulées ou réduites, afin d'éviter toute pression sur les dépenses au titre de la rubrique 7;

Projets pilotes et actions préparatoires (PP/AP)

70. rappelle l'importance des projets pilotes et des actions préparatoires (PP/AP) en tant qu'instruments permettant de formuler les priorités politiques et de lancer de nouvelles initiatives susceptibles de déboucher sur des actions ou programmes permanents de l'Union; adopte, après avoir procédé à une analyse approfondie de toutes les propositions et compte dûment tenu de l'évaluation par la Commission du respect des obligations juridiques et de leur applicabilité, un ensemble équilibré de PP/AP reflétant les priorités politiques du Parlement; invite la Commission à mettre en œuvre rapidement les PP/AP et à rendre compte de leurs performances et de leurs résultats sur le terrain;

Paiements

71. souligne la nécessité de prévoir un niveau suffisant de crédits de paiement dans le budget 2023 et décide, par principe, d'annuler les réductions opérées par le Conseil et de renforcer les crédits de paiement des lignes qui sont modifiées au niveau des crédits d'engagement; souligne qu'il est indispensable d'accélérer la mise en œuvre du programme afin d'éviter un arriéré de paiements pendant la deuxième moitié de la période couverte par le CFP;

Autres sections

Section I — Parlement européen

72. maintient inchangé le niveau global de son budget pour 2023, fixé à 2 268 777 642 EUR, conformément à son état prévisionnel des recettes et des dépenses adopté par la plénière le 7 avril 2022 et mis à jour le 3 mai 2022, à la demande de la Commission, en raison d'une modification du taux d'indexation estimé; décide d'inclure, artificiellement et de manière neutre sur le plan budgétaire, 98 postes dans son organigramme pour une année seulement afin de permettre l'intégration des lauréats d'un concours interne en application de l'article 29, paragraphe 4, du statut, à l'instar de ce qui a été fait dans le budget 2020; met à jour les commentaires de cinq lignes budgétaires, afin d'ajouter également la possibilité de rembourser les frais de participation des pétitionnaires, y compris les frais de voyage, de séjour et accessoires, lors des missions officielles de la commission des pétitions en dehors des locaux du Parlement;

Mercredi 19 octobre 2022

73. reconnaît le rôle important que joue l'Autorité pour les partis politiques européens et les fondations politiques européennes dans la transparence, la bonne gestion financière et la diversité du système politique en garantissant l'application de règles communes par les partis politiques européens et les fondations politiques européennes; relève que, bien que son budget soit inscrit à la section I — Parlement européen, l'Autorité est un organe indépendant de l'Union; décide dès lors de créer un poste distinct pour les rémunérations et indemnités du personnel travaillant pour l'Autorité et une ligne distincte dans l'organigramme du Parlement couvrant ses postes, sans crédits supplémentaires pour le projet de budget;

74. demande au Bureau de doter suffisamment l'article 3 2 3 — Soutien à la démocratie et renforcement des capacités parlementaires des parlements des pays tiers, pour permettre au Parlement de contribuer efficacement à l'organisation de la troisième édition de la conférence de haut niveau du campus mondial pour les droits de l'homme, y compris, au besoin et si possible, au moyen d'une demande de virement de l'administration du Parlement pendant l'exercice budgétaire en cours;

75. conformément à sa résolution du 7 avril 2022 précitée sur son état prévisionnel des recettes et des dépenses pour l'exercice 2023 et compte tenu des réponses fournies par le Secrétaire général le 20 juillet 2022:

a) rappelle que les faiblesses dans la lutte contre les cybermenaces et les menaces hybrides dans une institution peuvent avoir des incidences sur toutes les autres; réaffirme par conséquent qu'il importe que le budget du Parlement soit suffisamment doté pour renforcer ses capacités de lutte contre les cybermenaces et les menaces hybrides dans l'intérêt de toutes les institutions, compte tenu, en particulier, de la guerre d'agression russe contre l'Ukraine, du nombre croissant d'attaques au cours des dernières années et des prochaines élections européennes de 2024;

b) prend acte des mesures actuellement prises par l'administration pour lutter contre la désinformation et contre toute action visant à présenter de manière trompeuse les positions des députés, en particulier dans la perspective des élections européennes de 2024; réitère ses appels en faveur d'une coopération renforcée entre tous les acteurs concernés au niveau interinstitutionnel;

c) prend acte du soutien apporté au groupe de soutien à la démocratie et de coordination des élections et à ses chefs de file dans la mise en œuvre des activités de soutien à la démocratie; se félicite du renforcement des activités et plaide pour une poursuite du soutien à la communication avec les citoyens en proposant également des informations dans les langues des minorités linguistiques, des régions et des communautés, le cas échéant, ainsi qu'à la lutte contre la désinformation, en mettant particulièrement l'accent sur les nouveaux pays prioritaires;

d) rappelle, dans le contexte de la révision en cours des dispositions générales d'exécution relatives au remboursement des frais de mission et de voyage et des règles internes régissant les missions et les voyages des fonctionnaires et autres agents du Parlement européen, la volonté de la séance plénière exprimée à plusieurs reprises, à savoir que le Bureau devrait veiller à ce que les assistants parlementaires accrédités (APA) reçoivent les mêmes indemnités pour les missions qu'ils effectuent entre les trois lieux de travail du Parlement que les fonctionnaires et autres agents;

e) invite la Conférence des présidents et le Bureau, une fois encore, à revoir les dispositions d'exécution régissant les travaux des délégations et les missions en dehors de l'Union et la décision relative aux «missions des commissions en dehors des trois lieux de travail»; souligne que cette révision devrait envisager la possibilité pour les APA, sous certaines conditions, d'accompagner les députés dans les délégations et les missions officielles du Parlement, en trouvant l'équilibre voulu entre la valeur ajoutée élevée pour les députés et les contraintes environnementales, logistiques et budgétaires;

f) souligne que, pour pouvoir prendre des décisions en connaissance de cause, la commission des budgets du Parlement doit recevoir toutes les informations pertinentes relatives au budget du Parlement, en temps utile et sous une forme intelligible; tout en reconnaissant l'importance de la mise en place d'espaces «Europa Experience» dans tous les États membres afin de rapprocher l'Union des citoyens, demande une mise à jour des coûts de fonctionnement des centres «Europa Experience», compte tenu du contexte d'inflation élevée; demande également une mise à jour sur le prêt de 37,9 millions d'euros proposé pour financer l'achat du bâtiment Europa Experience à Dublin, comme l'exige l'article 266, paragraphe 6, du règlement financier;

g) rappelle l'importance d'un processus décisionnel transparent et équitable dans le domaine de la politique immobilière, en tenant dûment compte de l'article 266 du règlement financier, en ce qui concerne la politique immobilière du Parlement;

h) rappelle au Bureau qu'il est indispensable d'informer et de consulter comme il se doit la commission des budgets avant l'adoption de toute décision importante en matière immobilière en raison des implications budgétaires importantes qu'elle comporte; demande au Bureau d'examiner les économies possibles et de reconsidérer entièrement le projet sur le devenir du bâtiment Spaak à Bruxelles;

i) estime qu'alors que les citoyens de l'Union sont confrontés à des hausses considérables des coûts dans leur vie quotidienne, les institutions de l'Union, sans exception, devraient faire preuve de solidarité et montrer l'exemple, notamment en matière de réduction de la consommation d'énergie; constate que l'inflation et la hausse des prix de l'énergie ont exercé une pression considérable sur le budget du Parlement; prend acte des décisions du Bureau du 2 mai 2022 et du 3 octobre 2022 sur des mesures à court terme visant à réduire la consommation d'énergie du Parlement; demande que les utilisateurs puissent ajuster eux-mêmes la température dans les bureaux et les salles de réunion tout en restant dans le cadre convenu pour réaliser des économies; invite le Parlement à prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire la consommation d'énergie à moyen et à long terme afin de réduire les factures énergétiques lors de la prochaine révision de l'approche actuelle en matière d'économies d'énergie; salue et encourage, compte tenu de la crise énergétique et du contexte géopolitique, les investissements dans les énergies renouvelables ainsi que d'élimination progressive des combustibles fossiles et, en particulier, l'installation de pompes à chaleur; demande de revoir à la hausse la production d'énergie sur site, notamment par l'installation, dans les meilleurs délais, de panneaux photovoltaïques de dernière génération dotés d'un potentiel maximal sur les toits des bâtiments de Bruxelles et de Strasbourg, et se félicite de la nouvelle étude en cours sur les panneaux photovoltaïques plus rentables; salue le système de gestion de l'énergie dans les bâtiments mis en place par EMAS et demande que l'audit annuel fasse partie du projet d'état prévisionnel présenté par les services; demande au Bureau d'initier un échange de bonnes pratiques entre les organes directeurs des institutions de l'Union lors de la révision de leurs stratégies de dépenses pluriannuelles afin de trouver des moyens de réaliser des économies supplémentaires; encourage la poursuite des échanges de vues sur les bonnes pratiques en matière de politiques de consommation d'énergie au-delà des institutions de l'Union, par exemple avec les autorités locales;

j) se félicite des mesures préliminaires prises en vue de formuler un objectif de neutralité carbone; rappelle et demande aux députés et aux groupes politiques de contribuer à la réduction en cours du transport des cantines entre Bruxelles et Strasbourg lors des périodes de session, comme s'y est engagé le Bureau; demande que les investissements y afférents soient prévus dans les prochains budgets pour la récupération et la réutilisation de l'eau de pluie ainsi que pour une utilisation plus rationnelle de l'eau;

76. invite le Parlement à continuer de procéder à des évaluations régulières de l'organisation de ses besoins en personnel, à réaffecter les postes entre les directions en fonction de l'évolution des priorités afin de s'acquitter autant que possible de nouvelles missions à des niveaux constants d'effectifs, et à évaluer les risques liés à l'emploi d'un nombre croissant d'agents contractuels, y compris le risque de créer une structure d'effectifs à deux niveaux au sein du Parlement; souligne, compte tenu des obligations juridiques du Parlement, que la redéfinition des priorités en matière de ressources devient de plus en plus importante dans un environnement inflationniste;

Autres sections (sections IV-X)

77. insiste sur la pression qu'exerce le contexte d'une inflation élevée sur les dépenses des autres institutions; souligne que la majeure partie de leur budget est fixée par des obligations statutaires ou contractuelles qui subissent les conséquences de l'inflation et qu'elles n'ont aucun contrôle sur les taux d'inflation et l'augmentation des prix de l'énergie; souligne la nécessité pour les institutions de disposer d'un personnel suffisant pour s'acquitter de leur mandat; se félicite des efforts soutenus consentis par les institutions pour redéployer du personnel et dégager des gains d'efficacité supplémentaires, mais reconnaît les limites de cette approche dans le contexte actuel lorsqu'elle s'accompagne d'une augmentation des responsabilités; regrette que la Commission n'ait accordé aucun des postes supplémentaires demandés par les autres institutions, quelles que soient leurs nouvelles tâches; condamne l'approche horizontale adoptée par le Conseil pour augmenter le taux d'abattement de 1,8 point de pourcentage dans chaque institution et estime qu'elle n'est pas justifiée; rappelle que l'augmentation du taux d'abattement obligerait les autres institutions à maintenir un plus grand nombre de postes vacants, ce qui réduirait leurs effectifs et leur capacité à répondre aux préoccupations des citoyens et à remplir leur mandat;

78. décide dès lors de rétablir le niveau du projet de budget pour le Comité européen des régions; conformément au «gentlemen's agreement», ne modifie pas la lecture du Conseil relative au Conseil et au Conseil européen;

79. augmente, dans les cas dûment justifiés suivants, le niveau des crédits ou des effectifs par rapport au projet de budget afin de doter les institutions de ressources suffisantes pour s'acquitter de manière adéquate, efficace et effective du nombre croissant de tâches relevant de leur mandat et de leur permettre d'affronter les défis à venir, en particulier en matière de cybersécurité; souligne à cet égard que l'Union n'est pas suffisamment préparée pour lutter contre les cybermenaces qui, au fil des ans, ont augmenté en fréquence et en complexité; estime qu'il convient de doter toutes les institutions de l'Union des moyens et du personnel suffisants pour lutter contre ces menaces, tant au niveau interne que dans le cadre de la coopération interinstitutionnelle; propose dès lors:

a) de rétablir le niveau des crédits conformément aux états prévisionnels de la Cour de justice de l'Union européenne et du Médiateur européen, en augmentant le niveau des crédits par rapport au projet de budget pour les lignes budgétaires qui couvrent les crédits liés aux nouveaux effectifs, ainsi que le nombre d'emplois dans leurs tableaux des effectifs;

b) de rétablir le niveau des crédits conformément, en partie, aux états prévisionnels de la Cour des comptes européenne, du Comité économique et social européen, du Contrôleur européen de la protection des données et du Service européen pour l'action extérieure, en augmentant les crédits par rapport au projet de budget pour les lignes budgétaires qui couvrent les crédits liés aux nouveaux effectifs ainsi que le nombre d'emplois dans leurs tableaux des effectifs;

c) de renforcer plusieurs lignes opérationnelles, conformément à la demande du Contrôleur européen de la protection des données, afin que le budget 2023 reflète les niveaux exceptionnellement élevés des coûts de la vie, qui n'ont pas été pris en compte lors de l'établissement de son état prévisionnel;

Évaluation de la lettre rectificative

80. prend acte de la lettre rectificative nº 1 au projet de budget général pour l'exercice 2023, dont l'impact net global sur les dépenses est de 758,3 millions d'euros supplémentaires en crédits d'engagement et de 2 394,9 millions d'euros supplémentaires en crédits de paiement, dont une augmentation très importante des crédits de paiement due à FAST-CARE; prend également acte du fait que, globalement, la Commission propose de mobiliser l'instrument de flexibilité pour un montant de 822,1 millions d'euros pour les rubriques 2b, 5 et 6;

81. constate que la lettre rectificative ne tient compte qu'en partie seulement des préoccupations et des priorités du Parlement figurant dans la présente résolution, comme le renforcement de l'aide humanitaire, du MPCU et d'Erasmus+ ou un soutien plus marqué en faveur de la défense; se dit néanmoins préoccupé par le fait que les renforcements proposés sont insuffisants et que certains d'entre eux ne sont qu'une concentration du budget en début de période et non des crédits supplémentaires;

82. prend acte des mesures et des actions adoptées jusqu'à présent depuis le début de la guerre pour venir en aide à l'Ukraine et encourage la Commission à proposer de nouvelles mesures; déplore que les propositions budgétaires de la Commission pour 2023 n'apportent pas de réponse adéquate aux vastes conséquences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine; estime que les besoins pour 2023 sont bien plus importants que ce que propose la lettre rectificative;

83. prend acte de la proposition de mobilisation du dispositif de marge unique pour un montant de 450 millions d'euros afin de couvrir les coûts de financement de l'EURI; souligne que les montants réels nécessaires pour couvrir les coûts de financement de l'EURI au cours d'un budget annuel donné dépendent des taux d'intérêt des emprunts, ce qui introduit un niveau élevé d'incertitude dans les négociations budgétaires annuelles; souligne que ces coûts ne doivent jamais porter préjudice au financement des programmes; souligne également que le recours au dispositif de marge unique pour couvrir les coûts de financement de l'EURI diminue la flexibilité déjà très limitée du budget et réduit les marges et, par conséquent, la capacité de réaction aux besoins actuels et émergents; rappelle qu'il est urgent de revoir le CFP en profondeur et qu'il faut, comme le demande le Parlement, que l'EURI soit comptabilisé au-delà des plafonds du CFP;

84. prend acte de l'adaptation du niveau des crédits des autres sections compte tenu de l'estimation actuelle de l'adaptation salariale pour 2022, qui est inférieure aux prévisions figurant dans le projet de budget 2023, ainsi que du virement de crédits de la ligne «autres institutions» vers la ligne «CERT-UE» afin d'améliorer les capacités de cybersécurité de l'Union, ce qui entraîne une baisse du niveau des crédits des autres institutions de 45 millions d'euros;

Mercredi 19 octobre 2022

o

o o

85. charge sa Présidente de transmettre la présente résolution, assortie des amendements au projet de budget général, au Conseil, à la Commission, aux autres institutions et organes concernés ainsi qu'aux parlements nationaux.

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	*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. ***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 CO_2 de l'UE provenant des transports et 3 à 4 % des émissions totales de CO_2 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.	(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 CO_2 de l'Union provenant des transports et 3 à 4 % des émissions totales de CO_2 de l'Union. Les émissions de CO_2 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	*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. 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.	(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	*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. ***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.	(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'affréteur 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	*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 ***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 (CO_2) du secteur maritime.	(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 (CO_2) du secteur maritime.

Amendement 18

Proposition de règlement

Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(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	*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.	(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	*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 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.	(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	*Amendement*
	(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.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 22

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(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.	(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	*Amendement*
(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.	*(Ne concerne pas la version française.)*

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 25

Proposition de règlement

Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*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, 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.	(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	*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 ***le vent*** ou l'électricité, devrait aussi être pris en compte dans la méthode.	(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	*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. 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.	(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	*Amendement*
(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.***	(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	*Amendement*
(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.	(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	*Amendement*
(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.	(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	*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 ***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.	(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	*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. 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.	(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	*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 ***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.	(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	*Amendement*
(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).	(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	*Amendement*
	(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.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 41

Proposition de règlement

Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*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, 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) nº 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ([24]).	(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) nº 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ([24]).

([24]) Règlement (CE) nº 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) nº 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	*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 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.	(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	*Amendement*
(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.	(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	*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, ***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.	(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	*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 ***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.	(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	*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 ***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.	(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	*Amendement*
	(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 49

Proposition de règlement

Considérant 42 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(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]).

([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	*Amendement*
(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,	(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	*Amendement*
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	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	*Amendement*
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,	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	*Amendement*
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.	***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	*Amendement*
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:	*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement 55

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 1 — point b

Texte proposé par la Commission	*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, ***et***	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	*Amendement*
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.	*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement 58

Proposition de règlement

Article 2 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*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***, aux navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques*** ni aux navires d'État utilisés à des fins non commerciales.	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) nº 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	*Amendement*
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;	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	*Amendement*
	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 66

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — point i

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) «port d'escale»: un port ***d'escale*** au ***sens*** de ***l'article 3***, ***point b)***, ***du règlement (UE) 2015/757;***	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	*Amendement*
m) «navire à quai»: un navire à quai ***au sens*** de ***l'article 3***, ***point n)***, ***du règlement (UE) 2015/757***;	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	*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;	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	*Amendement*
	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;

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 1er janvier 2035;	— - ***20*** % à partir du 1er 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 1er janvier 2040;	— - ***38*** % à partir du 1er janvier 2040;

Amendement 75

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 2 — tiret 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— - ***59*** % à partir du 1er janvier 2045;	— - ***64*** % à partir du 1er janvier 2045;

Amendement 76

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 2 — tiret 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— - ***75*** % à partir du 1er janvier 2050.	— - ***80*** % à partir du 1er 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	*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.	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	*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	*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 ***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.	***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 1er 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 1er janvier 2030, au moins 2 % de l'énergie moyenne annuelle 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 1er 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 1er 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	*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;	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	*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;	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	*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 ***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.	***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	*Amendement*
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.	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	*Amendement*
6. À compter du 1er 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).	***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	*Amendement*
k) une description de la méthode à utiliser pour déterminer les données de remplacement destinées à combler les lacunes dans les données;	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	*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.	***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	*Amendement*
2. Les compagnies modifient le plan de surveillance dans les cas suivants:	***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	*Amendement*
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.	***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	*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 ***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.	***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 révise 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 révise 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	*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 les déclarations inexactes ou les cas de non-conformité de manière à ce que le processus de vérification puisse être achevé à temps.	***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	*Amendement*
d) l'utilisation de l'alimentation électrique à quai ou l'existence d'exceptions certifiées conformément à l'article 5, paragraphe 5.	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	*Amendement*
d) les registres pertinents du navire sont complets et cohérents.	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	*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, le vérificateur procède à des analyses complémentaires.	***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	*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) nº 765/2008.	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) nº 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	*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. 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.	***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	*Amendement*
c) la quantité de chaque type de combustible consommé à quai et en mer;	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	*Amendement*
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;	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	*Amendement*
e) la quantité de chaque type de source d'énergie de substitution consommée à quai et en mer.	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	*Amendement*
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.	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	*Amendement*
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.	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	*Amendement*
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.	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	*Amendement*
1. Si, au 1er 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.	1. Si, au 1er 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	*Amendement*
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.	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	*Amendement*
	3 bis. L'État responsable d'une compagnie veille à ce que, pour tout navire lui appartenant qui présente des déficits de conformité au 1er 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 128

Proposition de règlement

Article 20 — paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	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.

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	*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 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.	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	*Amendement*
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***.	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	*Amendement*
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.	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	*Amendement*
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].	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	*Amendement*
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.	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	*Amendement*
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.	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 1er 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 1er 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 1er 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 CO_2 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times [\left(1-\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\right)\times(CO_{2eq,\,TtW,\,j})+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$

Amendement

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

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

MULTi	***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	***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.*** ***([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.***

Amendement 154

Proposition de règlement

Annexe I — paragraphe 4 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Dans le cas des carburants fossiles, les valeurs par défaut figurant à l'annexe II sont utilisées.	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	*Amendement*
Aux fins du présent règlement, le terme Σ ×2 , figurant dans le numérateur de l'Équation (1) est fixé à zéro.	Aux fins du présent règlement, le terme Σ ×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	*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 [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	*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} ***ou les essais en laboratoire***, peuvent être utilisées si elles améliorent la précision globale du calcul.	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 CO2 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 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. 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 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. 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 CO2 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 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. 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)	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. 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.

Amendement 159

Proposition de règlement

Annexe II — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*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 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

Bio-GNL 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 directive (UE) 2018/2001	GNL à cycle Otto (moteur bicarburant à vitesse moyenne)	2 755 MEPC245 (66), Règlement (UE) 2015/757	***0***	***0,00011***	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

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] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

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 =	(Bilan de conformité / $GHGIE_{actual}$) x facteur de conversion des MJ en tonnes de VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2 400 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}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

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] =	$(\%\ RFNBO_{quota} - \%\ RFNBO_{actual})$

où:

CB_RFNBO	***Bilan de conformité relatif au quota de RFNBO, conformément à l'article 4 bis, paragraphe 3***
$\%\ RFNBO_{quota}$	***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***
$\%\ RFNBO_{actual}$	***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)***

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

a) Sanction corrective 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 =	(Bilan de conformité / $GHGIE_{actual}$) x facteur de conversion des MJ en tonnes de VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2 400 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) =	***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3***

où:

Remedial Penalty	***en euros***
abs(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'ÉNEGIE 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.

La masse ajustée du carburant i [Mi A] est calculée comme suit:

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

où $M_{i\ total}$ représente la masse totale de carburant i, $M_{i\ additional\ due\ to\ ice\ class}$ 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 $M_{i\ additional\ due\ to\ ice\ conditions}$ 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:

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

où $E_{additional\ due\ to\ ice\ class}$ 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:

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

où $E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$ 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:

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

où $E_{voyages,\ total}$ représente l'énergie totale consommée pour tous les voyages, et $E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$ 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:

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

où $M_{i,\ voyages,\ total}$ 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 $E_{elect.,\ voyages,\ total}$ l'électricité livrée au navire et consommée pour l'ensemble des voyages.

La valeur $M_{i,\ voyages,\ total}$ 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:

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

où $M_{i,\ voyages\ between\ MS}$ représente la masse agrégée du carburant consommé durant tous les voyages effectués entre des ports relevant de la juridiction d'un État membre, $M_{i,\ voyages\ from\ MS}$ 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 $M_{i,\ voyages\ to\ MS}$ 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 $E_{elect.,\ voyages\ total}$ 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:

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

où $E_{voyages,\ open\ water}$ représente l'énergie consommée lors des voyages en eau libre, et $E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted}$ 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:

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

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

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

où $M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions}$ *représente la masse du carburant i consommé pour la navigation dans des conditions de glace, et* $E_{elect.,\ ice\ conditions}$ *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:

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

où $M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.}$ *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,* $M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.}$ *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* $M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}$ *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* $E_{ice\ conditions}$ *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)

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

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

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

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

où $D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.}$ *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,* $D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.}$ *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* $D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}$ *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:

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

où $E_{voyages,\ ice\ conditions}$ *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:

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

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

Mercredi 19 octobre 2022

P9_TA(2022)0368

Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ***I

Amendements du Parlement européen, adoptés le 19 octobre 2022, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil (COM(2021)0559 — C9-0331/2021 — 2021/0223(COD)) ([1])

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2023/C 149/14)

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil ([43]) a établi un cadre pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La communication de la Commission sur l'application de cette directive ([44]) met en évidence le développement inégal des infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'Union et le manque d'interopérabilité et de convivialité. Elle fait apparaître que l'absence d'une méthode commune claire pour la fixation des objectifs chiffrés et l'adoption de mesures au titre des cadres d'action nationaux requis par la directive 2014/94/UE a conduit à une situation dans laquelle le niveau d'ambition en ce qui concerne la fixation des objectifs chiffrés et les politiques de soutien varie fortement d'un État membre à l'autre.	(1) La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil ([43]) a établi un cadre pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La communication de la Commission sur l'application de cette directive ([44]) met en évidence le développement inégal des infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'Union et le manque d'interopérabilité et de convivialité. Elle fait apparaître que l'absence d'une méthode commune claire pour la fixation des objectifs chiffrés et l'adoption de mesures au titre des cadres d'action nationaux requis par la directive 2014/94/UE a conduit à une situation dans laquelle le niveau d'ambition en ce qui concerne la fixation des objectifs chiffrés et les politiques de soutien varie fortement d'un État membre à l'autre. ***Cette situation n'a dès lors pas permis d'installer un réseau global et complet d'infrastructures pour carburants alternatifs couvrant l'ensemble de l'Union.***

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

([44]) COM(2020) 789 final.

([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 (A9-0234/2022).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(3) Le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([46]) et le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ([47]) établissent déjà des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs ainsi que pour certains véhicules utilitaires lourds. Ces instruments ***devraient*** accélérer l'adoption, en particulier, des véhicules à émissions nulles et créer ainsi une demande d'infrastructures de recharge et de ravitaillement.	(3) Le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([46]) et le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil ([47]) établissent déjà des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs ainsi que pour certains véhicules utilitaires lourds. ***La révision de*** ces instruments ***devrait être harmonisée avec la révision du règlement en vigueur pour garantir un cadre cohérent pour l'utilisation et le déploiement des carburants alternatifs dans le transport routier et pour*** accélérer l'adoption, en particulier, des véhicules à émissions nulles ***et des carburants alternatifs*** et créer ainsi une demande d'infrastructures de recharge et de ravitaillement.

([46]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

([47]) Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 3

Proposition de règlement

Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les initiatives ReFuelEU Aviation [48] et FuelEU Maritime [49] devraient stimuler la production et l'utilisation de carburants alternatifs durables dans les transports aériens et maritimes. Si les exigences en matière d'utilisation de carburants durables d'aviation peuvent s'appuyer dans une large mesure sur l'infrastructure de ravitaillement existante, des investissements sont nécessaires pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement. L'initiative FuelEU Maritime fixe des exigences, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'alimentation électrique à quai, qui ne peuvent être satisfaites que si un niveau adéquat d'alimentation électrique à quai est déployé dans les ports du RTE-T. Toutefois, ces initiatives ne comportent pas de dispositions relatives à l'infrastructure requise pour les carburants, qui est une condition préalable à la réalisation des objectifs poursuivis.

[48] COM(2021) 561.
[49] COM(2021) 562.

Amendement

(4) Les initiatives ReFuelEU Aviation [48] et FuelEU Maritime [49] devraient stimuler la production et l'utilisation de carburants alternatifs durables dans les transports aériens et maritimes. Si les exigences en matière d'utilisation de carburants durables d'aviation peuvent s'appuyer dans une large mesure sur l'infrastructure de ravitaillement existante, des investissements sont nécessaires pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement. ***En outre, les États membres et la Commission devraient évaluer l'état actuel et l'évolution future du marché de l'hydrogène pour l'aviation et prévoir une étude de faisabilité sur le déploiement de l'infrastructure pertinente pour alimenter les aéronefs, y compris, le cas échéant, un plan de déploiement de l'infrastructure pour les carburants alternatifs dans les aéroports, en particulier pour la recharge des avions en hydrogène et en électricité.*** L'initiative FuelEU Maritime fixe des exigences, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'alimentation électrique à quai, qui ne peuvent être satisfaites que si un niveau adéquat d'alimentation électrique à quai est déployé dans les ports du RTE-T. Toutefois, ces initiatives ne comportent pas de dispositions relatives à l'infrastructure requise pour les carburants, qui est une condition préalable à la réalisation des objectifs poursuivis.

[48] COM(2021) 561.
[49] COM(2021) 562.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 4

Proposition de règlement

Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Par conséquent, tous les modes de transport devraient être traités dans un instrument unique englobant toute une gamme de carburants alternatifs. L'utilisation de technologies de propulsion à émissions nulles se situe à des stades de maturité différents en fonction des modes de transport. En particulier, dans le secteur routier, les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables sont en plein essor. Les véhicules routiers à pile à hydrogène sont également disponibles sur le marché. En outre, de petits navires électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène, ainsi que des trains à pile à hydrogène, sont actuellement déployés dans le cadre de différents projets et d'opérations commerciales initiales, un déploiement commercial à grande échelle étant prévu dans les prochaines années. En revanche, les secteurs de l'aviation et du transport par voie d'eau restent tributaires des carburants liquides et gazeux, car les solutions de propulsion à faibles émissions et à émissions nulles ne devraient arriver sur le marché que vers 2030, et plus tard encore pour le secteur de l'aviation, la phase de commercialisation à grande échelle tardant à venir. ***L'utilisation de*** carburants fossiles gazeux ou liquides ***n'est*** possible que si elle s'inscrit clairement dans une trajectoire de décarbonation conforme à l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union, supposant un recours croissant aux mélanges de carburants fossiles et de carburants renouvelables, tels que le biométhane, les biocarburants avancés ou les carburants gazeux et liquides de synthèse renouvelables et bas carbone, ou au remplacement des premiers par les seconds.	(5) Par conséquent, tous les modes de transport devraient être traités dans un instrument unique englobant toute une gamme de carburants alternatifs. L'utilisation de technologies de propulsion à émissions nulles se situe à des stades de maturité différents en fonction des modes de transport ***et des États membres et régions***. En particulier, dans le secteur routier, les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables sont en plein essor***: il convient donc de fixer des objectifs plus ambitieux pour ces technologies parvenues à maturité***. Les véhicules routiers à pile à hydrogène sont également disponibles sur le marché***, quoique dans une moindre mesure***. En outre, de petits navires électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène, ainsi que des trains à pile à hydrogène, sont actuellement déployés dans le cadre de différents projets et d'opérations commerciales initiales, un déploiement commercial à grande échelle étant prévu dans les prochaines années. En revanche, les secteurs de l'aviation et du transport par voie d'eau restent tributaires des carburants liquides et gazeux, car les solutions de propulsion à faibles émissions et à émissions nulles ne devraient arriver sur le marché que vers 2030, et plus tard encore pour le secteur de l'aviation, la phase de commercialisation à grande échelle tardant à venir. ***L'Union devrait accroître ses efforts pour retirer progressivement les*** carburants fossiles gazeux ou liquides ***et soutenir des solutions de substitution renouvelables, et l'utilisation de carburants fossiles ne devrait être*** possible que si elle s'inscrit clairement dans une trajectoire de décarbonation conforme à l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union, supposant un recours croissant aux mélanges de carburants fossiles et de carburants renouvelables, tels que le biométhane, les biocarburants avancés ou les carburants gazeux et liquides de synthèse renouvelables et bas carbone, ou au remplacement des premiers par les seconds.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 5

Proposition de règlement

Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) Ces biocarburants et carburants de synthèse, qui remplacent le diesel, l'essence et le carburant d'aviation, peuvent être produits à partir de différentes matières premières et peuvent être mélangés aux carburants fossiles dans des proportions très élevées. ***Ils*** peuvent, sur le plan technique, être utilisés dans les technologies de véhicules actuelles moyennant des adaptations mineures. Le méthanol renouvelable peut également être utilisé en navigation intérieure et dans les transports maritimes à courte distance. Les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques peuvent contribuer à réduire l'utilisation des carburants fossiles dans l'approvisionnement en énergie des transports. Tous ces carburants peuvent être distribués, entreposés et utilisés dans le cadre de l'infrastructure existante ou, le cas échéant, avec des infrastructures du même type.	(6) ***Afin de maximiser le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre,*** ces biocarburants***, dont le biogaz,*** et carburants de synthèse, qui remplacent le diesel, l'essence et le carburant d'aviation, peuvent être produits à partir de différentes matières premières et peuvent être mélangés aux carburants fossiles dans des proportions très élevées. ***Cet aspect est tout particulièrement important pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs de l'aviation et du transport maritime, pour lesquels l'électrification se fera plus lentement. Ces carburants*** peuvent, sur le plan technique, être utilisés dans les technologies de véhicules actuelles moyennant des adaptations mineures. Le méthanol renouvelable peut également être utilisé en navigation intérieure et dans les transports maritimes à courte distance. Les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques peuvent contribuer à réduire l'utilisation des carburants fossiles dans l'approvisionnement en énergie des transports. Tous ces carburants peuvent être distribués, entreposés et utilisés dans le cadre de l'infrastructure existante ou, le cas échéant, avec des infrastructures du même type.

Amendement 6

Proposition de règlement

Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 bis) Il est important que ces technologies nécessaires à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique respectent les principes généraux de neutralité technologique et de primauté de l'efficacité énergétique, attendu que certaines des technologies qui seront nécessaires dans un avenir proche nécessitent encore des investissements de recherche et de développement; dans le même temps, la mise en concurrence sur le marché des différentes technologies de substitution doit être préservée, compte dûment tenu de l'accessibilité financière et de la diversité des situations de départ d'un État membre à l'autre.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 7

Proposition de règlement

Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Le GNL va probablement ***conserver sa place*** dans le transport maritime, 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 2030. La reconversion de la flotte devrait se faire progressivement en raison de la longue durée de vie des navires. Contrairement au transport maritime, dans le cas de la navigation intérieure, où les bateaux sont généralement plus petits et les distances plus courtes, les technologies de propulsion à émissions nulles, comme l'hydrogène et l'électricité, devraient pénétrer plus rapidement sur les marchés. Le GNL ne devrait plus jouer un rôle important dans ce secteur. La décarbonation par mélange ou par remplacement 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. Ces carburants décarbonés peuvent être utilisés dans les mêmes infrastructures que les carburants gazeux fossiles, permettant ainsi une transition progressive vers les carburants décarbonés.	(7) ***L'utilisation durable du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas compatible avec l'objectif de neutralité climatique de l'Union. Par conséquent, le GNL utilisé dans le transport maritime devrait être supprimé au plus vite et remplacé par des alternatives plus durables. Néanmoins, à court terme,*** le GNL va probablement ***jouer un rôle de transition*** dans le transport maritime, 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 2030***, et des projets de ce type sont déjà en cours. À cet égard, il convient d'encourager les nouveaux développements, qui devraient faire l'objet d'un suivi et de rapports précis.*** La reconversion de la flotte devrait se faire progressivement en raison de la longue durée de vie des navires. ***Compte tenu du rôle de transition joué par le GNL, la disponibilité des infrastructures de soutage du GNL dans les ports devrait être déterminée par la demande, notamment en ce qui concerne les nouveaux investissements publics.*** Contrairement au transport maritime, dans le cas de la navigation intérieure, où les bateaux sont généralement plus petits et les distances plus courtes, les technologies de propulsion à émissions nulles, comme l'hydrogène et l'électricité, ***arrivent à maturité et*** devraient pénétrer plus rapidement sur les marchés***; elles pourraient jouer un rôle important pour le transport maritime en augmentant l'ampleur des solutions de propulsion à émissions nulles***. Le GNL ne devrait plus jouer un rôle important dans ce secteur. La décarbonation par mélange ou par remplacement 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. Ces carburants décarbonés peuvent être utilisés dans les mêmes infrastructures que les carburants gazeux fossiles, permettant ainsi une transition progressive vers les carburants décarbonés.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 8

Proposition de règlement

Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules utilitaires légers électriques est inégal dans l'Union. La persistance d'une répartition inégale compromettrait l'adoption de ces véhicules, limitant ainsi la connectivité à travers l'Union. Laisser les ambitions et les approches stratégiques nationales diverger ne permettra pas de créer la sécurité à long terme nécessaire à un investissement commercial substantiel. Il convient donc de fixer des objectifs minimaux contraignants au niveau national pour fournir aux États membres des orientations stratégiques et compléter les cadres d'action nationaux. Cette approche devrait combiner des objectifs nationaux fondés sur la flotte et des objectifs fondés sur la distance pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient garantir que l'adoption des véhicules dans chaque État membre s'accompagne du déploiement d'un nombre suffisant d'infrastructures de recharge ouvertes au public. Les objectifs fondés sur la distance pour le réseau RTE-T devraient garantir une couverture totale des points de recharge électrique le long des principaux réseaux routiers de l'Union et permettre ainsi des déplacements aisés et fluides dans toute l'Union.	(9) Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules utilitaires légers électriques est inégal dans l'Union ***et dans les régions***. La persistance d'une répartition inégale compromettrait l'adoption de ces véhicules, limitant ainsi la connectivité à travers l'Union. Laisser les ambitions et les approches stratégiques nationales diverger ***entravera la transition durable dont le secteur des transports a grand besoin et*** ne permettra pas de ***contribuer à*** créer la sécurité à long terme nécessaire à un investissement commercial substantiel. Il convient donc de fixer des objectifs minimaux contraignants au niveau national pour fournir aux États membres des orientations stratégiques et compléter les cadres d'action nationaux. Cette approche devrait combiner des objectifs nationaux fondés sur la flotte et des objectifs fondés sur la distance pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient garantir que l'adoption des véhicules dans chaque État membre s'accompagne du déploiement d'un nombre suffisant d'infrastructures de recharge ouvertes au public***, en particulier dans les zones géographiques où les propriétaires de véhicules utilitaires légers sont moins susceptibles de posséder leur propre aire de stationnement. Il est également nécessaire d'accorder une attention particulière aux centres dans lesquels la densité de population et la part de marché des véhicules électriques sont relativement plus élevées, et d'assurer des taux de déploiement plus élevés pour ces centres à l'échelle nationale. Une fois qu'un certain taux d'adoption des véhicules électriques aura été atteint dans un État membre donné, le marché devrait s'autoréguler.*** Les objectifs fondés sur la distance pour le réseau RTE-T devraient garantir une couverture totale des points de recharge électrique le long des principaux réseaux routiers de l'Union et permettre ainsi des déplacements aisés et fluides dans toute l'Union***, y compris dans les régions ultrapériphériques et insulaires de l'Union et à destination de ces régions, sauf si les coûts associés sont disproportionnés par rapport aux avantages à retirer, auquel cas les États membres peuvent accorder des dérogations ou envisager de développer des infrastructures hors réseau. Le développement d'un tel réseau d'infrastructures faciliterait l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, y compris les régions ultrapériphériques et autres zones éloignées ou rurales, renforçant ainsi la cohésion sociale, économique et territoriale entre elles.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 9

Proposition de règlement

Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient être définis sur la base ***du nombre total*** de véhicules électriques immatriculés dans l'État membre concerné, selon une méthode commune qui tienne compte des progrès technologiques tels que l'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques ou la pénétration croissante sur le marché des points de recharge rapide, qui permettent de recharger un plus grand nombre de véhicules par point de recharge que les points de recharge normaux. La méthode doit également tenir compte des différents modes de recharge des véhicules électriques à batterie et des véhicules hybrides rechargeables. Une méthode qui définit les objectifs nationaux fondés sur la flotte en prenant comme référence la puissance de sortie maximale totale de l'infrastructure de recharge ouverte au public devrait offrir une certaine marge de manœuvre pour permettre la mise en place de différentes technologies de recharge dans les États membres.	(10) Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient être définis sur la base ***de la part*** de véhicules électriques immatriculés dans ***l'ensemble de la flotte de véhicules de*** l'État membre concerné, selon une méthode commune qui tienne compte des progrès technologiques tels que l'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques ou la pénétration croissante sur le marché des points de recharge rapide, qui permettent de recharger un plus grand nombre de véhicules par point de recharge que les points de recharge normaux. La méthode doit également tenir compte des différents modes de recharge des véhicules électriques à batterie et des véhicules hybrides rechargeables ***ainsi que de la population et des parts de marché des véhicules électriques***. Une méthode qui définit les objectifs nationaux fondés sur la flotte en prenant comme référence la puissance de sortie maximale totale de l'infrastructure de recharge ouverte au public devrait offrir une certaine marge de manœuvre pour permettre la mise en place de différentes technologies de recharge dans les États membres. ***En outre, la Commission devrait évaluer l'incidence que peuvent avoir les véhicules équipés de panneaux solaires intégrés sur le déploiement des infrastructures de recharge ouvertes au public et, le cas échéant, sur les éventuels ajustements corollaires des objectifs de déploiement des infrastructures de recharge du présent règlement.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 10

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) La mise en œuvre dans les États membres devrait garantir l'installation d'un nombre suffisant de points de recharge ouverts au public, ***en particulier*** dans les stations de transport public, telles que les terminaux portuaires de passagers, les aéroports ou les gares. Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires légers devrait également être déployé pour améliorer le confort des consommateurs, en particulier sur le réseau RTE-T, afin de garantir une connectivité transfrontalière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler dans toute l'Union.	(11) La mise en œuvre dans les États membres devrait garantir l'installation d'un nombre suffisant de points de recharge ***fixes, hors réseau ou mobiles*** ouverts au public, ***de manière à favoriser l'équilibre territorial et les déplacements multimodaux, à éviter les disparités régionales et à faire en sorte qu'aucun territoire ne soit laissé pour compte. Le déploiement est particulièrement important dans les zones résidentielles qui souffrent d'un manque de places de stationnement hors voirie et où les véhicules stationnent généralement pendant de longues durées, ainsi que dans les espaces de stationnement des taxis et*** dans les stations de transport public, telles que les terminaux portuaires de passagers, les aéroports ou les gares. Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires légers devrait également être déployé pour améliorer le confort des consommateurs, en particulier sur le réseau RTE-T, afin de garantir une connectivité transfrontalière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler dans toute l'Union.

Amendement 11

Proposition de règlement

Considérant 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(11 bis) Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public devrait principalement découler d'investissements du marché privé. Toutefois, jusqu'à la constitution d'un marché concurrentiel, les États membres devraient soutenir le déploiement des infrastructures dans les situations où les conditions du marché requièrent une aide publique, à condition que celle-ci soit en parfaite conformité avec les règles en matière d'aides d'État. Le cas échéant, les États membres devraient également tenir compte du fait que, dans certaines régions de leur territoire, la demande en points de recharge en nombre adéquat est susceptible de varier au cours de l'année, comme c'est le cas dans de nombreux lieux touristiques. Dans de tels cas, la possibilité de déployer, à titre temporaire, une infrastructure de recharge mobile hors réseau pourrait offrir une flexibilité accrue et faciliter la satisfaction de la demande saisonnière sans avoir à installer d'infrastructure fixe.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 12

Proposition de règlement

Considérant 11 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(11 ter) ***La Commission devrait revoir, si nécessaire, les objectifs fixés dans le présent règlement pour les infrastructures de recharge électrique destinées respectivement aux véhicules utilitaires légers et aux véhicules utilitaires lourds afin de s'assurer de leur conformité avec les exigences définies dans les règlements de l'Union relatifs aux normes de performance en matière d'émissions de CO_2 applicables respectivement aux véhicules utilitaires légers et aux véhicules utilitaires lourds.***

Amendement 13

Proposition de règlement

Considérant 11 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(11 quater) ***La Commission devrait examiner la nécessité d'inclure des exigences relatives aux infrastructures de recharge destinées aux vélos à assistance électrique et aux véhicules de la catégorie L, tels que les vélos électriques à batterie et les cyclomoteurs électriques, et en particulier la possibilité d'équiper les infrastructures de recharge d'une prise de courant domestique permettant de recharger facilement ces véhicules étant donné qu'ils représentent un mode de transport susceptible de contribuer à la réduction des émissions de CO_2 et de la pollution atmosphérique.***

Amendement 14

Proposition de règlement

Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) Les véhicules utilitaires lourds électriques ont besoin d'une infrastructure de recharge sensiblement différente de celle des véhicules utilitaires légers. Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pratiquement aucune infrastructure ouverte au public destinée aux véhicules utilitaires lourds électriques dans l'Union. Une approche combinée associant des objectifs fondés sur la distance le long du réseau RTE-T, des objectifs pour les infrastructures de recharge de nuit et des objectifs pour les nœuds urbains devrait permettre de garantir une couverture suffisante en infrastructures ouvertes au public pour les véhicules utilitaires lourds électriques dans l'ensemble de l'Union afin d'accompagner ***l'adoption attendue*** des véhicules utilitaires lourds électriques à batterie ***par le marché***.	(13) Les véhicules utilitaires lourds électriques ont besoin d'une infrastructure de recharge sensiblement différente de celle des véhicules utilitaires légers. Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pratiquement aucune infrastructure ouverte au public destinée aux véhicules utilitaires lourds électriques dans l'Union ***et il convient donc d'accélérer le déploiement de cette infrastructure***. Une approche combinée associant des objectifs fondés sur la distance le long du réseau RTE-T, des objectifs pour les infrastructures de recharge de nuit et des objectifs pour les nœuds urbains devrait permettre de garantir une couverture suffisante en infrastructures ouvertes au public pour les véhicules utilitaires lourds électriques dans l'ensemble de l'Union afin d'accompagner ***de manière proactive l'augmentation de la part de marché*** des véhicules utilitaires lourds électriques à batterie.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 15

Proposition de règlement

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) Par conséquent, un investissement public initial dans l'infrastructure destinée aux véhicules utilitaires lourds électriques est nécessaire et tout développement ultérieur de l'infrastructure au-delà de celui prévu par le présent règlement devrait être subordonné au développement de leur part de marché à l'échelle de l'Union, aux niveaux national et régional et aux données pertinentes relatives au trafic.

Amendement 16

Proposition de règlement

Considérant 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(14 bis) De nouvelles normes applicables aux infrastructures de recharge des véhicules utilitaires lourds sont en cours de développement. Il est techniquement possible d'assurer la mise à niveau des connexions physiques et des protocoles de communication pour que les diverses stations de recharge et les divers points de recharge puissent être adaptés à une nouvelle norme à un stade ultérieur. Par conséquent, la Commission devrait envisager d'augmenter la puissance utile individuelle des stations de recharge des parcs de recharge dès que les nouvelles spécifications techniques communes seront disponibles.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 17

Proposition de règlement

Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Les points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public comprennent, par exemple, les points de recharge ou de ravitaillement privés ouverts au public qui sont situés sur des propriétés publiques ou privées, comme les parkings publics ou les parkings de supermarchés. Un point de recharge ou de ravitaillement situé sur une propriété privée qui est ouverte au grand public devrait être considéré comme étant ouvert au public, même dans les cas où l'accès est limité à un certain groupe d'utilisateurs, par exemple les clients. Les points de recharge ou de ravitaillement des systèmes de partage de véhicules ne devraient être considérés comme étant ouverts au public que s'ils autorisent explicitement l'accès des utilisateurs tiers. Les points de recharge ou de ravitaillement situés sur des propriétés privées dont l'accès est limité à un cercle restreint et déterminé de personnes, comme les parkings des bâtiments de bureaux auxquels seuls les employés ou les personnes autorisées ont accès, ne devraient pas être considérés comme des points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public.	(17) Les points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public comprennent, par exemple, les points de recharge ou de ravitaillement privés ouverts au public qui sont situés sur des propriétés publiques ou privées, comme les parkings publics ou les parkings de supermarchés. ***Dans ces lieux, qui comptent plus de 30 places de stationnement, les États membres devraient veiller à ce qu'un nombre suffisant de points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public soit déployé.*** Un point de recharge ou de ravitaillement situé sur une propriété privée qui est ouverte au grand public devrait être considéré comme étant ouvert au public, même dans les cas où l'accès est limité à un certain groupe d'utilisateurs, par exemple les clients. Les points de recharge ou de ravitaillement des systèmes de partage de véhicules ne devraient être considérés comme étant ouverts au public que s'ils autorisent explicitement l'accès des utilisateurs tiers. Les points de recharge ou de ravitaillement situés sur des propriétés privées dont l'accès est limité à un cercle restreint et déterminé de personnes, comme les parkings des bâtiments de bureaux auxquels seuls les employés ou les personnes autorisées ont accès, ne devraient pas être considérés comme des points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public.

Amendement 18

Proposition de règlement

Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 bis) Afin que les dispositions du présent règlement n'aient pas pour effet involontaire de décourager le déploiement des infrastructures de recharge destinées aux flottes captives telles que les transports publics, les stations de recharge ouvertes au public et en partie réservées aux flottes de véhicules de transport public peuvent être considérées comme contribuant aux objectifs énoncés dans le présent règlement Les points de recharge des systèmes de partage de véhicules ne devraient être considérés comme étant ouverts au public que s'ils autorisent explicitement l'accès des utilisateurs tiers.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 19

Proposition de règlement

Considérant 17 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 ter) Afin d'améliorer le confort des consommateurs, les États membres devraient encourager les exploitants de points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public à veiller à ce que les heures d'ouverture et de disponibilité de leurs services répondent pleinement aux besoins des utilisateurs finaux.

Amendement 20

Proposition de règlement

Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Les systèmes intelligents de mesure, tels qu'ils sont définis dans la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil[52], permettent de produire des données en temps réel, ce qui est nécessaire pour assurer la stabilité du réseau et encourager une utilisation rationnelle des services de recharge. En fournissant une mesure de la consommation d'énergie en temps réel et des informations précises et transparentes sur le coût, ils encouragent, en combinaison avec des points de recharge intelligents, la recharge à des moments où la demande générale d'électricité est faible et où les prix de l'énergie sont bas. L'utilisation des systèmes intelligents de mesure en combinaison avec des points de recharge intelligents peut optimiser la recharge, offrant ainsi des avantages pour le système électrique et pour l'utilisateur final. Les États membres devraient encourager l'utilisation de systèmes intelligents de mesure pour la recharge des véhicules électriques dans les stations de recharge ouvertes au public, lorsque cela est techniquement réalisable ***et économiquement rationnel***, et veiller à ce que ces systèmes soient conformes aux exigences énoncées à l'article 20 de la directive (UE) 2019/944.	(20) Les systèmes intelligents de mesure, tels qu'ils sont définis dans la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil[52], permettent de produire des données en temps réel, ce qui est nécessaire pour assurer la stabilité du réseau et encourager une utilisation rationnelle des services de recharge. En fournissant une mesure de la consommation d'énergie en temps réel et des informations précises et transparentes sur le coût, ils encouragent, en combinaison avec des points de recharge intelligents, la recharge à des moments où la demande générale d'électricité est faible et où les prix de l'énergie sont bas. L'utilisation des systèmes intelligents de mesure en combinaison avec des points de recharge intelligents peut optimiser la recharge, offrant ainsi des avantages pour le système électrique et pour l'utilisateur final. Les États membres devraient encourager l'utilisation de systèmes intelligents de mesure pour la recharge des véhicules électriques dans les stations de recharge ouvertes au public, lorsque cela est techniquement réalisable, et veiller à ce que ces systèmes soient conformes aux exigences énoncées à l'article 20 de la directive (UE) 2019/944.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 21

Proposition de règlement

Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) Face à l'augmentation du nombre de véhicules électriques dans les transports routiers, ferroviaires, maritimes et autres, les opérations de recharge devront être optimisées et gérées de manière à ne pas provoquer de congestion et à tirer pleinement parti de la disponibilité d'électricité renouvelable et des faibles prix de l'électricité dans le système. ***La*** recharge ***intelligente***, en particulier, ***peut*** faciliter l'intégration ***plus poussée*** des véhicules électriques dans le système électrique, car ***elle permet*** une participation active de la demande par agrégation et par réaction au prix. L'intégration du système peut également être facilitée par la recharge bidirectionnelle (de véhicule à réseau). Tous les points de recharge ***normaux où les véhicules sont généralement stationnés pendant une plus longue période*** devraient donc permettre la recharge intelligente.	(21) Face à l'augmentation du nombre de véhicules électriques dans les transports routiers, ferroviaires, maritimes et autres, les opérations de recharge devront être optimisées et gérées de manière à ne pas provoquer de congestion et à tirer pleinement parti de la disponibilité d'électricité renouvelable et des faibles prix de l'électricité dans le système. ***Les points de*** recharge ***intelligents ainsi que les points de recharge hors réseau***, en particulier, ***peuvent*** faciliter l'intégration des véhicules électriques dans le système électrique ***et réduire l'incidence des véhicules électriques sur le réseau de distribution d'électricité***, car ***ils permettent*** une participation active de la demande par agrégation et par réaction au prix. L'intégration du système peut également être facilitée par la recharge bidirectionnelle (de véhicule à réseau). Tous les points de recharge devraient donc permettre la recharge intelligente.

Amendement 22

Proposition de règlement

Considérant 21 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(21 bis) La recharge bidirectionnelle dans les infrastructures privées et publiques pourrait encourager les personnes à acheter des véhicules électriques, car ceux-ci peuvent alors servir à la fois à la mobilité et au stockage de l'énergie. Par conséquent, il convient d'éviter les obstacles législatifs, tels que la double imposition, afin de mieux justifier l'intérêt économique de la recharge bidirectionnelle, et de mettre à disposition un nombre suffisant de stations de recharge privées et ouvertes au public pour permettre une recharge bidirectionnelle intelligente.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 23

Proposition de règlement

Considérant 21 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(21 ter) ***Pour garantir que l'évolution rapide vers l'électromobilité se déroule de manière durable, l'Union devrait adopter un rôle de chef de file mondial dans le domaine des produits, des technologies, des services et des innovations durables, en particulier pour ce qui est de la mise au point d'une chaîne de valeur circulaire, socialement juste, écologiquement responsable et durable pour les batteries, ce qui comprend la sécurité de l'emploi et la durabilité dans la transition vers des secteurs routier, maritime et aérien à émissions nulles et à faibles émissions.***

Amendement 24

Proposition de règlement

Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Le développement de l'infrastructure pour les véhicules électriques, l'interaction de cette infrastructure avec le système électrique, ainsi que les droits et responsabilités dévolus aux différents acteurs du marché de la mobilité électrique, doivent être conformes aux principes établis par la directive (UE) 2019/944. En ce sens, les gestionnaires de réseaux de distribution devraient coopérer, sur une base non discriminatoire, avec toute personne qui met en place ou exploite des points de recharge ouverts au public, et les États membres devraient veiller à ce que la fourniture d'électricité à un point de recharge puisse faire l'objet d'un contrat avec un fournisseur autre que l'entité qui fournit de l'électricité au foyer ou aux locaux dans lesquels ce point de recharge est situé. L'accès des fournisseurs d'électricité de l'Union aux points de recharge devrait être sans préjudice des dérogations visées à l'article 66 de la directive (UE) 2019/944.	(22) Le développement de l'infrastructure ***en réseau et hors réseau*** pour les véhicules électriques, l'interaction de cette infrastructure avec le système électrique, ainsi que les droits et responsabilités dévolus aux différents acteurs du marché de la mobilité électrique, doivent être conformes aux principes établis par la directive (UE) 2019/944. En ce sens, les gestionnaires de réseaux de distribution devraient coopérer, sur une base non discriminatoire, avec toute personne qui met en place ou exploite des points de recharge ouverts au public, et les États membres devraient veiller à ce que la fourniture d'électricité à un point de recharge puisse faire l'objet d'un contrat avec un fournisseur autre que l'entité qui fournit de l'électricité au foyer ou aux locaux dans lesquels ce point de recharge est situé. L'accès des fournisseurs d'électricité de l'Union aux points de recharge devrait être sans préjudice des dérogations visées à l'article 66 de la directive (UE) 2019/944.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 25

Proposition de règlement

Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) La mise en place et l'exploitation des points de recharge pour les véhicules électriques devraient se faire dans un cadre concurrentiel, la possibilité de déployer ou d'exploiter des infrastructures de recharge étant donnée à toutes les parties intéressées. Compte tenu du nombre limité d'emplacements alternatifs sur les autoroutes, les concessions autoroutières existantes, telles que celles accordées pour les stations de ravitaillement classiques ou les aires de repos, constituent une source de préoccupation particulière, car elles peuvent s'étendre sur de très longues périodes et parfois même ne pas être assorties d'une date de fin précise. Les États membres devraient s'efforcer, dans la mesure du possible et conformément à la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil ([53]), d'attribuer de manière concurrentielle de nouvelles concessions spécifiquement destinées aux stations de recharge situées sur les aires de repos autoroutières existantes ou adjacentes à celles-ci, afin de limiter le coût de déploiement et d'ouvrir la voie à de nouveaux entrants sur le marché.

([53]) Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

Amendement

(23) La mise en place et l'exploitation des points de recharge pour les véhicules électriques devraient se faire dans un cadre concurrentiel, la possibilité de déployer ou d'exploiter des infrastructures de recharge étant donnée à toutes les parties intéressées. ***Par conséquent, les États membres devraient empêcher l'émergence d'exploitants d'infrastructures de recharge dominants pendant la phase de développement des infrastructures. Les autorités régionales et locales appuient cet objectif en désignant des zones pour les exploitants concurrents.*** Compte tenu du nombre limité d'emplacements alternatifs ***pour les exploitants d'infrastructures de recharge*** sur les autoroutes, les concessions autoroutières existantes, telles que celles accordées pour les stations de ravitaillement classiques ou les aires de repos, constituent une source de préoccupation particulière, car elles peuvent s'étendre sur de très longues périodes et parfois même ne pas être assorties d'une date de fin précise. Les États membres devraient s'efforcer, dans la mesure du possible et conformément à la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil ([53]), d'attribuer de manière concurrentielle de nouvelles concessions spécifiquement destinées aux stations de recharge situées sur les aires de repos autoroutières existantes ou adjacentes à celles-ci, afin ***d'éviter d'empiéter sur les espaces verts et*** de limiter le coût de déploiement et d'ouvrir la voie à de nouveaux entrants sur le marché. ***La possibilité d'installer des points de recharge d'exploitants concurrents sur une aire de repos autoroutière peut également être envisagée.***

([53]) Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 26

Proposition de règlement

Considérant 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(23 bis) Les États membres disposent de nombreuses sources de financement pour appuyer le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs, et en particulier la facilité pour la reprise et la résilience établie par le règlement (UE) 2021/241 ([1 bis]), l'instrument d'appui technique de la Commission établi par le règlement (UE) 2021/240 ([1 ter]), le mécanisme pour l'interconnexion en Europe établi par le règlement (UE) 2021/1153 ([1 quater]) ainsi que les partenariats et missions de Horizon Europe, et plus précisément la proposition de mission intitulée «Villes neutres pour le climat et intelligentes», dont le but est de rendre 100 villes neutres sur le plan climatique d'ici 2030. En outre, le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion, établis par le règlement (UE) 2021/1058 ([1 quinquies]), sont disponibles pour appuyer les investissements dans la recherche, l'innovation et le déploiement, en particulier dans les États membres et les régions les moins développés. Le programme InvestEU, quant à lui, peut, par l'intermédiaire de son volet «infrastructures durables», stimuler l'investissement à l'épreuve du temps dans toute l'Union européenne, aider à mobiliser l'investissement privé et offrir des services consultatifs aux promoteurs et aux gestionnaires de projets qui travaillent dans le secteur des infrastructures durables et des actifs mobiles. Ces dernières années, le Groupe Banque européenne d'investissement (Groupe BEI) a également renforcé son appui en faveur de l'accélération de la mise au point de nouvelles technologies, telles que l'électromobilité et la numérisation, en vertu du mécanisme pour des transports plus propres, et il devrait continuer de mettre à disposition une variété de structures de financement dans le but d'aider à accélérer le déploiement. Les États membres devraient exploiter ces possibilités de financement, en particulier pour appuyer les solutions relatives aux transports publics et à la mobilité active, ainsi que pour financer des mesures visant à aider les citoyens en situation de précarité en matière d'énergie et de mobilité.

([1 bis]) ***Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience (JO L 57 du 18.2.2021, p. 17).***

([1 ter]) ***Règlement (UE) 2021/240 du Parlement européen et du Conseil du 10 février 2021 établissant un instrument d'appui (JO L 57 du 18.2.2021, p. 1).***

([1 quater]) ***Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38).***

([1 quinquies]) ***Règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 relatif au Fonds européen de développement régional et au Fonds de cohésion (JO L 231 du 30.6.2021, p. 60).***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 27

Proposition de règlement

Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) La transparence des prix ***est essentielle*** pour garantir une recharge et un ravitaillement faciles et fluides. Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient recevoir des informations précises sur les prix avant le début du service de recharge ou de ravitaillement. Les prix devraient être communiqués d'une manière clairement structurée afin de permettre aux utilisateurs finaux de ***distinguer les différents éléments de coût***.	(24) La transparence des prix ***et l'accessibilité financière sont essentielles*** pour garantir une recharge et un ravitaillement faciles et fluides. Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient recevoir des informations précises sur les prix avant le début du service de recharge ou de ravitaillement. Les prix devraient être communiqués d'une manière clairement structurée ***en indiquant, le cas échéant, le coût par kWh ou par kg*** afin de permettre aux utilisateurs finaux de ***déterminer et d'anticiper le coût total de la procédure de recharge ou de ravitaillement***.

Amendement 28

Proposition de règlement

Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(24 bis) L'adoption des véhicules électriques à batterie et des véhicules à hydrogène entraînera une modification importante des habitudes de recharge, rendant les informations sur la disponibilité des points de recharge électrique et des stations de ravitaillement essentielles pour des déplacements fluides au sein de l'Union. Pour optimiser l'efficacité de la planification du voyage comme de la recharge ou du ravitaillement, les conducteurs devraient recevoir des informations complètes sur la disponibilité de points de recharge et de ravitaillement spécifiques et sur les temps d'attente prévus. Les États membres devraient donc encourager les exploitants à proposer, aux utilisateurs finaux, des systèmes d'information qui soient précis, conviviaux et utilisables dans la ou les langues officielles de l'État membre ainsi qu'en anglais.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 29

Proposition de règlement

Considérant 25

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(25) De nouveaux services apparaissent, notamment pour faciliter l'utilisation des véhicules électriques. Les entités qui proposent ces services, comme les prestataires de services de mobilité, devraient pouvoir opérer dans des conditions de marché équitables. En particulier, les exploitants de points de recharge ne devraient pas accorder un traitement indûment préférentiel à l'un de ces prestataires de services, par exemple par une différenciation injustifiée des prix susceptible d'entraver la concurrence et de se traduire en définitive par des prix plus élevés pour les consommateurs. La Commission ***devrait*** surveiller l'évolution du marché de la recharge. Lors du réexamen du règlement, la Commission prendra des mesures si l'évolution du marché l'exige, par exemple en cas de limitations des services pour les utilisateurs finaux ou de pratiques commerciales susceptibles de restreindre la concurrence.	(25) De nouveaux services apparaissent, notamment pour faciliter l'utilisation des véhicules électriques. Les entités qui proposent ces services, comme les prestataires de services de mobilité, devraient pouvoir opérer dans des conditions de marché équitables. En particulier, les exploitants de points de recharge ne devraient pas accorder un traitement indûment préférentiel à l'un de ces prestataires de services, par exemple par une différenciation injustifiée des prix susceptible d'entraver la concurrence et de se traduire en définitive par des prix plus élevés pour les consommateurs. ***Les autorités de régulation nationales et*** la Commission ***devraient*** surveiller l'évolution du marché de la recharge. ***Au plus tard*** lors du réexamen du règlement, la Commission prendra des mesures si l'évolution du marché l'exige, par exemple en cas de limitations des services pour les utilisateurs finaux ou de pratiques commerciales susceptibles de restreindre la concurrence.

Amendement 30

Proposition de règlement

Considérant 26

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(26) Les véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène affichent actuellement des taux de pénétration du marché très faibles. Toutefois, la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante est essentielle pour permettre le déploiement à grande échelle de véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène, comme le prévoit la communication de la Commission «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre» ([54]). À l'heure actuelle, les points de ravitaillement en hydrogène ne sont déployés que dans quelques États membres et ne sont en grande partie pas adaptés aux véhicules utilitaires lourds, ce qui ne favorise pas la circulation des véhicules à hydrogène dans l'Union. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public devrait garantir le déploiement d'un réseau suffisamment dense de points de ravitaillement en hydrogène sur l'ensemble du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires légers ***et*** lourds fonctionnant à l'hydrogène de se déplacer sans discontinuité dans toute l'Union.	(26) Les véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène affichent actuellement des taux de pénétration du marché très faibles. Toutefois, la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante est essentielle pour permettre le déploiement à grande échelle de véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène, comme le prévoit la communication de la Commission «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre» ([54]). À l'heure actuelle, les points de ravitaillement en hydrogène ne sont déployés que dans quelques États membres et ne sont en grande partie pas adaptés aux véhicules utilitaires lourds, ce qui ne favorise pas la circulation des véhicules à hydrogène dans l'Union. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public devrait garantir le déploiement d'un réseau suffisamment dense de points de ravitaillement en hydrogène sur l'ensemble du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires légers***, aux véhicules utilitaires*** lourds ***et aux transports collectifs de passagers à longue distance*** fonctionnant à l'hydrogène de se déplacer sans discontinuité dans toute l'Union.

([54]) COM(2020)0301.

([54]) COM(2020)0301.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 31

Proposition de règlement

Considérant 27

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(27) Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène devraient pouvoir être ravitaillés sur leur lieu ou à proximité de leur destination, laquelle est généralement située dans une zone urbaine. Afin de garantir qu'un ravitaillement à destination ouvert au public soit possible au moins dans les principales zones urbaines, tous les nœuds urbains tels que définis dans le règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ([55]) devraient être pourvus de telles stations de ravitaillement. Dans les nœuds urbains, les autorités publiques devraient envisager de déployer les stations dans les centres de fret multimodaux, car non seulement ceux-ci constituent la destination habituelle des véhicules utilitaires lourds, mais ils pourraient également alimenter en hydrogène d'autres modes de transport, tels que le rail ***et*** la navigation intérieure.	(27) Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène devraient pouvoir être ravitaillés sur leur lieu ou à proximité de leur destination, laquelle est généralement située dans une zone urbaine. Afin de garantir qu'un ravitaillement à destination ouvert au public soit possible au moins dans les principales zones urbaines, tous les nœuds urbains tels que définis dans le règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ([55]) devraient être pourvus de telles stations de ravitaillement. Dans les nœuds urbains, les autorités publiques devraient envisager de déployer les stations dans les centres de fret multimodaux, car non seulement ceux-ci constituent la destination habituelle des véhicules utilitaires lourds, mais ils pourraient également alimenter en hydrogène d'autres modes de transport, tels que le rail, la navigation intérieure ***et le transport collectif de passagers à longue distance***.

([55]) Règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

([55]) Règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 32

Proposition de règlement

Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) Au stade précoce du déploiement sur le marché, ***un certain niveau d'***incertitude subsiste quant au type de véhicules qui arriveront sur le marché et au type de technologies qui vont se généraliser. Comme indiqué dans la communication de la Commission intitulée «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe ([56]) climatiquement neutre», c'est dans le segment des véhicules utilitaires lourds que la probabilité d'un déploiement de masse précoce des véhicules à hydrogène est jugée la plus grande. Par conséquent, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène devrait, dans un premier temps, s'adresser en priorité à ce segment tout en permettant aux véhicules utilitaires légers de se ravitailler dans des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public. Afin de garantir l'interopérabilité, toutes les stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public devraient au moins fournir de l'hydrogène gazeux à 700 bars. Le déploiement de l'infrastructure devrait également tenir compte de l'émergence de nouvelles technologies, telles que l'hydrogène liquide, qui offrent une plus grande autonomie aux véhicules utilitaires lourds et constituent le choix technologique privilégié de certains constructeurs automobiles. À cette fin, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène devrait également proposer de l'hydrogène liquide en plus de l'hydrogène gazeux à 700 bars.	(28) Au stade précoce du déploiement sur le marché, ***une*** incertitude subsiste quant au type de véhicules qui arriveront sur le marché et au type de technologies qui vont se généraliser. Comme indiqué dans la communication de la Commission intitulée «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe ([56]) climatiquement neutre», c'est dans le segment des véhicules utilitaires lourds que la probabilité d'un déploiement de masse précoce des véhicules à hydrogène est jugée la plus grande. Par conséquent, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène devrait, dans un premier temps, s'adresser en priorité à ce segment tout en permettant aux véhicules utilitaires légers de se ravitailler dans des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public. Afin de garantir l'interopérabilité, toutes les stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public devraient au moins fournir de l'hydrogène gazeux à 700 bars. Le déploiement de l'infrastructure devrait également tenir compte de l'émergence de nouvelles technologies, telles que l'hydrogène liquide, qui offrent une plus grande autonomie aux véhicules utilitaires lourds et constituent le choix technologique privilégié de certains constructeurs automobiles. À cette fin, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène devrait également proposer de l'hydrogène liquide en plus de l'hydrogène gazeux à 700 bars.

([56]) COM(2020) 301 final.

Amendement 33

Proposition de règlement

Considérant 28 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 bis) Il est important de soutenir le déploiement effectif, dans les États membres, des infrastructures de ravitaillement en hydrogène qu'il est prévu d'y déployer. Cette tâche exigera de toutes les parties prenantes qu'elles se coordonnent entre elles, y compris les institutions européennes, nationales et régionales, les organisations syndicales et l'industrie. Les initiatives telles que l'entreprise commune «hydrogène propre», établie par le règlement (UE) 2021/2085 du Conseil, devraient également servir à faciliter et à mobiliser les financements privés afin de parvenir aux objectifs pertinents définis dans le présent règlement.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 34

Proposition de règlement

Considérant 30

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(30) Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient pouvoir payer facilement et aisément à tous les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public, sans devoir conclure un contrat avec l'exploitant du point de recharge ou de ravitaillement ou avec un prestataire de services de mobilité. Par conséquent, dans le cas d'une recharge ou d'un ravitaillement ad hoc, tous les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public devraient accepter ***les*** instruments de paiement qui sont largement utilisés dans l'Union***, et notamment les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement***. Ce mode de paiement ad hoc devrait toujours être mis à la disposition des consommateurs, même lorsque des paiements contractuels sont proposés au point de recharge ou de ravitaillement.	(30) Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient pouvoir payer facilement et aisément à tous les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public, sans devoir conclure un contrat avec l'exploitant du point de recharge ou de ravitaillement ou avec un prestataire de services de mobilité. Par conséquent, dans le cas d'une recharge ou d'un ravitaillement ad hoc, tous les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public devraient accepter ***le paiement par carte électronique ou les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact permettant au moins de lire les cartes de paiement, ainsi que, si possible, d'autres*** instruments de paiement qui sont largement utilisés dans l'Union Ce mode de paiement ad hoc devrait toujours être mis à la disposition des consommateurs, même lorsque des paiements contractuels sont proposés au point de recharge ou de ravitaillement. ***Afin de garantir aux consommateurs la convivialité et la fluidité du paiement aux stations de recharge et de ravitaillement, il convient d'encourager la Commission à modifier la directive (UE) 2015/2366 pour que le paiement sans contact par carte soit possible aux stations de recharge et de ravitaillement.***

Amendement 35

Proposition de règlement

Considérant 30 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(30 bis) Pour garantir que l'infrastructure de recharge soit utilisée de manière effective et renforce la fiabilité et la confiance des consommateurs dans l'électromobilité, il est essentiel de veiller à ce que tous les utilisateurs aient la possibilité d'utiliser les stations de recharge ouvertes au public, quelle que soit la marque de leur véhicule, de manière conviviale et non discriminatoire.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 36

Proposition de règlement

Considérant 31

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(31) Les infrastructures de transport devraient favoriser une mobilité et une accessibilité sans discontinuité pour tous les usagers, y compris les personnes handicapées et les personnes âgées. ***En principe,*** les sites de toutes les stations de recharge et de ravitaillement, ainsi que les stations de recharge et de ravitaillement elles-mêmes, devraient être conçus de manière à pouvoir être ***utilisés par le public le plus large possible***, en particulier par les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées. Ainsi, il conviendrait par exemple de prévoir un espace suffisant autour de l'aire de stationnement, de veiller à ce que la station de recharge ne soit pas installée sur une surface bordurée, de faire en sorte que les boutons ou l'écran de la station de recharge soient à une hauteur appropriée et de s'assurer que le poids des câbles de recharge et de ravitaillement soit tel que les personnes dont la force est limitée puissent les manipuler facilement. En outre, l'interface utilisateur des stations de recharge correspondantes devrait être accessible. En ce sens, les exigences d'accessibilité énoncées aux annexes I et III de la directive (UE) 2019/882 ([57]) devraient être applicables aux infrastructures de recharge et de ravitaillement.	(31) Les infrastructures de transport devraient favoriser une mobilité et une accessibilité sans discontinuité pour tous les usagers, y compris les personnes handicapées et les personnes âgées. Les sites de toutes les stations de recharge et de ravitaillement, ainsi que les stations de recharge et de ravitaillement elles-mêmes, devraient être conçus de manière à pouvoir être ***accessibles et conviviaux pour tous les publics***, en particulier par les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées. Ainsi, il conviendrait par exemple de prévoir un espace suffisant autour de l'aire de stationnement, de veiller à ce que la station de recharge ne soit pas installée sur une surface bordurée, de faire en sorte que les boutons ou l'écran de la station de recharge soient à une hauteur appropriée et de s'assurer que le poids des câbles de recharge et de ravitaillement soit tel que les personnes dont la force est limitée puissent les manipuler facilement. En outre, l'interface utilisateur des stations de recharge correspondantes devrait être accessible. En ce sens, les exigences d'accessibilité énoncées aux annexes I et III de la directive (UE) 2019/882 ([57]) devraient être applicables aux infrastructures de recharge et de ravitaillement.
([57]) Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70).	([57]) Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 37

Proposition de règlement

Considérant 32

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(32) Les installations électriques à quai peuvent être utilisées pour le transport maritime et la navigation intérieure comme source d'énergie propre et contribuer à réduire les incidences environnementales des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. Dans le cadre de l'initiative FuelEU Maritime, les exploitants de porte-conteneurs et de navires à passagers doivent se conformer à des dispositions visant à réduire les émissions à quai. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement devrait garantir au secteur une alimentation électrique à quai suffisante dans les ports maritimes du réseau central et du réseau global du RTE-T pour se conformer à ces exigences. L'application de ces objectifs à tous les ports maritimes du RTE-T devrait garantir l'égalité des conditions de concurrence entre les ports.	(32) Les installations électriques à quai***, qu'elles soient fixes ou mobiles,*** peuvent être utilisées pour le transport maritime et la navigation intérieure comme source d'énergie propre et contribuer à réduire les incidences environnementales des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. ***Par rapport à d'autres solutions, les avantages de l'utilisation de l'alimentation électrique à quai en matière de santé publique et de climat sont importants en ce qui concerne la qualité de l'air des zones urbaines entourant les ports.*** Dans le cadre de l'initiative FuelEU Maritime, les exploitants de porte-conteneurs et de navires à passagers doivent se conformer à des dispositions visant à réduire les émissions à quai. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement devrait garantir au secteur une alimentation électrique à quai suffisante dans les ports maritimes du réseau central et du réseau global du RTE-T pour se conformer à ces exigences. ***En raison des différents cadres de gouvernance régissant les ports maritimes dans l'Union, les États membres peuvent décider, afin d'atteindre ces objectifs, de déployer cette infrastructure dans les terminaux qui enregistrent le plus grand nombre d'escales pour chaque type de navire.*** L'application de ces objectifs à tous les ports maritimes du RTE-T devrait garantir l'égalité des conditions de concurrence entre les ports. ***Compte tenu des coûts et de la complexité liés au déploiement d'électricité à quai dans les ports maritimes, il est essentiel de donner la priorité aux investissements au sein des ports et, le cas échéant, entre les terminaux, qui se révèlent être les plus judicieux sur les plans de l'utilisation, de la viabilité économique, de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique ainsi que de la capacité du réseau.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 38

Proposition de règlement

Considérant 32 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(32 bis) ***Les États membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir des niveaux suffisants de conversion de fréquence et de réserve d'énergie et pour que le réseau électrique soit suffisamment élargi, en connectivité et en capacité, pour assurer une alimentation électrique à quai suffisante pour répondre aux demandes d'électricité résultant de la fourniture d'électricité à quai dans les ports, comme l'exige le présent règlement. Pour assurer la continuité, les États membres devraient moderniser et entretenir le réseau afin qu'il puisse répondre à la demande croissante actuelle et future de services d'alimentation électrique à quai dans les ports. L'impossibilité d'assurer une alimentation électrique à quai suffisante du fait de la faiblesse de la capacité du réseau local alimentant le port devrait être rectifiée par l'État membre et ne pas être considérée comme un manquement du port ni du propriétaire ou de l'exploitant du navire aux obligations du présent règlement, à condition que le gestionnaire du réseau atteste dûment de l'insuffisance de la capacité du réseau local.***

Amendement 39

Proposition de règlement

Considérant 32 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(32 ter) ***Le développement et le déploiement de carburants alternatifs pour le secteur maritime nécessitent une approche coordonnée pour faire correspondre l'offre et la demande et éviter les actifs délaissés. Par conséquent, tous les acteurs publics et privés concernés devraient participer au processus de déploiement des carburants alternatifs et notamment d'électricité à quai, y compris, sans toutefois s'y limiter, les autorités compétentes au niveau local, régional et national, les autorités portuaires, les exploitants de terminaux, les gestionnaires de réseaux, les exploitants d'infrastructures d'alimentation électrique à quai, les propriétaires de navires et les autres acteurs concernés du marché maritime.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 40

Proposition de règlement

Considérant 32 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(32 quater) ***Afin de garantir un cadre législatif cohérent pour l'utilisation et le déploiement de carburants alternatifs, il convient d'harmoniser le présent règlement avec le règlement XXXX/XXX [FuelEU Maritime] et la directive 2003/96/CE [directive sur la taxation de l'énergie]. Cette harmonisation devrait veiller à ce que les dispositions relatives à l'alimentation électrique à quai dans les ports s'accompagnent de règles obligeant les navires à utiliser l'électricité à quai et les incitant à le faire au moyen d'une exonération fiscale.***

Amendement 41

Proposition de règlement

Considérant 32 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(32 quinquies) ***La priorité donnée à certains segments du transport maritime pour la fourniture et l'utilisation d'électricité à quai en vue de réduire les émissions à quai ne devrait pas dispenser les autres segments de contribuer aux objectifs climatiques et à l'objectif «zéro pollution». Par conséquent, dans le cadre du réexamen du présent règlement, la Commission devrait envisager d'étendre les dispositions relatives à la quantité minimale d'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes du réseau central et global du RTE-T afin d'inclure également les navires plus petits et d'autres types de navires. Elle devrait notamment prendre en considération la disponibilité des données pertinentes, la réduction potentielle des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, les progrès technologiques et l'efficacité d'un élargissement du champ d'application en ce qui concerne les avantages pour le climat et la santé, l'ampleur de la charge administrative ainsi que ses conséquences financières et sociales. En outre, elle devrait envisager d'étendre les dispositions pour tenir compte des infrastructures qui fourniront de l'électricité à quai aux navires au mouillage dans une zone portuaire.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 42

Proposition de règlement

Considérant 32 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(32 sexies) ***Il importe d'éviter les actifs délaissés et de s'assurer que les investissements publics et privés réalisés aujourd'hui sont à l'épreuve du temps et contribuent aux objectifs de neutralité climatique tels qu'ils sont définis dans le pacte vert pour l'Europe. Le déploiement de l'électricité à quai dans les ports maritimes doit être envisagé en combinaison avec le déploiement actuel et futur de technologies équivalentes à émissions de gaz à effet de serre et de polluants nulles pouvant servir de solution de substitution, notamment des technologies qui permettent de réduire les émissions et les polluants aussi bien à quai que pendant la navigation.***

Amendement 43

Proposition de règlement

Considérant 34

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(34) Ces objectifs devraient tenir compte des types de navires desservis et de leurs volumes de trafic respectifs. Les ports maritimes dont le volume de trafic est limité pour certaines catégories de navires devraient être exemptés des exigences contraignantes applicables aux catégories de navires correspondantes, sur la base d'un niveau minimal de volume de trafic, afin d'éviter l'installation de capacités sous-utilisées. De même, les objectifs contraignants ne devraient pas viser une demande maximale, mais un volume suffisamment élevé, afin d'éviter la sous-utilisation des capacités et de tenir compte des caractéristiques opérationnelles des ports. Le transport maritime est un élément important de la cohésion et du développement économique des îles dans l'Union. ***La*** capacité de production d'énergie ***de ces îles*** n'est pas toujours suffisante pour répondre à la demande d'énergie nécessaire à l'alimentation électrique à quai. Dans ce cas, ***les îles*** devraient être exemptées de cette exigence, à moins et jusqu'à ce qu'une connexion électrique avec le continent ait été établie ou qu'il existe une capacité suffisante de production locale à partir de sources d'énergie propres.	(34) Ces objectifs devraient tenir compte des types de navires desservis et de leurs volumes de trafic respectifs. Les ports maritimes dont le volume de trafic est limité pour certaines catégories de navires devraient être exemptés des exigences contraignantes applicables aux catégories de navires correspondantes, sur la base d'un niveau minimal de volume de trafic, afin d'éviter l'installation de capacités sous-utilisées. De même, les objectifs contraignants ne devraient pas viser une demande maximale, mais un volume suffisamment élevé, afin d'éviter la sous-utilisation des capacités et de tenir compte des caractéristiques opérationnelles des ports. Le transport maritime est un élément important de la cohésion et du développement économique des îles dans l'Union ***ainsi que des régions ultrapériphériques, où le transport maritime sert à la réalisation d'activités touristiques***. ***Leur*** capacité de production d'énergie et régions n'est pas toujours suffisante pour répondre à la demande d'énergie nécessaire à l'alimentation électrique à quai. Dans ce cas, ***ces territoires*** devraient être exemptés de cette exigence, à moins et jusqu'à ce qu'une connexion électrique avec le continent ait été établie ou qu'il existe une capacité suffisante de production locale à partir de sources d'énergie propres.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 44

Proposition de règlement

Considérant 35

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(35) Un réseau central de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes devrait être disponible d'ici 2025. Les points de ravitaillement en GNL comprennent des terminaux, des citernes, des réservoirs mobiles, ainsi que des bateaux et des barges de soutage pour le GNL.	(35) Un réseau central de points de ravitaillement en GNL***, en hydrogène et en ammoniac*** dans les ports maritimes devrait être disponible d'ici 2025. ***Le déploiement des infrastructures de GNL, en raison du rôle de transition de ce carburant, devrait être guidé par la demande du marché afin d'éviter les actifs délaissés et les capacités sous-utilisées.*** Les points de ravitaillement en GNL comprennent des terminaux, des citernes, des réservoirs mobiles, ainsi que des bateaux et des barges de soutage pour le GNL.

Amendement 45

Proposition de règlement

Considérant 36

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(36) La fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports devrait remplacer la consommation de carburant liquide par une source d'énergie plus propre pour les aéronefs (utilisation de groupes auxiliaires de puissance) ou les groupes électrogènes au sol. Cette approche ***devrait*** réduire les émissions de polluants et les émissions sonores, améliorer la qualité de l'air et réduire les incidences sur le changement climatique. Par conséquent, toutes les opérations de transport aérien commercial devraient avoir la possibilité d'utiliser un approvisionnement externe en électricité lors du stationnement aux portes d'embarquement ou à un poste de stationnement éloigné des aéroports du RTE-T.	(36) La fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports devrait remplacer la consommation de carburant liquide par une source d'énergie plus propre pour les aéronefs (utilisation de groupes auxiliaires de puissance) ou les groupes électrogènes au sol. ***Par conséquent, toutes les opérations de transport aérien commercial relevant du champ d'application du présent règlement devraient utiliser un approvisionnement externe en électricité lors du stationnement aux portes d'embarquement ou à un poste de stationnement éloigné des aéroports. En outre, pour que les aéronefs commerciaux de passagers puissent éteindre complètement leurs moteurs lorsqu'ils sont en stationnement, les systèmes d'alimentation en air préconditionné des aéroports du réseau central du RTE-T devraient être pris en considération.*** Cette approche ***permettrait de*** réduire les émissions de polluants et les émissions sonores, améliorer la qualité de l'air et réduire les incidences sur le changement climatique. Par conséquent, toutes les opérations de transport aérien commercial devraient avoir la possibilité d'utiliser un approvisionnement externe en électricité ***et des systèmes d'alimentation en air préconditionné*** lors du stationnement aux portes d'embarquement ou à un poste de stationnement éloigné des aéroports du RTE-T.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 46

Proposition de règlement

Considérant 37

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(37) Conformément à l'article 3 de la directive 2014/94/UE, les États membres ont défini des cadres d'action nationaux qui exposent leurs plans et leurs objectifs en vue de garantir la réalisation de ces objectifs. Tant l'évaluation des cadres d'action nationaux que l'évaluation de la directive 2014/94/UE ont fait apparaître la nécessité d'une ambition accrue et d'une approche mieux coordonnée entre les États membres, compte tenu de l'accélération qui est attendue en ce qui concerne l'adoption des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs, en particulier des véhicules électriques. En outre, des alternatives ***aux carburants fossiles*** seront nécessaires dans tous les modes de transport afin de concrétiser les ambitions du pacte vert pour l'Europe. Les cadres d'action nationaux en vigueur devraient être révisés pour décrire clairement la manière dont les États membres entendent répondre aux besoins beaucoup plus importants en infrastructures de recharge et de ravitaillement ouvertes au public, tels qu'ils sont exprimés dans les objectifs contraignants. ***De même***, les cadres révisés devraient couvrir tous les modes de transport, y compris ceux pour lesquels il n'existe pas d'objectifs de déploiement contraignants.	(37) Conformément à l'article 3 de la directive 2014/94/UE, les États membres ont défini des cadres d'action nationaux qui exposent leurs plans et leurs objectifs en vue de garantir la réalisation de ces objectifs. Tant l'évaluation des cadres d'action nationaux que l'évaluation de la directive 2014/94/UE ont fait apparaître la nécessité d'une ambition accrue et d'une approche mieux coordonnée entre les États membres, compte tenu de l'accélération qui est attendue en ce qui concerne l'adoption des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs, en particulier des véhicules électriques. En outre, ***les carburants fossiles devraient être supprimés progressivement et*** des alternatives ***durables*** seront nécessaires dans tous les modes de transport afin de concrétiser les ambitions du pacte vert pour l'Europe ***et les objectifs climatiques de l'Union***. Les cadres d'action nationaux en vigueur devraient être révisés pour décrire clairement la manière dont les États membres entendent répondre aux besoins beaucoup plus importants en infrastructures de recharge et de ravitaillement ouvertes au public, tels qu'ils sont exprimés dans les objectifs contraignants. ***Les cadres d'action nationaux devraient se fonder sur une analyse territoriale, définissant les différents besoins et tenant compte, le cas échéant, des plans régionaux et locaux existants de déploiement des infrastructures de recharge et de ravitaillement. Il convient d'accorder une attention particulière aux zones rurales afin de garantir le plein accès à ces infrastructures. En outre***, les cadres révisés devraient ***également*** couvrir tous les modes de transport, y compris ceux pour lesquels il n'existe pas d'objectifs de déploiement contraignants.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 47

Proposition de règlement

Considérant 38

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(38) Les cadres d'action nationaux révisés devraient inclure des mesures d'appui en faveur du développement du marché relatif aux carburants alternatifs, y compris le déploiement des infrastructures nécessaires à mettre en place, en coopération étroite avec les autorités régionales et locales et le secteur concerné, et compte tenu des besoins des petites et moyennes entreprises. En outre, les cadres révisés devraient décrire le cadre national global régissant la planification, l'octroi de permis et la passation de marchés concernant ces infrastructures, y compris les obstacles recensés et les mesures à prendre pour les éliminer afin de permettre un déploiement plus rapide des infrastructures.	(38) Les cadres d'action nationaux révisés devraient ***être alignés sur les objectifs climatiques de l'Union et*** inclure ***des parts de marché et de trafic détaillées, notamment pour le trafic de transit, le suivi et l'évaluation des données sur une base fréquente, la fourniture de projections concernant le marché et*** des mesures d'appui en faveur du développement du marché relatif aux carburants alternatifs, y compris le déploiement des infrastructures nécessaires à mettre en place, en coopération étroite avec les autorités régionales et locales et le secteur concerné, et compte tenu ***de la nécessité d'assurer une transition socialement juste et*** des besoins des petites et moyennes entreprises. En outre, les cadres révisés devraient décrire le cadre national global régissant la planification, l'octroi de permis et la passation de marchés concernant ces infrastructures, y compris les obstacles recensés et les mesures à prendre pour les éliminer afin de permettre un déploiement plus rapide des infrastructures. ***Les cadres d'action nationaux révisés devraient tenir le plus grand compte du principe de primauté de l'efficacité énergétique. Les États membres devraient tenir compte de la recommandation et des lignes directrices récemment publiées sur la mise en œuvre de ce principe, qui expliquent comment les décisions de planification, d'action et d'investissement peuvent réduire la consommation d'énergie dans un certain nombre de secteurs clés, dont les transports.***

Amendement 48

Proposition de règlement

Considérant 39

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(39) La Commission devrait faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des cadres d'action nationaux révisés des États membres en assurant des échanges d'informations et de bonnes pratiques entre États membres.	(39) La Commission devrait faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des cadres d'action nationaux révisés des États membres en assurant des échanges d'informations et de bonnes pratiques entre États membres ***et entre autorités locales et régionales***.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 49

Proposition de règlement

Considérant 40

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(40) Afin de promouvoir les carburants alternatifs et de développer les infrastructures correspondantes, les cadres d'action nationaux devraient consister en des stratégies détaillées destinées à promouvoir les carburants alternatifs dans les secteurs où la décarbonation est difficile, tels que l'aviation, le transport maritime, la navigation intérieure ainsi que le transport ferroviaire sur les segments de réseau qui ne peuvent pas être électrifiés. Les États membres devraient notamment élaborer des stratégies claires en vue de la décarbonation de la navigation intérieure le long du réseau RTE-T, en étroite coopération avec les États membres concernés. Il conviendrait également d'élaborer des stratégies de décarbonation à long terme pour les ports et les aéroports du RTE-T, en mettant notamment l'accent sur le déploiement d'infrastructures pour les navires et les aéronefs à faibles émissions et à émissions nulles, ainsi que pour les lignes ferroviaires qui ne seront pas électrifiées. Sur la base de ces stratégies, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de fixer des objectifs plus contraignants pour ces secteurs.	(40) Afin de promouvoir les carburants alternatifs et de développer les infrastructures correspondantes, les cadres d'action nationaux devraient consister en des stratégies détaillées destinées à promouvoir les carburants alternatifs dans les secteurs où la décarbonation est difficile, tels que l'aviation, le transport maritime, la navigation intérieure ainsi que le transport ferroviaire sur les segments de réseau qui ne peuvent pas être électrifiés. Les États membres devraient notamment élaborer des stratégies claires en vue de la décarbonation de la navigation intérieure le long du réseau RTE-T, en étroite coopération avec les États membres concernés. Il conviendrait également d'élaborer des stratégies de décarbonation à long terme pour les ports et les aéroports du RTE-T, en mettant notamment l'accent sur le déploiement d'infrastructures pour les navires et les aéronefs à faibles émissions et à émissions nulles, ainsi que pour les lignes ferroviaires qui ne seront pas électrifiées. Sur la base de ces stratégies ***et en tenant compte des données relatives au marché national et aux parts de trafic ainsi que des projections concernant le marché***, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de fixer des objectifs plus contraignants pour ces secteurs.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 50

Proposition de règlement

Considérant 40 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(40 bis) ***Tandis que seuls 56 % environ du réseau ferroviaire européen existant sont électrifiés, les trains fonctionnant à l'électricité représentent plus de 80 % du total des trains-kilomètres parcourus. Cependant, l'on estime encore à 6 000 le nombre de trains diesel en service aujourd'hui: étant donné qu'ils sont dépendants des combustibles fossiles, ils génèrent des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique. Il est donc nécessaire et urgent de poursuivre le déploiement de l'infrastructure pour carburants alternatifs dans le secteur ferroviaire afin d'assurer l'abandon des trains fonctionnant aux combustibles fossiles, et garantir ainsi que tous les secteurs des transports jouent leur rôle dans la transition vers une économie neutre sur le plan climatique. Par conséquent, il y a lieu que le présent règlement fixe des objectifs concrets. Différentes technologies sont mises à la disposition du secteur ferroviaire afin d'abandonner les trains diesel, notamment l'électrification directe, les trains à batterie et les applications de l'hydrogène, lorsque l'électrification directe d'un segment n'est pas possible pour des raisons de rentabilité du service. Le développement de ces technologies implique le déploiement d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement adaptée au sein des États membres. Avant de procéder à son déploiement, les États membres devraient étudier soigneusement quels sont les meilleurs emplacements pour cette infrastructure et, en particulier, envisager un déploiement dans les pôles multimodaux et les nœuds urbains. Il convient de tenir pleinement compte du principe de primauté de l'efficacité énergétique dans les décisions de planification et d'investissement.***

Amendement 51

Proposition de règlement

Considérant 41

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(41) Les États membres devraient recourir à un large éventail d'incitations et de mesures ***réglementaires et non*** réglementaires pour atteindre les objectifs contraignants et mettre en œuvre leurs cadres d'action nationaux, en étroite coopération avec les acteurs du secteur privé, lesquels devraient jouer un rôle essentiel dans le soutien au développement des infrastructures pour carburants alternatifs.	(41) Les États membres devraient recourir à un large éventail d'incitations et de mesures ***fondées sur le marché et*** réglementaires pour atteindre les objectifs contraignants et mettre en œuvre leurs cadres d'action nationaux, en étroite coopération avec les ***autorités régionales et locales, ainsi que les*** acteurs du secteur privé, lesquels devraient jouer un rôle essentiel dans le soutien au développement des infrastructures pour carburants alternatifs ***et son financement***.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 52

Proposition de règlement

Considérant 41 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(41 ter) Les États membres cherchant à promouvoir des modes de transport durables devraient mettre en place des mécanismes d'incitation et prendre toutes les mesures nécessaires. Il conviendrait de mettre particulièrement l'accent sur le rôle des autorités municipales ou régionales qui peuvent faciliter l'adoption de véhicules utilisant des carburants alternatifs grâce à des incitations fiscales spécifiques, à des marchés publics ou à des réglementations locales en matière de circulation.

Amendement 53

Proposition de règlement

Considérant 42

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(42) Conformément à la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil ([58]), des parts nationales minimales des passations de marchés publics sont réservées aux autobus propres et à émissions nulles, lorsqu'un autobus propre utilise des carburants alternatifs tels que définis à l'article 2, point 3, du présent règlement. Étant donné que de plus en plus d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus propres et à émissions nulles afin d'atteindre ces objectifs, les États membres devraient inclure la promotion et le développement ciblés des infrastructures d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs cadres d'action nationaux. Les États membres devraient instaurer et maintenir des instruments adéquats pour promouvoir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement également pour les flottes captives, en particulier pour les autobus ***propres et*** à émissions nulles ***au niveau local***.	(42) Conformément à la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil ([58]), des parts nationales minimales des passations de marchés publics sont réservées aux autobus propres et à émissions nulles, lorsqu'un autobus propre utilise des carburants alternatifs tels que définis à l'article 2, point 3, du présent règlement. Étant donné que de plus en plus d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus propres et à émissions nulles afin d'atteindre ces objectifs, les États membres devraient inclure la promotion et le développement ciblés des infrastructures d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs cadres d'action nationaux. Les États membres devraient instaurer et maintenir des instruments adéquats pour promouvoir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement également pour les flottes captives, en particulier pour les autobus ***et les autocars*** à émissions nulles ***et pour le covoiturage le long des routes, et devraient pouvoir compter ce déploiement dans les objectifs fixés par le présent règlement***.

([58]) Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

([58]) Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 54

Proposition de règlement

Considérant 43

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(43) Au vu de la diversité croissante des carburants des véhicules à moteur et de la mobilité routière de plus en plus grande des citoyens de l'Union, il faut fournir aux utilisateurs de véhicules des informations claires et faciles à comprendre sur les carburants disponibles dans les stations de ravitaillement et sur la compatibilité de leur véhicule avec les différents carburants ou points de recharge existant sur le marché de l'Union. Les États membres devraient pouvoir décider d'appliquer aussi ces mesures d'information aux véhicules mis sur le marché ***avant le 18 novembre 2016***.	(43) Au vu de la diversité croissante des carburants des véhicules à moteur et de la mobilité routière de plus en plus grande des citoyens de l'Union, il faut fournir aux utilisateurs de véhicules des informations claires et faciles à comprendre sur les carburants disponibles dans les stations de ravitaillement et sur la compatibilité de leur véhicule avec les différents carburants ou points de recharge existant sur le marché de l'Union. Les États membres devraient pouvoir décider d'appliquer aussi ces mesures d'information aux véhicules ***précédemment*** mis sur le marché.

Amendement 55

Proposition de règlement

Considérant 44

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(44) Des informations simples et facilement comparables sur les prix des différents carburants pourraient jouer un rôle important pour permettre aux utilisateurs de véhicules de mieux évaluer le coût relatif de chacun des carburants disponibles sur le marché. Par conséquent, une comparaison des prix unitaires de certains carburants alternatifs et des carburants classiques, exprimée en «prix du carburant pour 100 km», devrait être affichée à titre d'information dans toutes les stations-service concernées.	(44) Des informations simples et facilement comparables sur les prix des différents carburants pourraient jouer un rôle important pour permettre aux utilisateurs de véhicules de mieux évaluer le coût relatif de chacun des carburants disponibles sur le marché. Par conséquent, une comparaison des prix unitaires de certains carburants alternatifs et des carburants classiques, exprimée en «prix du carburant pour 100 km», devrait être affichée à titre d'information dans toutes les stations-service concernées. ***Il devrait être précisé aux consommateurs que cette comparaison de prix concerne les prix moyens des carburants dans l'État membre, qui peuvent différer des prix effectivement facturés dans la station-service en question. En outre, pour la recharge ad hoc d'électricité et le ravitaillement en hydrogène, le prix facturé dans la station en question devrait également être indiqué par kWh et par kg, respectivement.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 56

Proposition de règlement

Considérant 46

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(46) Les données devraient jouer un rôle fondamental dans le bon fonctionnement des infrastructures de recharge et de ravitaillement. Le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et l'accessibilité de ces données devraient déterminer la qualité globale d'un écosystème d'infrastructures pour carburants alternatifs à même de répondre aux besoins des utilisateurs. En outre, ces données devraient être accessibles de manière cohérente dans tous les États membres. Par conséquent, les données devraient être fournies conformément aux exigences fixées dans la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil ([59]) pour les points d'accès nationaux.	(46) Les données devraient jouer un rôle fondamental dans le bon fonctionnement des infrastructures de recharge et de ravitaillement. Le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et l'accessibilité de ces données devraient déterminer la qualité globale d'un écosystème d'infrastructures pour carburants alternatifs à même de répondre aux besoins des utilisateurs. En outre, ces données devraient être accessibles de manière cohérente dans tous les États membres. Par conséquent, les données devraient être fournies ***sous forme de données ouvertes,*** conformément aux exigences fixées dans la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil ([59]) ***pour les points d'accès nationaux. Pour ce qui est des services qui permettent de voyager sans discontinuité dans toute l'Union, un système à l'échelle de l'Union qui importerait des informations normalisées à partir de systèmes nationaux devrait également être mis en place. Par conséquent, la Commission devrait établir un point d'accès commun au niveau de l'Union, ayant vocation à servir de portail de données permettant aux utilisateurs finaux et aux prestataires de services de mobilité d'accéder facilement aux données pertinentes conservées dans les points d'accès nationaux. Dans la mesure du possible, celui-ci devrait être compatible et interopérable avec les systèmes d'information et de réservation existants mis au point par les États membres. Ce point d'accès pourrait faciliter de meilleures comparaisons de prix pour les consommateurs entre les opérateurs de recharge et de ravitaillement accessibles au public sur le marché intérieur et fournir aux utilisateurs des informations sur l'accessibilité et la disponibilité, les temps d'attente et la capacité restante en carburants alternatifs des points de ravitaillement et de recharge. Cela pourrait contribuer à prévenir les perturbations du trafic et à améliorer la sécurité routière. Ces informations devraient être mises à disposition par l'intermédiaire d'une interface publique à l'échelle de l'Union, actualisée, conviviale, accessible et multilingue.***

([59]) Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

([59]) Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 57

Proposition de règlement

Considérant 52

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(52) Dans le cadre de l'application du présent règlement, la Commission devrait consulter les groupes d'experts concernés, ***et*** en particulier le forum pour des transports durables et le forum européen du transport maritime durable. Cette consultation d'experts revêt une importance particulière lorsque la Commission a l'intention d'adopter des actes délégués ou d'exécution en vertu du présent règlement.	(52) Dans le cadre de l'application du présent règlement, la Commission devrait consulter ***un large éventail d'organisations et de parties prenantes, y compris, mais pas uniquement, des associations de consommateurs, des municipalités, des villes et des régions, ainsi que*** les groupes d'experts concernés, en particulier le forum pour des transports durables et le forum européen du transport maritime durable. Cette consultation d'experts revêt une importance particulière lorsque la Commission a l'intention d'adopter des actes délégués ou d'exécution en vertu du présent règlement.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 58

Proposition de règlement

Considérant 53

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(53) L'infrastructure pour carburants alternatifs est un secteur qui se développe rapidement. L'absence de spécifications techniques communes constitue un obstacle à la création d'un marché unique des infrastructures pour carburants alternatifs. Par conséquent, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE afin de normaliser les spécifications techniques dans les domaines où des spécifications techniques communes sont encore manquantes bien que nécessaires. Il s'agit notamment de la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge, de la communication entre le point de recharge et le système de gestion du logiciel de recharge (arrière-plan), de la communication relative au service d'itinérance du véhicule électrique et de la communication avec le réseau électrique. Il est également nécessaire de définir le cadre de gouvernance approprié et les rôles des différents acteurs participant à l'écosystème de communication de véhicule à réseau. En ***outre,*** les progrès technologiques récents, tels que les réseaux routiers électriques, ***doivent être pris en considération***. S'agissant de la fourniture de données, il convient de prévoir des types de données supplémentaires et des spécifications techniques en ce qui concerne le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et à l'accessibilité de ces données.	(53) L'infrastructure pour carburants alternatifs est un secteur qui se développe rapidement. L'absence de spécifications techniques communes constitue un obstacle à la création d'un marché unique des infrastructures pour carburants alternatifs. Par conséquent, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE afin de normaliser les spécifications techniques dans les domaines où des spécifications techniques communes sont encore manquantes bien que nécessaires. Il s'agit notamment de la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge, de la communication entre le point de recharge et le système de gestion du logiciel de recharge (arrière-plan), de la communication relative au service d'itinérance du véhicule électrique et de la communication avec le réseau électrique***, tout en assurant un niveau élevé de protection en matière de cybersécurité et de données des consommateurs***. Il est également nécessaire de définir ***rapidement*** le cadre de gouvernance approprié et les rôles des différents acteurs participant à l'écosystème de communication de véhicule à réseau***, tout en prenant en considération et*** en ***soutenant*** les progrès technologiques récents ***qui présentent un fort potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre***, tels que les réseaux routiers électriques, ***notamment les solutions de recharge par induction ou par lignes aériennes***. S'agissant de la fourniture de données, il convient de prévoir des types de données supplémentaires et des spécifications techniques en ce qui concerne le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et à l'accessibilité de ces données. ***Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». 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 59

Proposition de règlement

Considérant 54 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(54 bis) Étant donné que le présent règlement entraînera des coûts de mise en conformité supplémentaires pour les secteurs concernés, des mesures compensatoires doivent être prises afin d'éviter que le niveau total des charges réglementaires n'augmente. La Commission devrait donc être tenue de présenter, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, des propositions compensant les charges réglementaires introduites par le présent règlement, par la révision ou la suppression des dispositions d'autres règlements de l'Union qui génèrent des frais de mise en conformité inutiles dans les secteurs concernés.

Amendement 60

Proposition de règlement

Article 1 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Le présent règlement fixe des objectifs nationaux ***contraignants*** pour le déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, pour les véhicules routiers, les navires et les aéronefs en stationnement. Il établit des spécifications techniques communes et des exigences en matière d'information des utilisateurs, de fourniture des données et de paiement applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs.	1. Le présent règlement fixe des objectifs nationaux ***minimaux*** pour le déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, pour les véhicules routiers, les navires***, les trains*** et les aéronefs en stationnement. Il établit des spécifications techniques communes et des exigences en matière d'information des utilisateurs, de fourniture des données et de paiement applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs.

Amendement 61

Proposition de règlement

Article 1 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Le présent règlement établit un mécanisme d'établissement de rapports visant à favoriser la coopération et garantit un suivi rigoureux des progrès accomplis. Ce mécanisme comprend un processus structuré, transparent et ***itératif*** entre la Commission et les États membres en vue de la finalisation des cadres d'action nationaux et de leur mise en œuvre ultérieure, ainsi que les actions correspondantes de la Commission.	3. Le présent règlement établit un mécanisme d'établissement de rapports visant à favoriser la coopération et garantit un suivi rigoureux des progrès accomplis. Ce mécanisme comprend un processus ***de gouvernance*** structuré, transparent***, itératif*** et ***à plusieurs niveaux*** entre la Commission et les États membres ***et entre les autorités régionales et les autorités locales*** en vue de la finalisation des cadres d'action nationaux***, compte tenu des stratégies locales et régionales de déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs,*** et de leur mise en œuvre ultérieure, ainsi que les actions correspondantes de la Commission.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 62

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis) «le long du réseau du RTE-T», s'agissant des stations de recharge électrique et des stations de ravitaillement en hydrogène, des stations qui se situent sur le réseau du RTE-T ou à moins de 1,5 km de distance de la sortie la plus proche d'une route du RTE-T;

Amendement 63

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 3 — sous-point a — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) les «carburants alternatifs pour véhicules à émissions nulles»:	a) les «carburants alternatifs pour véhicules***, navires et aéronefs*** à émissions nulles»:

Amendement 64

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 3 — sous-point b — tiret 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— les combustibles ou carburants issus de la biomasse et les biocarburants, au sens de l'article 2, points 27) et 33), de la directive (UE) 2018/2001,	— les combustibles ou carburants issus de la biomasse***, y compris le biogaz,*** et les biocarburants, au sens de l'article 2, points 27***), 28***) et 33), de la directive (UE) 2018/2001,

Amendement 65

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 3 — sous-point c — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) les «combustibles fossiles alternatifs» dans une phase de transition:	c) les «combustibles fossiles alternatifs» dans une phase de transition ***limitée***:

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	9 bis) «communauté énergétique citoyenne», une communauté au sens de l'article 2, point 11), de la directive (UE) 2019/944;

Amendement 67

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
17) «réseau routier électrique», une installation physique située sur une route et qui permet le transfert d'électricité vers un véhicule électrique ***lorsque le véhicule est en mouvement***;	17) «réseau routier électrique», une installation physique située sur une route et qui permet le transfert d'électricité vers un véhicule électrique ***afin de fournir à celui-ci l'énergie nécessaire à sa propulsion ou à sa recharge dynamique***;

Amendement 68

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	17 bis) «recharge dynamique», la recharge de la batterie d'un véhicule électrique lorsque ce véhicule est en mouvement;

Amendement 69

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	19 bis) «principe de primauté de l'efficacité énergétique», le principe de primauté de l'efficacité énergétique au sens de l'article 2, point 18), du règlement (UE) 2018/1999;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 70

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	19 ter) «neutralité technologique», la neutralité technologique telle que définie au considérant 25 de la directive (UE) 2018/1972;

Amendement 71

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 35 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	35 bis) «carte de paiement», un service de paiement qui fonctionne sur la base d'une carte de débit ou de crédit physique et numérique et qui comprend des cartes de paiement intégrées dans une application pour téléphone intelligent;

Amendement 72

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 35 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	35 ter) «service de paiement», un service de paiement au sens de l'article 4, point 3), de la directive (UE) 2015/2366;

Amendement 73

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 37 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	37 bis) «système d'air préconditionné», un système fixe ou mobile installé dans un aéroport qui fournit une alimentation externe en air conditionné pour refroidir, ventiler ou chauffer les cabines des aéronefs en stationnement;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 74

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 38

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
38) «infrastructure pour carburants alternatifs ouverte au public», une infrastructure pour carburants alternatifs qui est située sur un site ou un lieu ouvert au grand public, que l'infrastructure pour carburants alternatifs soit située sur une propriété publique ou privée, que des limitations ou des conditions s'appliquent ou non en ce qui concerne l'accès au site ou au lieu et quelles que soient les conditions applicables à l'utilisation de l'infrastructure pour carburants alternatifs;	38) «infrastructure pour carburants alternatifs ouverte au public», une infrastructure pour carburants alternatifs qui est située sur un site ou un lieu ouvert au grand public, ***y compris aux personnes à mobilité réduite,*** que l'infrastructure pour carburants alternatifs soit située sur une propriété publique ou privée, que des limitations ou des conditions s'appliquent ou non en ce qui concerne l'accès au site ou au lieu et quelles que soient les conditions applicables à l'utilisation de l'infrastructure pour carburants alternatifs.

Amendement 75

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 40

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
40) «recharge ad hoc», un service de recharge acheté par un utilisateur final sans qu'il n'ait besoin de s'enregistrer, de conclure un accord écrit ou d'établir une relation commerciale à plus long terme avec l'exploitant du point de recharge au-delà du simple achat du service;	40) «recharge ad hoc», un service de recharge acheté par un utilisateur final sans qu'il n'ait besoin de s'enregistrer, de conclure un accord écrit ou d'établir une relation commerciale à plus long terme avec l'exploitant du point de recharge ***ou de se connecter ou de s'identifier électroniquement à des services d'intermédiation en ligne*** au-delà du simple achat du service;

Amendement 76

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 41

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
41) «point de recharge», une interface fixe ou mobile qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kW dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques;	41) «point de recharge», une interface fixe ou mobile***, sur réseau ou hors réseau,*** qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kW dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 77

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 49

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
49) «point de ravitaillement», une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en tout carburant alternatif liquide ou gazeux par l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile, qui n'est capable de ravitailler qu'un seul véhicule à la fois;	49) «point de ravitaillement», une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en tout carburant alternatif liquide ou gazeux par l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile, qui n'est capable de ravitailler qu'un seul véhicule ***ou navire*** à la fois;

Amendement 78

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 54 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	54 bis) «communauté d'énergie renouvelable», une communauté au sens de l'article 2, point 16), de la directive (UE) 2018/2001;

Amendement 79

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 56

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
56) «aire de stationnement sûre et sécurisée», une aire de stationnement et de repos, telle que visée à l'article 17, paragraphe 1, point b), qui est réservée pour le stationnement de nuit des véhicules utilitaires lourds;	56) «aire de stationnement sûre et sécurisée», une aire de stationnement et de repos telle que visée à l'article 17, paragraphe 1, point b), ***du règlement (UE) nº 1315/2013,*** qui est réservée pour le stationnement de nuit des véhicules utilitaires lourds ***et qui a été certifiée conformément aux dispositions de l'article 8 bis du règlement (CE) nº 561/2006***;

Amendement 80

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 57

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
57) «navire à quai», un navire à quai ***au sens*** de ***l'article 3, point n), du règlement (UE) 2015/757***;	57) «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***;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 81

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 58

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
58) «alimentation électrique à quai», l'approvisionnement en électricité au moyen d'une ***interface*** normalisée des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure à quai;	58) «alimentation électrique à quai», l'approvisionnement en électricité au moyen d'une ***installation fixe, flottante ou mobile*** normalisée des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure à quai;

Amendement 82

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 66 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	66 bis) «pôle multimodal», une infrastructure de services de mobilité, telle qu'une gare ou un terminal pour le transport ferroviaire, routier, aérien et maritime, ainsi que pour la navigation intérieure, qui favorise le «transport multimodal» défini à l'article 3, point n), du règlement (UE) nº 1315/2013;

Amendement 83

Proposition de règlement

Article 2 — alinéa 1 — point 66 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	66 ter) «véhicules de catégorie L», les véhicules motorisés à deux, trois ou quatre roues relevant des catégories définies dans le règlement (UE) nº 168/2013 et à l'annexe I, y compris les vélos à moteur, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles à deux ou trois roues, les motocycles avec side-car, les quads routiers légers et lourds et les quadrimobiles légers et lourds.

Amendement 84

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — tiret 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— des stations de recharge ouvertes au public, réservées aux véhicules utilitaires légers et fournissant une puissance de sortie suffisante pour ces véhicules soient déployées sur leur territoire.	— des stations de recharge ouvertes au public, réservées aux véhicules utilitaires légers et fournissant une puissance de sortie suffisante pour ces véhicules soient déployées sur leur territoire ***et réparties de manière équilibrée pour soutenir les déplacements multimodaux;***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 85

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — tiret 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	— ***des stations de recharge pour les véhicules utilitaires légers ouvertes au public soient déployées en nombre suffisant sur la voie publique dans les zones résidentielles où les véhicules stationnent généralement pendant de longues périodes;***

Amendement 86

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — tiret 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	— ***des stations de recharge pour les véhicules utilitaires légers ouvertes au public en nombre suffisant permettent d'effectuer des recharges intelligentes et bidirectionnelles;***

Amendement 87

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — tiret 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	— ***le raccordement au réseau et la capacité du réseau soient fournis.***

Amendement 88

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins ***1*** kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public; ***et***	a) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins ***3*** kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public ***si la part que représentent les véhicules utilitaires légers électriques à batterie au sein de la flotte totale prévue de véhicules utilitaires légers de l'État membre concerné est inférieure à 1 %***;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 89

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale de 2,5 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part de véhicules utilitaires légers électriques à batterie par rapport à la flotte totale prévue de véhicules utilitaires légers électriques à batterie dans l'État membre concerné est égale ou supérieure à 1 % mais inférieure à 2,5 %;

Amendement 90

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a ter) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 2 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part de véhicules utilitaires légers électriques à batterie par rapport à la flotte totale prévue de véhicules utilitaires légers dans l'État membre concerné est égale ou supérieure à 2,5 % mais inférieure à 5 %;

Amendement 91

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a quater) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1,5 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part de véhicules utilitaires légers électriques à batterie par rapport à la flotte totale prévue de véhicules utilitaires légers électriques à batterie dans l'État membre concerné est égale ou supérieure à 5 % mais inférieure à 7,5 %; et

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 92

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a quinquies) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part de véhicules utilitaires légers électriques à batterie par rapport à la flotte totale prévue de véhicules utilitaires légers dans l'État membre concerné est égale ou supérieure à 7,5 %;

Amendement 93

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins ***0,66*** kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public.	b) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins ***2*** kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public ***si la part de véhicules électriques par rapport au parc total prévu de véhicules dans l'État membre concerné est inférieure à 1 %;***

Amendement 94

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1,65 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part de véhicules utilitaires légers électriques à batterie par rapport au parc total prévu de véhicules dans l'État membre concerné est égale ou supérieure à 1 % mais inférieure à 2,5 %;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 95

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point b ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b ter) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1,33 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part de véhicules électriques par rapport au parc total prévu de véhicules dans l'État membre concerné est égale ou supérieure à 2,5 % mais inférieure à 5 %;

Amendement 96

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point b quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b quater) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part de véhicules électriques par rapport au parc total prévu de véhicules dans l'État membre concerné est égale ou supérieure à 5 % mais inférieure à 7,5 %; et

Amendement 97

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point b quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b quinquies) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 0,66 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part de véhicules électriques par rapport au parc total prévu de véhicules dans l'État membre concerné est égale ou supérieure à 7,5 %.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 98

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Sans préjudice du paragraphe 1, deuxième alinéa, point (a), les États membres veillent au déploiement d'objectifs de puissance minimale des infrastructures de recharge au niveau national suffisante pour:
	— 3 % du parc total de véhicules utilitaires légers au 31 décembre 2027;
	— 5 % du parc total de véhicules utilitaires légers au 31 décembre 2030;

Amendement 99

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 — point a — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le long du réseau central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:	a) le long du réseau central ***et du réseau global*** du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:

Amendement 100

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 — point a –sous-point i

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***300*** kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***150*** kW;	i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***600*** kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***300*** kW;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 101

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 — point a — sous-point ii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***600*** kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***150*** kW;	ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***900*** kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***350*** kW;

Amendement 102

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 — point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le long du réseau global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:	***supprimé***
i) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 300 kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;	
ii) au plus tard le 31 décembre 2035, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 600 kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW.	

Amendement 103

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. En cas de pénétration rapide des véhicules électriques dans le marché au cours d'une période de référence donnée, les États membres devraient raccourcir les délais prévus au paragraphe 2 en conséquence et augmenter les objectifs pour les parcs de recharge en conséquence.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 104

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 ter. Si les coûts sont disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article:
	a) aux régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne; ou
	b) aux îles qui ne sont pas raccordées aux réseaux d'énergie continentaux et relèvent de la définition des petits réseaux connectés ou des réseaux isolés conformément à la directive (UE) 2019/944.
	Dans ces cas, l'État membre justifie ses décisions auprès de la Commission et met à disposition toutes les informations pertinentes dans ses cadres d'action nationaux.

Amendement 105

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 quater. À la suite d'une demande motivée d'un État membre, la Commission peut accorder une dérogation à l'exigence prévue au paragraphe 2 pour les routes du RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 2 000 véhicules utilitaires légers, étant entendu que l'infrastructure ne peut être justifiée sur le plan des coûts-avantages socio-économiques. Si une dérogation lui est accordée, un État membre peut déployer sur ces routes un seul parc de recharge ouvert au public qui dessert les deux sens de circulation, tout en satisfaisant aux exigences énoncées au paragraphe 2 pour ce qui est de la distance, de la puissance de sortie totale du parc, du nombre de points de recharge et de la puissance de sortie d'un seul point pour un sens de circulation, à condition que le parc de recharge soit facilement accessible dans les deux sens de circulation. La Commission accorde ces dérogations dans des cas dûment justifiés, après évaluation de la demande motivée présentée par l'État membre.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 106

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 quinquies. À la suite d'une demande motivée d'un État membre, la Commission peut accorder une dérogation à l'exigence d'intervalles maximaux prévue au paragraphe 2 du présent article pour les routes du RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 1500 véhicules utilitaires légers, étant entendu que l'infrastructure ne peut être justifiée sur le plan des coûts-avantages socio-économiques. Lorsqu'une telle dérogation leur est accordée, les États membres peuvent autoriser un intervalle maximal pouvant aller jusqu'à 100 km entre les points de recharge. La Commission accorde ces dérogations dans des cas dûment justifiés, après évaluation de la demande motivée présentée par l'État membre.

Amendement 107

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 2 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 sexies. Dans les zones et régions à forte densité de population où le nombre de places de stationnement hors voirie est insuffisant ou où le nombre de véhicules légers électriques immatriculés est élevé, les États membres veillent à augmenter le nombre de stations de recharge ouvertes au public en conséquence, afin de fournir l'infrastructure nécessaire et de soutenir l'évolution du marché.

Amendement 108

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les États membres voisins ***veillent*** à ce que les intervalles maximaux visés aux points a) et b) ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.	3. Les États membres voisins ***prennent les mesures nécessaires pour veiller*** à ce que les intervalles maximaux visés aux points a) et b) ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.

Amendement 109

Proposition de règlement

Article 3 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. La Commission prend les mesures nécessaires pour assurer la coopération avec les pays tiers, notamment les pays candidats et les pays tiers dans lesquels se trouvent des couloirs de transit reliant les États membres.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 110

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point a — sous-point i

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***1 400*** kW et comprend au moins ***une station*** de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***350*** kW;	i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***2 000*** kW et comprend au moins ***deux stations*** de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***800*** kW;

Amendement 111

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point a — sous-point ii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***3 500*** kW et comprend au moins ***deux*** stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***350***kW;	ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***5 000*** kW et comprend au moins ***quatre*** stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***800***kW;

Amendement 112

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point b — sous-point i

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***1 400*** kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***350***kW;	i) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***2 000*** kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***800*** kW;

Amendement 113

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point b — sous-point ii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
ii) au plus tard le 31 décembre 2035, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***3 500*** kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***350*** kW;	ii) au plus tard le 31 décembre 2035, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins ***5 000*** kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***800*** kW;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 114

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) à la suite d'une demande motivée d'un État membre, la Commission peut accorder une dérogation à l'exigence prévue au paragraphe 1 pour les routes du RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 800 véhicules utilitaires lourds, étant entendu que l'infrastructure ne peut être justifiée sur le plan des coûts-avantages socio-économiques. Si une dérogation lui est accordée, un État membre peut déployer sur ces routes un seul parc de recharge ouvert au public qui dessert les deux sens de circulation, tout en satisfaisant aux exigences énoncées au paragraphe 1 pour ce qui est de la distance, de la puissance de sortie totale du parc, du nombre de points de recharge et de la puissance de sortie d'un seul point pour un sens de circulation, à condition que le parc de recharge soit facilement accessible dans les deux sens de circulation. La Commission accorde ces dérogations dans des cas dûment justifiés, après évaluation de la demande motivée présentée par l'État membre;

Amendement 115

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point b ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b ter) à la suite d'une demande motivée d'un État membre, la Commission peut accorder une dérogation à l'exigence d'intervalles maximaux prévue au paragraphe 1 du présent article pour les routes du RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 600 véhicules utilitaires lourds, étant entendu que l'infrastructure ne peut être justifiée sur le plan des coûts-avantages socio-économiques. Lorsqu'une telle dérogation leur est accordée, les États membres peuvent autoriser un intervalle maximal pouvant aller jusqu'à 100 km entre les points de recharge. La Commission accorde ces dérogations dans des cas dûment justifiés, après évaluation de la demande motivée présentée par l'État membre;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 116

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) au plus tard le 31 décembre ***2030***, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins ***une station*** de recharge ***réservée*** aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW;	c) au plus tard le 31 décembre ***2027***, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins ***deux stations*** de recharge ***réservées*** aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW***, qui permettent d'effectuer des recharges intelligentes et bidirectionnelle***;

Amendement 117

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c bis) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins quatre stations de recharge réservées aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW, qui permettent d'effectuer des recharges intelligentes et bidirectionnelles;

Amendement 118

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins ***600*** kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***150*** kW;	d) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins ***1 400*** kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***350*** kW;

Amendement 119

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 — point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins ***1 200*** kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***150*** kW.	e) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins ***3 500*** kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins ***350*** kW.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 120

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les exigences visées au paragraphe 1, points c), c bis), d) et e), s'appliquent en sus des exigences énoncées au paragraphe 1, points a) et b).

Amendement 121

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 ter. La Commission examine s'il y a lieu d'augmenter la puissance de sortie individuelle visée au paragraphe 1, points a), b), d) et e), une fois que les spécifications techniques communes seront disponibles et complétées conformément à l'annexe II dans le cadre du réexamen du présent règlement, visé à l'article 22.

Amendement 122

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 quater. Les États membres veillent à ce que le raccordement au réseau électrique et la capacité du réseau nécessaires soient fournis. Par conséquent, il convient que les États membres, en coordination avec les parties prenantes concernées, effectuent une analyse avant 2025 afin d'évaluer et de planifier les interventions nécessaires de renforcement des réseaux électriques.

Amendement 123

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les États membres voisins ***veillent*** à ce que les intervalles maximaux visés aux points a) et b) ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.	2. Les États membres voisins ***prennent les mesures nécessaires pour veiller*** à ce que les intervalles maximaux visés aux points a) et b) ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 124

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. La Commission prend les mesures nécessaires pour assurer la coopération avec les pays tiers, notamment les pays candidats et les pays tiers dans lesquels se trouvent des couloirs de transit reliant les États membres.

Amendement 125

Proposition de règlement

Article 4 — paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 ter. Si les coûts sont disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement, un État membre peut décider de ne pas appliquer les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article:
	a) aux régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne; ou
	b) aux îles qui ne sont pas raccordées aux réseaux d'énergie continentaux et relèvent de la définition des petits réseaux connectés ou des réseaux isolés conformément à la directive (UE) 2019/944.
	Dans ces cas, les États membres justifient leurs décisions auprès de la Commission et mettent à disposition toutes les informations pertinentes dans leur cadres d'action nationaux.

Amendement 126

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 2 — point a — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) ***dans*** les stations de recharge ouvertes au public ***dont la puissance de sortie est inférieure*** à ***50 kW, déployées à partir*** de ***la date visée à l'article 24***, les exploitants de points de recharge acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels au moins ***l'un*** des ***suivants:***	***dans*** les stations de recharge ouvertes au public ***déployées*** à ***partir du [date*** de ***l'entrée en vigueur du présent règlement]***, les exploitants de points de recharge acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels ***les lecteurs de cartes de paiement ou les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant*** au moins ***de lire les cartes de paiement. En outre, si possible, des dispositifs connectés à l'internet permettant, par exemple, de générer et d'utiliser spécifiquement un code QR pour l'opération de paiement, peuvent être fournis.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 127

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 2 — point a — sous-point i

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) les lecteurs de cartes de paiement;	***supprimé***

Amendement 128

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 2 — point a — sous-point ii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
ii) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement;	***supprimé***

Amendement 129

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 2 — point a — sous-point iii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
iii) les dispositifs connectés à l'internet permettant, par exemple, de générer et d'utiliser spécifiquement un code QR pour l'opération de paiement;	***supprimé***

Amendement 130

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 2 — point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) dans les stations de recharge ouvertes au public dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW, déployées à partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels au moins l'un des suivants:	***supprimé***

Mercredi 19 octobre 2022

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) les lecteurs de cartes de paiement;	
ii) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement.	

Amendement 131

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 2 — alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir du 1er janvier 2027, les exploitants de points de recharge veillent à ce que toutes les stations de recharge ouvertes au public ***dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW qu'ils exploitent*** soient conformes ***à l'exigence énoncée*** au ***point b)***.	À partir du 1er janvier 2027, les exploitants de points de recharge veillent à ce que toutes les stations de recharge ouvertes au public soient conformes ***aux exigences énoncées*** au ***présent paragraphe***.

Amendement 132

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 2 — alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les exigences énoncées ***aux points a) et b)*** ne s'appliquent pas aux points de recharge ouverts au public où il ne faut pas payer pour le service de recharge.	Les exigences énoncées ***au présent paragraphe*** ne s'appliquent pas aux points de recharge ouverts au public où il ne faut pas payer pour le service de recharge.

Amendement 133

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Lorsqu'ils proposent une authentification automatique à un point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent, les exploitants de points de recharge veillent à ce que les utilisateurs finals aient toujours le droit de ne pas utiliser l'authentification automatique et puissent soit effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule, comme prévu au paragraphe 3, soit utiliser une autre solution de recharge contractuelle proposée à ce point de recharge. Les exploitants de points de recharge affichent cette option de manière transparente et la proposent de manière pratique à l'utilisateur final, à chaque point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent et où ils proposent l'authentification automatique.	3. Lorsqu'ils proposent une authentification automatique à un point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent, les exploitants de points de recharge veillent à ce que les utilisateurs finals aient toujours le droit de ne pas utiliser l'authentification automatique et puissent soit effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule, comme prévu au paragraphe 3, soit utiliser une autre solution de recharge contractuelle proposée à ce point de recharge. Les exploitants de points de recharge affichent cette option de manière transparente et la proposent de manière pratique à l'utilisateur final, ***et veillent à ce que l'itinérance de la recharge électrique soit possible,*** à chaque point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent et où ils proposent l'authentification automatique.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 134

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Les prix facturés par les exploitants de points de recharge ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de recharge ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que de manière proportionnée, sur la base d'une justification objective.	4. ***Les exploitants de points de recharge ouverts au public veillent à ce que tout prestataire de services de mobilité ait accès de manière non discriminatoire aux stations de recharge qu'ils exploitent. Les*** prix facturés par les exploitants de points de recharge ouverts au public sont raisonnables ***et abordables***, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de recharge ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que de manière proportionnée, sur la base d'une justification objective ***ou de clauses contractuelles***.

Amendement 135

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. Les États membres prennent des mesures appropriées en vue d'empêcher les pratiques déloyales qui ciblent les consommateurs, y compris en ce qui concerne les prix fixés pour l'utilisation des points de recharge ouverts au public, telles que le gonflement des prix, avec pour objectif général de protéger la concurrence sur le marché et les droits des consommateurs. L'adoption de ces mesures est fondée sur un suivi régulier des prix et des pratiques des fabricants de véhicules et des exploitants de points de recharge. Les États membres informent la Commission de l'adoption de ces mesures par l'intermédiaire de l'autorité de régulation compétente.

Amendement 136

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 5 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les exploitants de points de recharge affichent clairement le prix ad hoc et tous ses éléments dans toutes les stations de recharge ouvertes au public qu'ils exploitent, de sorte ***qu'ils*** soient ***connus*** des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de recharge. ***Les exploitants de points de recharge affichent clairement au moins les éléments de prix suivants, s'ils sont d'application dans la station de recharge:***	5. Les exploitants de points de recharge affichent clairement le prix ad hoc ***par kWh*** et tous ses éléments dans toutes les stations de recharge ouvertes au public qu'ils exploitent, de sorte ***que ces informations*** soient ***connues*** des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de recharge.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 137

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 5 — tiret 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— ***le prix par session,***	***supprimé***

Amendement 138

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 5 — tiret 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— ***le prix par minute,***	***supprimé***

Amendement 139

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 5 — tiret 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— ***le prix par kWh.***	***supprimé***

Amendement 140

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Les prix facturés par les prestataires de services de mobilité aux utilisateurs finals sont raisonnables, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de recharge, et spécifiques à leur session de recharge prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en ***distinguant*** clairement ***les éléments de prix facturés*** par l'exploitant du point de recharge, les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances appliqués par le prestataire de services de mobilité. Les frais sont raisonnables, transparents et non discriminatoires. Aucune redevance supplémentaire n'est appliquée pour l'itinérance transfrontière de la recharge électrique.	6. Les prix facturés par les prestataires de services de mobilité aux utilisateurs finals sont raisonnables ***et abordables***, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de recharge, et spécifiques à leur session de recharge prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en ***affichant*** clairement ***le prix par kWh facturé*** par l'exploitant du point de recharge, les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances appliqués par le prestataire de services de mobilité. Les frais sont raisonnables ***et abordables***, transparents et non discriminatoires. Aucune redevance supplémentaire n'est appliquée pour l'itinérance transfrontière de la recharge électrique.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 141

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 bis. Les exploitants de points de recharge intelligents ou bidirectionnels mettent à disposition les informations qu'ils reçoivent de la part des gestionnaires de réseau de transport et des fournisseurs d'électricité ou via leur propre production d'électricité concernant la part d'électricité renouvelable dans le réseau de transport et les émissions de gaz à effet de serre associées. Ces informations sont mises à disposition à intervalles réguliers et en temps réel, elles sont accompagnées de prévisions, lorsque celles-ci sont disponibles, et, le cas échéant, les conditions du contrat avec le fournisseur d'électricité s'appliquent.

Amendement 142

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. À partir de ***la date visée à l'article 24***, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ***ouverts au public*** qu'ils exploitent ***soient des points de recharge*** connectés.	7. À partir ***du [date*** de ***l'entrée en vigueur du présent règlement]***, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ***nouvellement construits ou rénovés*** qu'ils exploitent ***et qui sont ouverts au public soient*** connectés***, comprennent une fonctionnalité d'itinérance électronique, et à ce que leur emplacement et leur statut soient facilement visibles en ligne***.

Amendement 143

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8. À partir de ***la date visée à l'article 24***, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ***électrique normaux*** ouverts au public qu'ils exploitent permettent la recharge intelligente.	8. À partir ***du [date*** de ***l'entrée en vigueur du présent règlement]***, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ***nouvellement installés ou rénovés*** ouverts au public qu'ils exploitent permettent la recharge intelligente.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 144

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	8 bis. Les exploitants de points de recharge ouverts au public veillent à ce que:
	a) les stations de recharge fonctionnent correctement tout au long de leur cycle de vie commercial et à ce que les fonctionnalités énoncées aux paragraphes 2 et 5 soient mises à la disposition des utilisateurs finals en permanence, les opérations d'entretien et de réparation étant effectuées régulièrement dès qu'un défaut de fonctionnement est détecté;
	b) tous les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent soient conformes aux dispositions de la directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau commun élevé de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union.

Amendement 145

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
9. ***Les*** États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'une signalisation appropriée soit déployée dans les aires de stationnement et de repos du réseau routier RTE-T où sont installées des infrastructures pour carburants alternatifs, afin de permettre de repérer facilement le lieu exact où se situe l'infrastructure pour carburants alternatifs.	9. ***À partir du [date d'entrée en vigueur du présent règlement], les*** États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'une signalisation appropriée soit déployée dans les aires de stationnement et de repos du réseau routier RTE-T où sont installées des infrastructures pour carburants alternatifs, afin de permettre de repérer facilement le lieu exact où se situe l'infrastructure pour carburants alternatifs. ***Une signalisation est également déployée à une distance appropriée le long du réseau routier RTE-T menant aux aires de stationnement et de repos où ces infrastructures pour carburants alternatifs sont installées.***

Amendement 146

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	9 bis. Les États membres encouragent les exploitants à prendre les mesures nécessaires pour offrir des systèmes d'information normalisés et totalement interopérables fournissant des informations sur la disponibilité des points de recharge. Ces systèmes sont précis, conviviaux et utilisables dans la ou les langues officielles de l'État membre et en anglais.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 147

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	11 bis. Les exploitants de points de recharge ouverts au public veillent à ce que les informations nécessaires pour contacter les services d'urgence locaux soient clairement affichées dans les stations de recharge.

Amendement 148

Proposition de règlement

Article 5 — paragraphe 11 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	11 ter. Aux stations de recharge non surveillées, les États membres prévoient l'installation de systèmes de surveillance par caméra et d'un bouton d'appel d'urgence permettant d'entrer immédiatement en contact avec les services d'urgence locaux.

Amendement 149

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 1 -alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres veillent à ce que, sur leur territoire, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public soient mises en place au plus tard le 31 décembre ***2030***.	Les États membres veillent à ce que, sur leur territoire, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public soient mises en place au plus tard le 31 décembre ***2027***.

Amendement 150

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 1 -alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À cette fin, les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre ***2030***, des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public, d'une capacité minimale de 2 t/jour et équipées d'un distributeur d'au moins 700 bars, soient déployées à un intervalle maximal de ***150*** km le long du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T. L'hydrogène liquide est mis à disposition dans des stations de ravitaillement ouvertes au public déployées à un intervalle maximal de ***450*** km.	À cette fin, les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre ***2027***, des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public, d'une capacité minimale de 2 t/jour et équipées d'un distributeur d'au moins 700 bars, soient déployées à un intervalle maximal de ***100*** km le long du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T. L'hydrogène liquide est mis à disposition dans des stations de ravitaillement ouvertes au public déployées à un intervalle maximal de ***400*** km.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 151

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 1 -alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre ***2030***, au moins une station de ravitaillement en hydrogène ouverte au public soit déployée dans chaque nœud urbain. Une analyse du lieu idéal pour ces stations de ravitaillement est effectuée; elle prend notamment en considération le déploiement de ces stations dans des pôles multimodaux où d'autres modes de transport pourraient également être intégrés.	Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre ***2027***, au moins une station de ravitaillement en hydrogène ouverte au public soit déployée dans chaque nœud urbain. Une analyse du lieu idéal pour ces stations de ravitaillement est effectuée; elle prend notamment en considération le déploiement de ces stations dans des pôles multimodaux où d'autres modes de transport pourraient également être intégrés.

Amendement 152

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les États membres publient, d'ici au 31 décembre 2024, une liste détaillée des pôles de transport multimodaux, des grappes industrielles et des ports qui conviennent au déploiement de stations de ravitaillement en hydrogène.

Amendement 153

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les États membres voisins ***veillent*** à ce que l'intervalle maximal visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, ne soit pas dépassé pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.	2. Les États membres voisins ***prennent les mesures nécessaires pour veiller*** à ce que l'intervalle maximal visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, ne soit pas dépassé pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 154

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Si les coûts sont disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article: a) aux régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne; ou (b) aux îles qui ne sont pas raccordées aux réseaux d'énergie continentaux et relèvent de la définition des petits réseaux connectés ou des réseaux isolés conformément à la directive (UE) 2019/944. Dans ce cas, les États membres justifient leur décision auprès de la Commission et mettent à disposition toutes les informations pertinentes dans leurs cadres d'action nationaux.

Amendement 155

Proposition de règlement

Article 6 — paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 ter. La Commission prend les mesures nécessaires pour assurer la coopération avec les pays tiers, notamment les pays candidats et les pays tiers dans lesquels se trouvent des couloirs de transit reliant les États membres.

Amendement 156

Proposition de règlement

Article 7 — paragraphe 1 — alinéa 1 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir ***de la date visée à l'article 24***, tous les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public donnent aux utilisateurs finals la possibilité, dans ces stations qu'ils exploitent, d'effectuer un ravitaillement ad hoc au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin, les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène veillent à ce que toutes les stations de ravitaillement en hydrogène qu'ils exploitent acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels ***au moins l'un des suivants:***	À partir ***du [date d'entrée en vigueur du présent règlement]***, tous les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public donnent aux utilisateurs finals la possibilité, dans ces stations qu'ils exploitent, d'effectuer un ravitaillement ad hoc au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin, les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène veillent à ce que toutes les stations de ravitaillement en hydrogène qu'ils exploitent acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels ***les lecteurs de cartes de paiement ou les dispositifs sans contact permettant de lire les cartes de paiement.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 157

Proposition de règlement

Article 7 — paragraphe 1 — alinéa 1 — point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) les lecteurs de cartes de paiement;	***supprimé***

Amendement 158

Proposition de règlement

Article 7 — paragraphe 1 — alinéa 1 — point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement.	***supprimé***

Amendement 159

Proposition de règlement

Article 7 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les États membres encouragent les exploitants à offrir des systèmes d'information normalisés et totalement interopérables fournissant des informations sur la disponibilité des points de recharge. Ces systèmes sont précis, conviviaux et utilisables dans la ou les langues officielles de l'État membre et en anglais.

Amendement 160

Proposition de règlement

Article 7 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène mettent à disposition les informations relatives aux prix avant le démarrage d'une session de ravitaillement dans les stations de ravitaillement qu'ils exploitent.	3. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène mettent à disposition les informations relatives aux prix avant le démarrage d'une session de ravitaillement dans les stations de ravitaillement qu'ils exploitent. ***Ils affichent clairement le prix ad hoc et tous ses éléments dans toutes les stations de ravitaillement ouvertes au public qu'ils exploitent, de sorte qu'ils soient connus des utilisateurs finaux avant le démarrage d'une session de recharge. Le prix par kg est affiché clairement.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 161

Proposition de règlement

Article 7 — paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Les exploitants de stations de ravitaillement ouvertes au public peuvent fournir aux clients des services de ravitaillement en hydrogène sur une base contractuelle, y compris au nom et pour le compte d'autres prestataires de services de mobilité. Les prestataires de services de mobilité facturent aux utilisateurs finals des prix raisonnables, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de ***recharge***, et spécifiques à leur session de ***recharge*** prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en distinguant clairement les éléments de prix facturés par l'exploitant du point de ravitaillement en hydrogène, les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances appliqués par le prestataire de services de mobilité.	4. Les exploitants de stations de ravitaillement ouvertes au public peuvent fournir aux clients des services de ravitaillement en hydrogène sur une base contractuelle, y compris au nom et pour le compte d'autres prestataires de services de mobilité. Les prestataires de services de mobilité facturent aux utilisateurs finals des prix raisonnables, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de ***ravitaillement***, et spécifiques à leur session de ***ravitaillement*** prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en distinguant clairement les éléments de prix facturés par l'exploitant du point de ravitaillement en hydrogène, les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances appliqués par le prestataire de services de mobilité.

Amendement 162

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 1 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres veillent à ce qu'une quantité minimale d'alimentation électrique à quai pour les porte-conteneurs de mer et les navires à passagers de mer soit fournie dans les ports maritimes. À cette fin, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, au plus tard le 1er janvier 2030:	1. Les États membres veillent à ce qu'une quantité minimale d'alimentation électrique à quai pour les porte-conteneurs de mer et les navires à passagers de mer soit fournie dans les ports maritimes ***du réseau central et du réseau global du RTE-T***. À cette fin, ***et en pleine conformité avec l'article 5, paragraphes 1 et 2, du règlement XXXX-XXX [initiative FuelEU Maritime],*** les États membres prennent les mesures nécessaires***, conjointement avec l'entité gestionnaire ou l'autorité compétente,*** pour que, au plus tard le 1er janvier 2030:

Amendement 163

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les États membres veillent à ce qu'une infrastructure et une capacité de réseau, une réserve d'énergie et une conversion de fréquence à des niveaux suffisants soient mis en place pour répondre aux exigences visées au paragraphe 1, points a), b) et c).

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 164

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 2 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Lors de la détermination du nombre d'escales, il n'est pas tenu compte des escales suivantes:	2. Lors de la détermination du nombre d'escales ***et en pleine conformité avec l'article 5, paragraphe 3, du règlement XXXX-XX [initiative FuelEU Maritime]***, il n'est pas tenu compte des escales suivantes:

Amendement 165

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 2 — point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) les escales estimées à moins de deux heures à quai mais lorsque le navire a été empêché de partir dans ce laps de temps en raison d'événements qui ne pouvaient pas être prévus lors de son entrée dans le port et qui étaient clairement en dehors du contrôle ou de la responsabilité de l'exploitant;

Amendement 166

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 2 — point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c bis) plusieurs courtes escales, ne dépassant pas la limite de temps visée au point a), effectuées pour charger et décharger à différents quais dans le même port.

Amendement 167

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Lorsque les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T sont situés sur une île qui n'est pas directement raccordée au réseau électrique, le paragraphe 1 ne s'applique pas tant qu'un tel raccordement n'a pas été achevé ou qu'il n'existe pas suffisamment de capacité produite localement à partir de sources d'énergie propres.	3. Lorsque les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T sont situés sur une île ***ou dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité FUE,*** qui n'est pas directement raccordée au réseau électrique, le paragraphe 1 ne s'applique pas tant qu'un tel raccordement n'a pas été achevé ou qu'il n'existe pas suffisamment de capacité produite localement à partir de sources d'énergie propres.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 168

Proposition de règlement

Article 9 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Sans préjudice du paragraphe 3, le paragraphe 1 ne s'applique pas au territoire de Ceuta et Melilla jusqu'à ce qu'une connexion électrique le raccordant directement au réseau électrique du continent, ou à celui d'un pays voisin, ait été établie ou qu'il existe une capacité suffisante de production locale à partir de sources d'énergie propres.

Amendement 169

Proposition de règlement

Article 10 — alinéa 1 — point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) les ports disposent d'une capacité du réseau, d'une connexion au réseau, d'une réserve d'énergie et d'une conversion de fréquence qui soient suffisantes.

Amendement 170

Proposition de règlement

Article 11 — titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Objectifs pour l'approvisionnement en GNL dans les ports maritimes	Objectifs pour l'approvisionnement en GNL***, en ammoniac et en hydrogène*** dans les ports maritimes

Amendement 171

Proposition de règlement

Article 11 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL soient mis en place dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T visés au paragraphe 2 pour permettre la circulation des navires de mer sur l'ensemble du réseau central du RTE-T au plus tard le 1er janvier 2025. Les États membres coopèrent avec les États membres voisins lorsque cela est nécessaire pour assurer une couverture adéquate du réseau central du RTE-T.	1. Les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL***, en ammoniac et en hydrogène*** soient mis en place dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T visés au paragraphe 2 pour ***répondre à la demande du marché à court et à long terme pour ces carburants et*** permettre la circulation des navires de mer sur l'ensemble du réseau central du RTE-T au plus tard le 1er janvier 2025. Les États membres coopèrent avec les États membres voisins lorsque cela est nécessaire pour assurer une couverture adéquate du réseau central du RTE-T.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 172

Proposition de règlement

Article 11 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les États membres désignent dans leurs cadres d'action nationaux les ports maritimes du réseau central du RTE-T qui devront donner accès aux points de ravitaillement ***en GNL*** visés au paragraphe 1, en tenant compte également des évolutions et besoins réels du marché.	2. Les États membres désignent dans leurs cadres d'action nationaux les ports maritimes du réseau central du RTE-T qui devront donner accès aux points de ravitaillement visés au paragraphe 1, en tenant compte également ***du développement des ports, des points de ravitaillement en GNL existants et*** des évolutions et besoins réels du marché***, sans oublier leurs obligations quant à l'objectif de neutralité climatique de l'Union***.

Amendement 173

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 1 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports de tous les aéroports du réseau central et du réseau global du RTE-T assurent la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement:	1. Les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports ***et les fournisseurs de services d'assistance en escale*** de tous les aéroports du réseau central et du réseau global du RTE-T assurent la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement:

Amendement 174

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 1 — alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Cependant, le paragraphe 1, points a) et b), ne s'applique pas aux postes de stationnement à court terme, de dégivrage des aéronefs, de stationnement dans les zones militaires et de stationnement pour la circulation aérienne générale (de moins de 5,7 tonnes de masse maximale au décollage).

Amendement 175

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Par dérogation au paragraphe 1, points a) et b), lorsque les aéroports du réseau central du RTE-T ou du réseau global du RTE-T sont situés sur une île qui n'est pas directement raccordée au réseau électrique ou dans une région ultrapériphérique, ce paragraphe ne s'applique pas tant qu'un tel raccordement n'a pas été réalisé ou qu'il n'existe pas suffisamment de capacité produite localement à partir de sources d'énergie propres, ou si les coûts sont disproportionnés par rapport aux avantages, notamment aux avantages pour l'environnement.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 176

Proposition de règlement

Article 12 — paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 ter. Les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports et les prestataires de services d'assistance en escale des aéroports du réseau central du RTE-T fournissent des systèmes d'air préconditionné.

Amendement 177

Proposition de règlement

Article 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 12 bis
	Objectifs en matière d'infrastructures pour les lignes ferroviaires
	1. Les États membres assurent la mise en place d'une infrastructure suffisante permettant l'installation de lignes ferroviaires en vue d'atteindre les objectifs du règlement (UE) nº 1315/2013 [règlement pour le développement du réseau du RTE-T].
	2. Lorsque l'électrification directe des lignes ferroviaires n'est pas possible, y compris pour des raisons liées au rapport coût-efficacité du service, les États membres veillent à la mise en place d'un nombre approprié de stations de recharge pour les trains à batterie, et de stations de ravitaillement en hydrogène pour les trains. À cette fin, ils s'assurent du déploiement, le long du réseau principal et du réseau global du RTE-T, de stations de recharge pour les trains à batterie et de stations de ravitaillement en hydrogène pour les trains dans chaque sens de circulation au sein des zones pour lesquelles l'électrification n'est pas prévue par le règlement (UE) nº 1315/2013 [règlement pour le développement du réseau du RTE-T].
	3. Les États membres veillent à ce que, lorsque des décisions au sujet des infrastructures à déployer pour se conformer au paragraphe 2 sont prises, le principe de primauté de l'efficacité énergétique soit pleinement pris en considération.
	4. Avant le déploiement, les États membres procèdent à une analyse visant à déterminer le meilleur emplacement pour ces stations. Ce faisant, les États membres envisagent, en particulier, le déploiement de stations dans les nœuds urbains et les pôles multimodaux où d'autres modes de transport pourraient également être intégrés.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 178

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 1er janvier 2024, chaque État membre élabore et transmet à la Commission un projet de cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes.	Au plus tard le 1er janvier 2024, chaque État membre***, en coordination avec les autorités nationales, régionales et locales,*** élabore et transmet à la Commission un projet de cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes.

Amendement 179

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) une évaluation de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché en ce qui concerne les carburants alternatifs dans le secteur des transports, ainsi que du développement des infrastructures pour carburants alternatifs, compte tenu de l'accès intermodal aux infrastructures pour carburants alternatifs et, le cas échéant, de la continuité transfrontalière;	a) une évaluation de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché en ce qui concerne les carburants alternatifs dans le secteur des transports, ainsi que du développement des infrastructures pour carburants alternatifs, compte tenu de l'accès intermodal aux infrastructures pour carburants alternatifs et, le cas échéant, de la continuité transfrontalière ***ainsi que de la mobilité et de l'accessibilité entre îles et entre régions ultrapériphériques et entre celles-ci et le continent***;

Amendement 180

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) une évaluation des modalités de mise en œuvre des mesures dans le plein respect du principe de primauté de l'efficacité énergétique; les États membres indiquent dans quelle mesure ils appliquent le principe de primauté de l'efficacité énergétique lorsqu'ils prennent des décisions de planification et d'investissement en rapport avec le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs;

Amendement 181

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a ter) une évaluation de l'état actuel et du développement à venir des raccordements au réseau et de la capacité du réseau, y compris toute mesure nécessaire concernant l'amélioration et la résilience ainsi que les besoins en financement;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 182

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point a quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a quater) une évaluation des perspectives d'évolution de la quantité d'électricité disponible pour le secteur des transports et de ses sources;

Amendement 183

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux en vertu des articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 et 12 pour lesquels des objectifs nationaux contraignants sont fixés dans le présent règlement;	b) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux en vertu des articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11***, 12*** et 12 ***bis*** pour lesquels des objectifs nationaux contraignants sont fixés dans le présent règlement;

Amendement 184

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux pour le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs en ce qui concerne les points l), m), n), o) ***et*** p) du présent paragraphe pour lesquels aucun objectif chiffré contraignant n'est fixé dans le présent règlement;	c) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux pour le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs en ce qui concerne les points l), ***l bis),*** m), n), o)***, p), p bis) et*** p ***ter***) du présent paragraphe pour lesquels aucun objectif chiffré contraignant n'est fixé dans le présent règlement;

Amendement 185

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) les mesures visant à promouvoir le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs pour les flottes captives, en particulier pour les stations de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène pour les services de transports publics et les stations de recharge électrique pour le partage de voitures;	e) les mesures visant à promouvoir le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs pour les flottes captives, en particulier pour les stations de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène pour les services de transports publics et les stations de recharge électrique pour le partage de voitures***, ainsi que pour les taxis***;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 186

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) les objectifs et mesures à l'échelle nationale visant à promouvoir les infrastructures pour carburants alternatifs le long des réseaux routiers qui ne sont pas inclus dans le réseau central et global du RTE-T, en particulier en ce qui concerne les points de recharge ouverts au public. Les États membres veillent notamment à ce que les réseaux routiers de niveau 1 et 2, tant pour la mobilité légère que lourde, soient couverts de manière adéquate par l'infrastructure de recharge;

Amendement 187

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point h

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
h) les mesures visant à promouvoir un nombre suffisant de points de recharge électrique à haute puissance ouverts au public;	h) les mesures visant à promouvoir un nombre suffisant de points de recharge électrique à haute puissance ouverts au public ***présentant une puissance de sortie suffisante pour améliorer le confort des consommateurs et assurer une circulation sans discontinuité des véhicules électriques sur son territoire et, le cas échéant, au-delà des frontières***;

Amendement 188

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	i bis) les mesures visant à garantir l'accessibilité de tous les territoires aux infrastructures de recharge et de ravitaillement, en accordant une attention particulière aux zones rurales afin d'assurer leur accessibilité et la cohésion territoriale. Des politiques et mesures ciblées devraient être envisagées et mises en œuvre par les États membres pour ces territoires;

Amendement 189

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point j

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
j) les mesures visant à garantir que les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public sont accessibles aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées, et à garantir leur conformité aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'annexe I et à l'annexe III de la directive (UE) 2019/882;	j) les mesures visant à garantir que ***tous*** les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public sont accessibles aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées, et à garantir leur conformité aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'annexe I et à l'annexe III de la directive (UE) 2019/882;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 190

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point j bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j bis) les mesures ciblant les besoins spécifiques des régions ultrapériphériques, le cas échéant;

Amendement 191

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point k

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
k) les mesures visant à lever les éventuels obstacles en ce qui concerne la planification, l'octroi d'autorisations et l'acquisition d'infrastructures pour carburants alternatifs;	k) les mesures visant à lever les éventuels obstacles en ce qui concerne la planification, l'octroi d'autorisations et l'acquisition d'infrastructures pour carburants alternatifs ***et à limiter la latence entre la demande initiale et le déploiement effectif à un maximum de six mois, dans le respect des procédures de consultation des parties prenantes et d'analyse de l'incidence environnementale. La procédure de demande doit être entièrement numérisée***;

Amendement 192

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point k bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	k bis) les mesures pour garantir que la densité des infrastructures de carburants alternatifs ouvertes au public disponibles au niveau national tient compte de la densité de la population et du nombre d'immatriculations de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs dans la zone locale, sur la base du niveau NUTS 3, conformément à la dernière classification NUTS;

Amendement 193

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point k ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	k ter) les mesures visant à promouvoir l'utilisation de vélos à assistance électrique ainsi que de véhicules de catégorie L tels que les vélos électriques à batterie et les cyclomoteurs électriques.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 194

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point k quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	k quater) les mesures visant à soutenir les communautés d'énergie renouvelable, les communautés d'énergie citoyenne et les exploitants non commerciaux dans le déploiement de points de recharge, notamment dans les zones faiblement peuplées.

Amendement 195

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point l

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
l) ***un plan*** de déploiement ***des infrastructures pour carburants alternatifs dans les aéroports à d'autres fins que la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement***, en particulier pour la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène des aéronefs;	l) ***une évaluation de l'état actuel et*** de ***l'évolution future du marché de la propulsion à hydrogène et électrique pour l'aviation ainsi qu'une étude de faisabilité sur le*** déploiement ***de l'infrastructure pertinente, y compris, le cas échéant, un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les aéroports***, en particulier pour la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène des aéronefs;

Amendement 196

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point l bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	l bis) un plan de déploiement comprenant les objectifs et le financement nécessaire pour les systèmes d'air préconditionné dans les aéroports du réseau central du RTE-T, ainsi qu'une étude de faisabilité sur le déploiement de l'infrastructure fixe ou mobile pertinente;

Amendement 197

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point p

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
p) un plan de déploiement comprenant les objectifs chiffrés, les étapes clés et les besoins en financement, pour les trains électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène sur des sections du réseau qui ne ***seront*** pas électrifiées.	p) un plan de déploiement comprenant les objectifs chiffrés, les étapes clés et les besoins en financement, pour les trains électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène sur des sections du réseau qui ne ***peuvent*** pas ***être*** électrifiées***, le cas échéant;***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 198

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point p bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	p bis) un plan d'investissement global, fondé sur une analyse socio-économique, environnementale et coûts-avantages, définissant les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés dans le cadre d'action national et qui inclut également les infrastructures situées en dehors du réseau RTE-T;

Amendement 199

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 — alinéa 2 — point p ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	p ter) une carte des futurs emplacements appropriés pour le développement de sites pour toutes les infrastructures de carburants alternatifs, qui inclut des informations sur la capacité du réseau et son caractère suffisant en fonction de la demande et qui sera mise à disposition du public;

Amendement 200

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Sans préjudice du paragraphe 1 et avant la date limite qui y est fixée, les États membres sont invités à soumettre des cadres stratégiques nationaux préliminaires afin d'assurer un développement et un déploiement rapides et harmonieux de l'infrastructure. Lorsqu'un État membre décide de soumettre un cadre d'action national préliminaire, la Commission évalue ce dernier et émet des recommandations au plus tard six mois après sa présentation.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 201

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte les besoins des différents modes de transport existant sur leur territoire, y compris ceux pour lesquels il existe peu d'alternatives aux carburants fossiles.	2. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte les besoins ***de leurs différentes régions et*** des différents modes de transport existant sur leur territoire, y compris ceux pour lesquels il existe peu d'alternatives aux carburants fossiles***, et à ce que les infrastructures de ravitaillement et de recharge favorisent le transfert modal et facilitent le transport multimodal***.

Amendement 202

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Les États membres évaluent dans quelle mesure les dispositions énoncées au paragraphe 1 contribuent de manière cumulative à l'objectif climatique de l'Union à l'horizon 2030 et à l'objectif d'atteindre la neutralité climatique d'ici 2050, comme le prévoit le règlement (UE) 2021/1119.

Amendement 203

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 ter. Les États membres veillent à la reconversion professionnelle et au renforcement des compétences des travailleurs qui travaillent au contact des carburants alternatifs déployés au titre du présent règlement et à un niveau d'investissement approprié dans les questions de santé et de sécurité au travail afin de garantir une transition sociale équitable.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 204

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte***, le cas échéant,*** les intérêts des autorités régionales et locales, notamment lorsqu'il s'agit des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les services de transports publics, ainsi que ceux ***des*** parties prenantes concernées.	3. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte les intérêts des autorités régionales et locales, notamment lorsqu'il s'agit des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les services de transports publics, ainsi que ceux ***de toutes les*** parties prenantes concernées. ***Les États membres consultent régulièrement les autorités régionales et locales et les encouragent à établir des cadres d'action appropriés, qui peuvent prévoir un plan d'action précisant les zones de déploiement des infrastructures, les possibilités de recharge rapide, les cadres financiers pertinents et les actions concrètes pour les différents acteurs concernés, afin de faciliter le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs.***

Amendement 205

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Les États membres évaluent, dans le cadre de leur cadre d'action national, la manière dont les dispositions énoncées aux articles 5 et 7 ont été mises en application par les exploitants de points de recharge et de ravitaillement, et établissent des rapports à ce sujet. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent les mesures appropriées pour garantir que les exploitants de points de recharge et de ravitaillement se conforment aux articles 5 et 7.

Amendement 206

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 ter. Chaque État membre nomme, de préférence sans créer de poste supplémentaire, un coordonnateur national des infrastructures pour carburants alternatifs qui supervise la coordination nationale (interministérielle) et la mise en œuvre du cadre d'action national. Le coordonnateur national coopère avec la Commission, le coordonnateur responsable du RTE-T et, si besoin, les autres coordonnateurs nationaux, vient en aide aux autorités régionales et locales, par exemple en fournissant une expertise, des outils et des lignes directrices basés sur les normes de l'Union, et donne des conseils sur la coordination régionale des plans de mobilité locaux pertinents.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 207

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Au besoin, les États membres coopèrent, au moyen de consultations ou de cadres d'action conjoints, pour veiller à la cohérence et à la coordination des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs du présent règlement. En particulier, les États membres coopèrent à l'élaboration de stratégies pour l'utilisation de carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes dans le transport par voie d'eau. La Commission assiste les États membres dans le processus de coopération.	4. Au besoin, les États membres coopèrent, au moyen de consultations ou de cadres d'action conjoints, pour veiller à la cohérence et à la coordination des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs du présent règlement. En particulier, les États membres coopèrent à l'élaboration de stratégies pour l'utilisation de carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes dans le transport par voie d'eau. La Commission assiste les États membres dans le processus de coopération. ***Les coordonnateurs européens pour les corridors du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) sont consultés conformément à l'article 45 du règlement (UE) nº 1315/2013.***

Amendement 208

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. Au besoin, les États membres coopèrent avec les pays tiers, notamment les pays candidats et les pays tiers dans lesquels se trouvent des couloirs de transit reliant les États membres. La Commission assiste les États membres dans ce processus de coopération.

Amendement 209

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les mesures d'appui aux infrastructures pour carburants alternatifs sont conformes aux dispositions du TFUE régissant les aides d'État.	5. Les mesures d'appui aux infrastructures pour carburants alternatifs sont ***alignées sur les objectifs climatiques pour éviter de créer des actifs délaissés et sont*** conformes aux dispositions du TFUE régissant les aides d'État.

Amendement 210

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Chaque État membre met à la disposition du public son projet de cadre d'action national et veille à ce que le public bénéficie, en temps voulu, de possibilités effectives de participer à la préparation du projet de cadre d'action national.	6. Chaque État membre met à la disposition du public son projet de cadre d'action national***, y compris un plan de financement global,*** et veille à ce que le public bénéficie, en temps voulu, de possibilités effectives de participer à la préparation du projet de cadre d'action national.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 211

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 7 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. La Commission évalue les projets de cadres d'action nationaux et peut adresser des recommandations à un État membre au plus tard six mois après la présentation des projets de cadres d'action nationaux tels que visés au paragraphe 1. Lesdites recommandations peuvent, notamment, porter sur:	7. La Commission évalue les projets de cadres d'action nationaux***. Elle peut demander l'avis du coordonnateur européen responsable du RTE-T lorsqu'elle évalue les cadres d'action afin d'assurer la cohérence et l'avancement de chaque corridor,*** et peut adresser des recommandations à un État membre au plus tard six mois après la présentation des projets de cadres d'action nationaux tels que visés au paragraphe 1. Lesdites recommandations ***sont mises à la disposition du public sous une forme facilement compréhensible et lisible et*** peuvent, notamment, porter sur:

Amendement 212

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 7 — point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le niveau d'ambition des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux en vue de satisfaire aux obligations énoncées aux articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 et ***12***;	a) le niveau d'ambition des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux en vue de satisfaire aux obligations énoncées aux articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11***, 12*** et ***12 bis***;

Amendement 213

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 7 — point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) si les politiques et les mesures sont réparties géographiquement entre les régions de l'État membre.

Amendement 214

Proposition de règlement

Article 13 — paragraphe 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
9. Au plus tard le 1er janvier 2025, chaque État membre notifie à la Commission son cadre d'action national définitif.	9. Au plus tard le 1er janvier 2025, chaque État membre notifie à la Commission son cadre d'action national définitif. ***Il est rendu public sous une forme facilement lisible et compréhensible.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 215

Proposition de règlement

Article 14 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Chaque État membre soumet à la Commission un rapport indépendant d'avancement sur la mise en œuvre de son cadre d'action national pour la première fois au plus tard le 1er janvier ***2027***, puis tous les ***deux ans***.	1. Chaque État membre soumet à la Commission un rapport indépendant d'avancement sur la mise en œuvre de son cadre d'action national pour la première fois au plus tard le 1er janvier ***2026***, puis tous les ***ans. Le rapport est rendu public sous une forme facilement lisible et compréhensible et présenté à l'Observatoire européen des carburants alternatifs.***

Amendement 216

Proposition de règlement

Article 14 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. L'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le 30 juin 2024, puis périodiquement tous les ***trois*** ans, la façon dont le déploiement et l'exploitation de points de recharge pourraient permettre aux véhicules électriques de contribuer davantage à la flexibilité du système énergétique, y compris leur participation au marché de l'équilibrage, et à une meilleure absorption de l'électricité renouvelable. Cette évaluation tient compte de tous les types de points de recharge, qu'ils soient ouverts au public ou privés, et formule des recommandations en matière de type, de technologies connexes et de répartition géographique afin de faciliter la capacité des utilisateurs à intégrer leurs véhicules électriques dans le système. Cette évaluation est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent, si nécessaire, les mesures appropriées pour déployer des points de recharge supplémentaires et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1. L'évaluation et les mesures sont prises en compte par les gestionnaires de réseau dans les plans de développement du réseau visés à l'article 32, paragraphe 3, et à l'article 51 de la directive (UE) 2019/944.	3. L'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le 30 juin 2024, puis périodiquement tous les ans, la façon dont le déploiement et l'exploitation de points de recharge pourraient permettre aux véhicules électriques de contribuer davantage à la flexibilité du système énergétique, y compris leur participation au marché de l'équilibrage, et à une meilleure absorption de l'électricité renouvelable. Cette évaluation tient compte de tous les types de points de recharge, ***intelligents et bidirectionnels, ainsi que de toutes les puissances de sortie,*** qu'ils soient ouverts au public ou privés, et formule des recommandations en matière de type, de technologies connexes et de répartition géographique afin de faciliter la capacité des utilisateurs à intégrer leurs véhicules électriques dans le système. Cette évaluation ***prend en considération les contributions de tous les acteurs concernés, y compris les exploitants de points de recharge, les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution, les organisations de consommateurs et les fournisseurs de solutions, et*** est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent, si nécessaire, les mesures appropriées pour déployer des points de recharge supplémentaires et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1***. Ils prennent également des mesures appropriées pour garantir la cohérence entre la planification des infrastructures de recharge et la planification du réseau correspondant***. L'évaluation et les mesures sont prises en compte par les gestionnaires de réseau dans les plans de développement du réseau visés à l'article 32, paragraphe 3, et à l'article 51 de la directive (UE) 2019/944.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 217

Proposition de règlement

Article 14 — paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Sur la base des données fournies par les gestionnaires de réseau de transport et les gestionnaires de réseau de distribution, l'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le ***1er*** 30 juin 2024, puis périodiquement ***tous les trois ans***, la contribution potentielle de la recharge bidirectionnelle à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le système électrique. Cette évaluation est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent***, si nécessaire,*** les mesures appropriées pour adapter la disponibilité et la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle, tant dans les espaces publics que les espaces privés, et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1.	4. Sur la base des données fournies par les gestionnaires de réseau de transport et les gestionnaires de réseau de distribution, l'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le 30 juin 2024, puis périodiquement ***chaque année***, la contribution potentielle de la recharge bidirectionnelle ***à l'écrêtement des pointes et*** à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le système électrique. Cette évaluation est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent les mesures appropriées pour adapter la disponibilité et la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle, tant dans les espaces publics que les espaces privés, et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1.

Amendement 218

Proposition de règlement

Article 14 — paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Six mois après la date visée à l'article 24, la Commission adopte des orientations et des modèles pour le contenu, la structure et le format des cadres d'action nationaux et le contenu des rapports d'avancement nationaux que les États membres doivent présenter conformément à l'article 13, paragraphe 1. La Commission peut adopter des orientations et des modèles pour faciliter l'application effective, dans toute l'Union, de toute autre disposition du présent règlement.	5. Six mois après la date visée à l'article 24, la Commission ***fournit une assistance technique et consultative aux autorités nationales concernées et*** adopte des orientations et des modèles pour le contenu, la structure et le format des cadres d'action nationaux et le contenu des rapports d'avancement nationaux que les États membres doivent présenter conformément à l'article 13, paragraphe 1. La Commission peut adopter des orientations et des modèles pour faciliter l'application effective, dans toute l'Union, de toute autre disposition du présent règlement.

Amendement 219

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La Commission évalue les rapports d'avancement présentés par les États membres en vertu de l'article 14, paragraphe 1, et adresse, le cas échéant, des recommandations aux États membres afin de garantir la réalisation des objectifs et obligations énoncés dans le présent règlement. Dans les six mois suivant les recommandations de la Commission, les États membres publient une version actualisée de leur rapport d'avancement.	2. La Commission évalue les rapports d'avancement présentés par les États membres en vertu de l'article 14, paragraphe 1***. Elle veille à ce que les rapports soient rendus publics sous une forme facilement lisible et compréhensible*** et ***présentés à l'Observatoire européen des carburants alternatifs. Elle*** adresse, le cas échéant, des recommandations aux États membres afin de garantir la réalisation des objectifs et obligations énoncés dans le présent règlement. Dans les six mois suivant les recommandations de la Commission, les États membres publient une version actualisée de leur rapport d'avancement.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 220

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Dans un délai de six mois à compter de la réception des recommandations, l'État membre concerné notifie à la Commission les modalités de mise en œuvre de ces recommandations.

Amendement 221

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 ter. Après avoir transmis la notification visée au paragraphe 2 bis, l'État membre concerné expose, dans son rapport de suivi présenté l'année postérieure à celle de l'émission des recommandations, lesdites modalités de mise en œuvre. Si l'État membre concerné décide de ne pas mettre en œuvre les recommandations ou une grande partie de celles-ci, il en communique les raisons à la Commission.

Amendement 222

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 3 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. ***Un an*** après la soumission des rapports d'avancement nationaux par les États membres, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son évaluation des rapports d'avancement en vertu de l'article 14, paragraphe 1. Cette évaluation porte sur les éléments suivants:	3. ***Six mois*** après la soumission des rapports d'avancement nationaux par les États membres, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son évaluation des rapports d'avancement en vertu de l'article 14, paragraphe 1. Cette évaluation porte sur les éléments suivants:

Amendement 223

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 4 — point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) les infrastructures pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;	d) les infrastructures pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T***, ainsi que, le cas échéant, les points de recharge pour l'alimentation des aéronefs à propulsion électrique et à hydrogène***;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 224

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 4 — point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) le nombre de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;	e) le nombre de points de ravitaillement en GNL***, en hydrogène et en ammoniac*** dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

Amendement 225

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 4 — point j bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j bis) le nombre de points de recharge ouverts au public et partiellement dédiés aux flottes captives, y compris les transports publics et le partage de voitures;

Amendement 226

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 4 — point j ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	j ter) les infrastructures pour carburants alternatifs dans les régions ultrapériphériques et les îles.

Amendement 227

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1er janvier 2030, et tous les trois ans jusqu'en 2050, sur les résultats d'une évaluation du fonctionnement du présent règlement, en insistant sur les effets de ce dernier sur le fonctionnement du marché unique, la compétitivité des secteurs concernés et l'ampleur des fuites de carbone.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 228

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 ter. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1er janvier 2030, et tous les cinq ans jusqu'en 2050, sur les résultats d'une évaluation approfondie des effets macroéconomiques agrégés des règlements qui composent le paquet «Ajustement à l'objectif 55» ([1 bis]) ***, en insistant sur les effets sur la compétitivité de l'Union, la création d'emplois, les frais de transport de marchandises, 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 229

Proposition de règlement

Article 15 — paragraphe 4 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 quater. La Commission examine les modifications éventuelles à apporter au présent règlement en ce qui concerne la simplification de la réglementation. La Commission et les autorités compétentes des États membres s'adaptent en permanence aux bonnes pratiques en matière de procédures administratives et prennent toutes les mesures nécessaires pour simplifier l'application du présent règlement, en limitant au maximum les charges administratives.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 230

Proposition de règlement

Article 16 — paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Lorsqu'il ressort du rapport visé au paragraphe 1 du présent article ou de toute information dont dispose la Commission qu'un État membre risque de ne pas atteindre ses objectifs nationaux tels que visés à l'article 3, paragraphe 1, la Commission ***peut émettre*** un constat à cet effet et demander à l'État membre concerné de prendre des mesures correctives pour atteindre les objectifs nationaux. Dans les trois mois suivant la réception du constat de la Commission, l'État membre concerné notifie à la Commission les mesures correctives qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1. Les mesures correctives s'accompagnent d'actions supplémentaires que l'État membre met en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1, ainsi qu'un calendrier précis des actions qui permet d'évaluer les progrès annuels accomplis en vue de la réalisation de ces objectifs. Lorsque la Commission constate que les mesures correctives sont satisfaisantes, l'État membre concerné met à jour son dernier rapport d'avancement tel que visé à l'article 14 pour y inclure ces mesures correctives et le soumet à la Commission.	2. Lorsqu'il ressort du rapport visé au paragraphe 1 du présent article ou de toute information dont dispose la Commission qu'un État membre risque de ne pas atteindre ses objectifs nationaux tels que visés à l'article 3, paragraphe 1, la Commission ***émet*** un constat à cet effet et demander à l'État membre concerné de prendre des mesures correctives pour atteindre les objectifs nationaux. Dans les trois mois suivant la réception du constat de la Commission, l'État membre concerné notifie à la Commission les mesures correctives qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1. Les mesures correctives s'accompagnent d'actions supplémentaires que l'État membre met en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1, ainsi qu'un calendrier précis des actions qui permet d'évaluer les progrès annuels accomplis en vue de la réalisation de ces objectifs. Lorsque la Commission constate que les mesures correctives sont satisfaisantes, l'État membre concerné met à jour son dernier rapport d'avancement tel que visé à l'article 14 pour y inclure ces mesures correctives et le soumet à la Commission. ***Si la Commission constate que les mesures correctives ne sont pas satisfaisantes, elle envisage de prendre les mesures nécessaires à l'égard de cet État membre. Les mesures sont proportionnées, appropriées et conformes aux traités de l'Union.***

Amendement 231

Proposition de règlement

Article 16 — paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. La Commission informe dûment le Parlement européen et le Conseil de toute décision prise conformément au paragraphe 2 et rend ces décisions publiques, conformément au règlement (CE) n° 1049/2001.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 232

Proposition de règlement

Article 17 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Des informations pertinentes, cohérentes et claires sont mises à disposition en ce qui concerne les véhicules à moteur qui peuvent être ravitaillés régulièrement par les différents carburants mis sur le marché ou être rechargés aux points de recharge. ***Ces*** informations sont mises à disposition dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, aux points de ravitaillement et de recharge, sur les véhicules à moteur et chez les concessionnaires automobiles sur leur territoire. La présente exigence s'applique à tous les véhicules à moteur et leurs manuels d'utilisation, mis sur le marché ***après le 18 novembre 2016***.	1. Des informations pertinentes, cohérentes et claires sont mises à disposition en ce qui concerne les véhicules à moteur qui peuvent être ravitaillés régulièrement par les différents carburants mis sur le marché ou être rechargés aux points de recharge. ***À cette fin, les États membres s'assurent que toutes les*** informations ***sur les véhicules à moteur relatives aux carburants ou à la recharge électrique prévus par le présent règlement et d'autres textes législatifs de l'Union applicables*** sont mises à disposition dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, aux points de ravitaillement et de recharge, sur les véhicules à moteur et chez les concessionnaires automobiles sur leur territoire. La présente exigence s'applique à tous les véhicules à moteur et leurs manuels d'utilisation, mis sur le marché. ***À cette fin, la Commission examine, le cas échéant, la directive 1999/94/CE au plus tard un an après la date mentionnée à l'article 24 du présent règlement.***

Amendement 233

Proposition de règlement

Article 17 — paragraphe 2 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. L'identification de la compatibilité des véhicules et des infrastructures ainsi que l'identification de la compatibilité des carburants et des véhicules visés au paragraphe 1 sont conformes aux spécifications techniques visées aux points 9.1 et 9.2 de l'annexe II. Lorsque ces normes prévoient une expression graphique, y compris un système de code de couleurs, celle-ci est simple et facile à comprendre et elle est apposée d'une manière bien visible:	2. L'identification de la compatibilité des véhicules et des infrastructures ainsi que l'identification de la compatibilité des carburants et des véhicules visés au paragraphe 1 sont conformes aux spécifications techniques visées aux points 9.1 et 9.2 de l'annexe II. ***Les États membres s'assurent que*** lorsque ces normes prévoient une expression graphique, y compris un système de code de couleurs, celle-ci est simple et facile à comprendre et elle est apposée d'une manière bien visible:

Amendement 234

Proposition de règlement

Article 17 — paragraphe 2 — point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) sur les pompes correspondantes et leurs pistolets à tous les points de ravitaillement, à partir du moment où les carburants sont mis sur le marché; ***ou***	a) sur les pompes correspondantes et leurs pistolets à tous les points de ravitaillement, à partir du moment où les carburants sont mis sur le marché; ***ainsi que***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 235

Proposition de règlement

Article 17 — paragraphe 2 — point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) sur les bouchons de remplissage ou à proximité immédiate de ceux-ci, pour les véhicules à moteur recommandés pour et compatibles avec le carburant considéré ainsi que dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, lorsque ces derniers sont mis sur le marché ***après le 18 novembre 2016***.	b) sur les bouchons de remplissage ou à proximité immédiate de ceux-ci, pour les véhicules à moteur recommandés pour et compatibles avec le carburant considéré ainsi que dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, lorsque ces derniers sont mis sur le marché.

Amendement 236

Proposition de règlement

Article 17 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, ***une*** comparaison entre les prix unitaires concernés ***est*** affichée, le cas échéant, et en particulier pour l'électricité et l'hydrogène, pour information et conformément à la méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs visée au point 9.3 de l'annexe II.	3. Lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, ***les États membres veillent à ce qu'une*** comparaison entre les prix unitaires concernés ***soit*** affichée, le cas échéant, et en particulier pour l'électricité et l'hydrogène, pour information et conformément à la méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs visée au point 9.3 de l'annexe II. ***Pour la recharge ad hoc d'électricité et le ravitaillement ad hoc en hydrogène, le prix est également indiqué par kWh et par kg, respectivement.***

Amendement 237

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les exploitants de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public ou, selon les modalités convenues entre eux, les propriétaires de ces points veillent à ce que les données statiques et dynamiques concernant les infrastructures pour carburants alternatifs qu'ils exploitent soient disponibles et à ce que ces données soient accessibles, sans frais, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux. Les types de données suivants sont mis à disposition:	2. Les exploitants de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public ou, selon les modalités convenues entre eux, les propriétaires de ces points veillent à ce que les données statiques et dynamiques concernant les infrastructures pour carburants alternatifs qu'ils exploitent soient disponibles et à ce que ces données soient accessibles, sans frais, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux. ***Ce faisant, ces exploitants assurent également le plus haut niveau possible de cybersécurité, de protection et de sécurité des données, notamment dans les processus d'authentification, de facturation et de paiement. Le cas échéant, ils se conforment aux dispositions de la directive concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union (directive SRI 2).*** Les types de données suivants sont mis à disposition:

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 238

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point a — sous-point i

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) la localisation géographique du point de recharge ou de ravitaillement,	i) la localisation géographique du point de recharge ou de ravitaillement ***et, si possible, des informations sur les infrastructures de repos et les points de restauration à proximité***,

Amendement 239

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point a — sous-point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	i bis) les installations protégeant de la pluie ou d'autres conditions météorologiques extrêmes,

Amendement 240

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point a — sous-point i ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	i ter) l'éclairage pendant la recharge de nuit,

Amendement 241

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point a — sous-point ii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
ii) le type de connecteur,	ii) le type de connecteur ***et la disponibilité de celui-ci***,

Amendement 242

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point b — sous-point iv

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
iv) la puissance de sortie (kW);	iv) la puissance de sortie (kW) ***totale et la puissance de sortie individuelle maximale***;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 243

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point b — sous-point iv bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iv bis) l'accessibilité des véhicules utilitaires lourds, y compris la hauteur, la longueur et la largeur maximales des points de recharge et de ravitaillement;

Amendement 244

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point c — sous-point ii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
ii) la disponibilité (en cours d'utilisation/libre),	ii) la disponibilité (en cours d'utilisation/libre) ***et le taux de disponibilité par période de temps pertinente (jour/heures)***,

Amendement 245

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point c — sous-point iii bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iii bis) lorsque cela est possible, la part d'électricité renouvelable fournie par les points de recharge qu'ils exploitent, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'électricité que ces points de recharge fournissent,

Amendement 246

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point c — sous-point iii ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iii ter) la possibilité d'effectuer une recharge bidirectionnelle (oui/non),

Amendement 247

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point c — sous-point iii quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iii quater) les capacités de recharge intelligente,

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 248

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point c — sous-point iii quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iii quinquies) les modes de paiement acceptés,

Amendement 249

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point c — sous-point iii sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	iii sexies) le cas échéant, le prix du stationnement et la durée maximale de stationnement,

Amendement 250

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c bis) les langues disponibles sur l'écran,

Amendement 251

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 2 — sous-point 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les exploitants de stations de recharge et de ravitaillement ouvertes au public ou, selon les modalités convenues entre eux, les propriétaires de ces points, tout en respectant le droit pertinent de l'Union, ne sont pas tenus de mettre à disposition des données statiques ou dynamiques lorsque cela reviendrait à divulguer des données confidentielles de l'entreprise et pourrait porter atteinte aux intérêts d'une entreprise.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 252

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les États membres veillent à ce que les données soient accessibles sur une base ouverte et non discriminatoire à toutes les parties prenantes par l'intermédiaire de leur point d'accès national en application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil ([67]).	3. Les États membres veillent***, tout en respectant le droit pertinent de l'Union,*** à ce que les données soient accessibles sur une base ouverte et non discriminatoire***, à l'exclusion des données confidentielles de l'entreprise, dont un tel accès pourrait porter atteinte aux intérêts d'une entreprise,*** à toutes les parties prenantes par l'intermédiaire de leur point d'accès national en application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil ([67]).

([67]) Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

Amendement 253

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission définit un point d'accès européen commun pour les données relatives aux carburants alternatifs. Ce faisant, elle veille au plein respect des dispositions de la directive XX-XXX [directive STI] et du règlement XX-XXX sur les services de mobilité numérique multimodale. Le point d'accès européen commun s'appuie intégralement sur les points d'accès nationaux en les reliant les uns aux autres. Il offre un accès à toutes les données mises à la disposition des points d'accès nationaux, en veillant à ce que celles-ci soient accessibles au public, sur une base non discriminatoire, aux utilisateurs finaux, aux autres acteurs du marché et aux prestataires de services pour leur usage, sous réserve du respect des exigences en matière de protection des données. La Commission veille à ce que le point d'accès européen commun soit mis à la disposition du public et soit facilement accessible, par exemple au moyen d'un portail web spécifique. La Commission veille à ce que les données contenues dans le point d'accès européen qui portent sur la disponibilité et l'accessibilité, y compris les temps d'attente et la quantité restante de carburants alternatifs aux points de ravitaillement et de recharge, soient accessibles par l'intermédiaire d'une interface accessible au public à l'échelle de l'Union, actualisée, conviviale et multilingue.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 254

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 ter. Les États membres veillent à ce que leurs points d'accès nationaux permettent un échange de données automatisé et uniforme avec le point d'accès européen commun et les exploitants des points de recharge et de ravitaillement accessibles au public, conformément aux procédures et aux exigences techniques à établir en application du paragraphe 4.

Amendement 255

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 4 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article ***17*** pour:	4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article ***20*** pour:

Amendement 256

Proposition de règlement

Article 18 — paragraphe 4 — point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) établir des procédures détaillées permettant la fourniture et l'échange des données requises en vertu ***du paragraphe*** 2.	c) établir des procédures détaillées ***et des exigences techniques*** permettant la fourniture et l'échange ***uniformes au niveau européen*** des données requises en vertu ***des paragraphes*** 2***, 3 bis et 3 ter***.

Amendement 257

Proposition de règlement

Article 19 — paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Les points de ravitaillement en ammoniac ouverts au public qui seront déployés ou remplacés à partir du [date de l'entrée en vigueur du présent règlement] sont conformes aux spécifications techniques énoncées aux points 7.1 et 7.2 de l'annexe II.

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 258

Proposition de règlement

Article 19 — paragraphe 7 — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article ***17*** pour:	7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article ***20*** pour:

Amendement 259

Proposition de règlement

Article 19 — paragraphe 7 — point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) modifier l'annexe II en actualisant les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées dans ladite annexe.	b) modifier l'annexe II en actualisant les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées dans ladite annexe***, au plus tard six mois après leur adoption technique.***

Amendement 260

Proposition de règlement

Article 21 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 21 bis
	Allègement compensatoire des charges réglementaires
	La Commission présente, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement, et conformément à sa communication sur l'application du principe «one in, one out» ([1 bis]) ***des propositions visant à compenser les charges réglementaires introduites par le présent règlement, par la révision ou la suppression des dispositions d'autres règlements de l'Union qui génèrent des coûts de mise en conformité inutiles dans les secteurs concernés.***

([1 bis]) ***Communiqué de presse de la Commission européenne sur les méthodes de travail de la Commission von der Leyen, du 4 décembre 2019.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 261

Proposition de règlement

Article 22 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition visant à le modifier.	***La Commission suit les progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement.*** Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission réexamine le présent règlement, en accordant une attention particulière au caractère adéquat des objectifs et des exigences en matière d'infrastructure définis dans le présent règlement. Si elle constate qu'une ou plusieurs dispositions ne sont plus appropriées ou que de nouvelles technologies sont apparues, la Commission présente une proposition visant à modifier le présent règlement. ***Dans le cadre de ce réexamen, la Commission envisage en particulier les points suivants:*** — ***abaisser le seuil de jauge brute, fixé à l'article 9 du présent règlement, à 400, et étendre ces dispositions pour qu'elles s'appliquent également à tous les autres types de navires relevant du champ d'application du règlement XXXX-XXX FuelEU Maritime;*** — ***inclure dans le présent règlement des objectifs appropriés pour l'infrastructure nécessaire à l'alimentation des aéronefs à propulsion électrique et à hydrogène;*** — ***suivre l'avancement technologique des réseaux routiers électriques, notamment en matière de technologies de recharge par induction sans contact ou de lignes aériennes, et l'évolution de la question de la possible incidence du déploiement de ces infrastructures sur le déploiement des infrastructures de recharge ouvertes au public et, le cas échéant, sur la nécessité d'ajuster en conséquence les objectifs de déploiement des infrastructures de recharge du présent règlement. Dans le cadre de cette évaluation, la Commission examine spécifiquement la possibilité pour les États membres de tenir compte des réseaux routiers électriques dans la réalisation des objectifs de puissance de sortie totale pour les véhicules utilitaires légers visés à l'article 3 et pour les véhicules utilitaires lourds visés à l'article 4.***

Amendement 262

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 1 — sous-point a — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) projections quant à l'essor des véhicules suivants pour le 31 décembre des années 2025, 2030 et 2035:	a) projections quant à l'essor des véhicules suivants pour le 31 décembre des années 2025, ***2027,*** 2030***, 2032*** et 2035:

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 263

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 1 — sous-point b — partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) objectifs chiffrés pour le 31 décembre 2025, 2030 et 2035 pour:	b) objectifs chiffrés pour le 31 décembre 2025, ***2027,*** 2030***,*** ***2032*** et 2035 pour:

Amendement 264

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 1 — sous-point b — tiret 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— les points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, y compris le lieu (port) et la capacité par port;	— les points de ravitaillement en GNL***, en hydrogène et en ammoniac*** dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, y compris le lieu (port) et la capacité par port;

Amendement 265

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 1 — sous-point b — tiret 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, y compris le lieu exact (port) et la capacité de chaque installation dans le port;	— l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, y compris le lieu exact (port)***, la capacité de réseau*** et la capacité de chaque installation dans le port;

Amendement 266

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 1 — sous-point b — tiret 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	— ***les infrastructures de recharge électrique pour véhicules de catégorie L: le nombre de stations de recharge et la puissance de sortie.***

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 267

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 1 — sous-point b — tiret 11 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	— ***les informations relatives aux stations de recharge visées aux tirets 1 à 4 sont ventilées par capacité de recharge normale, intelligente et bidirectionnelle.***

Amendement 268

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. taux d'utilisation: pour les catégories visées au point 1 b), il convient d'indiquer le taux d'utilisation des infrastructures concernées;	2. taux d'utilisation: pour les catégories visées au point 1 b), il convient d'indiquer le taux d'utilisation des infrastructures concernées ***ainsi que les prévisions en matière de demande en faveur de ces infrastructures***;

Amendement 269

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 3 — tiret 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— le degré de réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures visés au point 1 b) pour tous les modes de transport, en particulier pour les stations de recharge électrique, le réseau routier électrique (le cas échéant), les stations de ravitaillement en hydrogène, l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs, le soutage de GNL dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T, d'autres infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports, la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, ainsi que pour les points de ravitaillement en hydrogène et les points de recharge électrique pour les trains;	— le degré de réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures visés au point 1 b) pour tous les modes de transport, en particulier pour les stations de recharge électrique, le réseau routier électrique (le cas échéant), les stations de ravitaillement en hydrogène, l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs, le soutage de GNL***, d'hydrogène et d'ammoniac*** dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T, d'autres infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports, la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, ainsi que pour les points de ravitaillement en hydrogène et les points de recharge électrique pour les trains;

Amendement 270

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 3 — tiret 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
— le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les nœuds urbains;	— le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les nœuds urbains ***et les pôles de transport multimodaux***;

Mercredi 19 octobre 2022

Amendement 271

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 3 — tiret 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	— les mesures visant à garantir que les nouveaux points de recharge et de ravitaillement ouverts au public, ainsi que les moyens de transport fonctionnant au carburant alternatif, en particulier le transport public, sont à la portée de toutes les bourses et accessibles aux utilisateurs vulnérables et à ceux en situation ou à risque de précarité énergétique;

Amendement 272

Proposition de règlement

Annexe I — alinéa 1 — point 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	7 bis. explication de la manière dont le principe de «primauté de l'efficacité énergétique» a été pleinement pris en considération lors de la réalisation des projections quant à l'essor des véhicules, de la fixation des objectifs, de l'estimation des taux d'utilisation, de la mise au point et de la mise en application des mesures destinées à soutenir la mise en œuvre du cadre d'action national et les investissements publics connexes.

Amendement 273

Proposition de règlement

Annexe III — point 3 — tiret 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	— le nombre de points de recharge bidirectionnelle pour chacune des catégories visées au point 2.

Amendement 274

Proposition de règlement

Annexe II — partie 9 — point 9.3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	9.3 a) Spécification technique pour les stations de recharge électrique et les installations de ravitaillement en hydrogène pour le transport ferroviaire.

Jeudi 20 octobre 2022

P9_TA(2022)0369

Dispositions particulières pour les programmes de coopération 2014-2020, à la suite de perturbations dans la mise en œuvre des programmes ***I

Résolution législative du Parlement européen du 20 octobre 2022 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des dispositions particulières pour les programmes de coopération 2014-2020 soutenus par l'instrument européen de voisinage et au titre de l'objectif «Coopération territoriale européenne», à la suite de perturbations dans la mise en oeuvre des programmes (COM(2022)0362 — C9-0289/2022 — 2022/0227(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2023/C 149/15)

Le Parlement européen,

— vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2022)0362),

— vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 212 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C9-0289/2022),

— vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu l'engagement pris par le représentant du Conseil, par lettre du 21 septembre 2022, d'approuver la position du Parlement européen, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

— vu les articles 59 et 163 de son règlement intérieur,

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

P9_TC1-COD(2022)0227

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 20 octobre 2022 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2022/… du Parlement européen et du Conseil établissant des dispositions particulières pour les programmes de coopération 2014-2020 soutenus par l'instrument européen de voisinage et au titre de l'objectif «Coopération territoriale européenne», à la suite de perturbations dans la mise en œuvre des programmes

(Étant donné l'accord intervenu entre le Parlement et le Conseil, la position du Parlement correspond à l'acte législatif final, le règlement (UE) 2022/2192.)

Jeudi 20 octobre 2022

P9_TA(2022)0370

Non-acceptation des documents de voyage russes délivrés en Ukraine et en Géorgie ***I

Amendements du Parlement européen, adoptés le 20 octobre 2022, à la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil relative à la non-reconnaissance des documents de voyage russes délivrés dans des régions étrangères occupées (COM(2022)0662 — C9-0302/2022 — 2022/0274(COD)) ([1])

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

[Amendement 1]

(2023/C 149/16)

AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

à la proposition de la Commission

Proposition de

décision (UE) 2022/… du Parlement européen et du Conseil

relative à la *non-acceptation* des documents de voyage russes délivrés *en Ukraine et en Géorgie*

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 77, paragraphe 2, points a) et b),

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) En réaction à l'annexion illégale de la République autonome de Crimée et de la ville de Sébastopol par la Fédération de Russie en 2014, et aux actions de déstabilisation continues menées par ce pays dans l'est de l'Ukraine, l'Union européenne avait déjà instauré des sanctions économiques eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine, liées à la mise en œuvre incomplète des accords de Minsk, des sanctions eu égard aux actions compromettant ou menaçant l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine, et des sanctions en réaction à l'annexion illégale de la République autonome de Crimée et de la ville de Sébastopol par la Fédération de Russie.

(2) En tant que signataire des accords de Minsk, la Fédération de Russie avait clairement la responsabilité directe d'œuvrer à un règlement pacifique du conflit, conformément à ces principes. En décidant de reconnaître les régions de l'est de l'Ukraine non contrôlées par le gouvernement comme des entités indépendantes, la Fédération de Russie a violé ouvertement les accords de Minsk, qui prévoient le retour complet de ces zones sous le contrôle du gouvernement ukrainien.

(3) ***Cette*** ▌ décision ▌ ainsi que la décision qui s'en est suivie d'y envoyer des troupes russes compromettent encore davantage la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine et constituent une violation grave du droit international et d'accords internationaux, dont la charte des Nations unies, l'acte final d'Helsinki, la charte de Paris et le mémorandum de Budapest.

([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 (C9-0302/2022).

Jeudi 20 octobre 2022

(3 bis) ***Le 24 février 2022, le Conseil européen, avec ses partenaires internationaux, a condamné avec la plus grande fermeté l'agression militaire non provoquée et injustifiée de la Russie contre l'Ukraine et a exprimé sa pleine solidarité avec l'Ukraine et sa population. En outre, le Conseil européen a appelé la Russie à cesser immédiatement ses actions militaires, à retirer sans condition toutes ses forces et équipements militaires de la totalité du territoire ukrainien et à respecter pleinement l'intégrité territoriale, la souveraineté et l'indépendance de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières reconnues au niveau international ([1]). Cette position a été réaffirmée par le Conseil européen le 25 mars 2022, le 31 mai 2022 et le 24 juin 2022 ([2])***.

(4) ***Une*** agression militaire menée dans un pays limitrophe de l'Union européenne, telle que celle qui se déroule en Ukraine et qui donne lieu aux mesures restrictives, justifie l'adoption de mesures pour protéger les intérêts essentiels de l'Union et de ses États membres en matière de sécurité.

(5) Depuis l'annexion illégale de la péninsule de Crimée ***le 18 mars 2014***, la Russie délivre des passeports internationaux russes aux résidents de Crimée. ***Le 24 avril 2019, le président de la Fédération de Russie a signé un décret simplifiant la procédure d'obtention de la citoyenneté russe par les résidents des zones non contrôlées par le gouvernement des régions ukrainiennes de Donetsk et de Louhansk, y compris la délivrance de passeports internationaux russes à ces résidents. Par le décret du 11 juillet 2022, la Fédération de Russie a étendu la pratique consistant à délivrer des passeports internationaux russes ordinaires à d'autres zones d'Ukraine non contrôlées par le gouvernement, en particulier les régions de Kherson et de Zaporijjia.*** En mai 2022, la Fédération de Russie a introduit une procédure simplifiée de naturalisation russe pour les enfants orphelins originaires de la République populaire autoproclamée de Donetsk et de la République populaire autoproclamée de Louhansk, ainsi que d'Ukraine. Le décret s'applique également aux enfants privés de soins parentaux et aux personnes frappées d'incapacité juridique qui habitent ces deux régions occupées. La délivrance systématique de passeports russes dans ces régions occupées constitue une violation supplémentaire du droit international et de l'intégrité territoriale, de la souveraineté et de l'indépendance de l'Ukraine. ***En ce qui concerne la Géorgie, le Conseil européen, réuni le 1er septembre 2008, a fermement condamné la décision unilatérale de la Russie de reconnaître l'indépendance de l'Abkhazie et de l'Ossétie du Sud et a appelé les autres pays à ne pas reconnaître leur indépendance ([3])***.

(5 bis) ***L'Union et ses États membres, ainsi que l'Islande, la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein, n'ont pas reconnu l'annexion illégale et ont condamné l'occupation illégale de régions et territoires de l'Ukraine par la Fédération de Russie. Il s'agit en particulier de l'annexion de la République autonome de Crimée et de la ville de Sébastopol et de l'occupation des régions de Donetsk et de Louhansk, mais aussi des autres occupations illégales dans les régions de l'est et du sud de l'Ukraine, à savoir celles de Kherson et de Zaporijjia. Les documents de voyage russes délivrés dans ces régions ne sont pas reconnus ou sont en passe de ne pas être reconnus par les États membres, tout comme par l'Islande, la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein. Il en va de même pour les documents de voyage délivrés dans les territoires géorgiens d'Abkhazie et d'Ossétie du Sud qui ne sont actuellement pas sous le contrôle du gouvernement géorgien (ci-après dénommés «territoires séparatistes»).***

(6) ▌Afin de garantir une politique commune en matière de visas et une approche commune en matière de vérifications applicables aux personnes franchissant les frontières extérieures, il convient que tous les documents de voyage russes délivrés dans des régions ***ou des territoires*** occupés ***en Ukraine ou dans des territoires séparatistes de Géorgie repris dans l'annexe à la présente décision***, ou délivrés à des personnes y résidant ▌, ne soient pas ***acceptés*** ▌ comme des documents de voyage valables aux fins de la délivrance d'un visa et du franchissement des frontières extérieures. ***Les États membres devraient pouvoir accorder une dérogation aux personnes qui étaient des citoyens russes à la date à laquelle les documents russes ont commencé à être délivrés dans la région ou le territoire occupé en question ou dans un territoire séparatiste, ou aux descendants de ces personnes.***

(6 bis) ***La présente décision ne porte pas atteinte à la compétence des États membres en ce qui concerne la reconnaissance des documents de voyage.***

(6 ter) ***Par souci de sécurité juridique et de transparence, la Commission devrait établir, avec l'aide des États membres, une liste des documents de voyage russes non acceptés, par région ou par territoire. La liste à établir par la Commission devrait indiquer les dates à partir desquelles la délivrance de ces documents de voyage russes a commencé dans ces régions ou territoires et à partir desquelles les documents de voyage délivrés au-delà de ces dates ne devraient pas être acceptés.***

([1]) ***Conclusions du Conseil européen du 24 février 2022.***
([2]) ***Conclusions du Conseil européen du 25 mars 2022, du 31 mai 2022 et du 24 juin 2022.***
([3]) ***Conclusions de la présidence du Conseil européen extraordinaire du 1er septembre 2008 (doc. 12594/2/08 REV 2).***

Jeudi 20 octobre 2022

Il y a lieu d'adopter cette liste par voie d'acte d'exécution, de la publier au Journal officiel de l'Union européenne et de l'intégrer à la liste des documents de voyage établie en vertu de la décision nº 1105/2011/UE du Parlement européen et du Conseil [4], qui figure dans le tableau joint des documents de voyage délivrés par des pays tiers ou des entités territoriales et qui est accessible au public en ligne.

▌

(10) La présente décision n'affecte pas le droit des citoyens de l'Union et des membres de leur famille à la libre circulation, y compris la possibilité pour ces membres de la famille d'entrer sur le territoire des États membres sans document de voyage en cours de validité au sens notamment de la directive 2004/38/CE et des accords sur la libre circulation des personnes conclus par l'Union et les États membres, d'une part, et certains pays tiers, d'autre part. La directive 2004/38/CE autorise, dans les conditions qui y sont précisées, des restrictions à la libre circulation pour des raisons d'ordre public, de sécurité publique et de santé publique.

(11) La présente décision respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. La présente décision ne devrait pas porter atteinte au droit d'asile.

(12) ***Comme le rappelle la communication de la Commission fournissant des lignes directrices opérationnelles pour la gestion des frontières extérieures afin de faciliter le franchissement des frontières entre l'UE et l'Ukraine, les États membres sont libres d'autoriser les ressortissants de pays tiers qui ne remplissent pas une ou plusieurs des conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/399 (Conditions d'entrée pour les ressortissants de pays tiers) à entrer sur leur territoire pour des motifs humanitaires ou d'intérêt national ou en raison d'obligations internationales. Cette dérogation de large portée peut être appliquée dans la situation de crise actuelle afin d'autoriser l'entrée de toutes les personnes fuyant le conflit en Ukraine.*** Les États membres conservent la possibilité d'autoriser les titulaires de documents de voyage visés par la présente décision qui n'ont pas exercé leur droit de demander une protection internationale à entrer sur le territoire des États membres dans des cas individuels, comme le prévoient les articles 25 et 29 du règlement (CE) nº 810/2009 et l'article 6, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/399.

(12 bis) Afin de tenir compte des évolutions juridiques et politiques pertinentes, 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 afin de modifier la présente décision en ajoutant ou en retirant des régions ou des territoires repris dans l'annexe. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» [5]. 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.

(12 ter) Afin de permettre à l'Union de réagir rapidement à une évolution rapide de la situation, il y a lieu de prévoir l'application immédiate de l'acte délégué en question modifiant l'annexe de la présente décision lorsque des raisons d'urgence impérieuses l'exigent. En cas d'application de la procédure d'urgence, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris aux consultations au niveau des experts.

(13) L'objectif de la présente décision est d'améliorer le fonctionnement de la politique commune des visas et de l'espace Schengen. Ces objectifs ne peuvent être atteints par la seule action des États membres. Par conséquent, il est nécessaire d'introduire une obligation de ne pas ***accepter*** ▌ certains documents de voyage aux fins de la délivrance d'un visa et du franchissement des frontières extérieures au niveau de l'Union. L'Union peut donc adopter des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente décision n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

---

[4] Décision nº 1105/2011/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 relative à la liste des documents de voyage permettant à leur titulaire le franchissement des frontières extérieures et susceptibles d'être revêtus d'un visa, et relative à l'instauration d'un dispositif pour établir cette liste (JO L 287 du 4.11.2011, p. 9).

[5] JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Jeudi 20 octobre 2022

(14) Conformément aux articles 1er et 2 du protocole no 22 sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption de la présente décision et n'est pas lié par celle-ci ni soumis à son application. La présente décision développant l'acquis de Schengen, le Danemark décide, conformément à l'article 4 dudit protocole, dans un délai de six mois à partir de la décision du Conseil sur la présente décision, s'il la transpose dans son droit interne.

(15) La présente décision constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen auxquelles l'Irlande ne participe pas ([6]); l'Irlande ne participe donc pas à l'adoption de la présente décision et n'est pas liée par celle-ci ni soumise à son application.

(16) En ce qui concerne l'Islande et la Norvège, la présente décision constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens de l'accord conclu par le Conseil de l'Union européenne, la République d'Islande et le Royaume de Norvège sur l'association de ces deux États à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen ([7]), qui relèvent du domaine visé à l'article 1er, points A et B, de la décision 1999/437/CE du Conseil ([8]).

(17) En ce qui concerne la Suisse, la présente décision constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens de l'accord entre l'Union européenne, la Communauté européenne et la Confédération suisse sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen, qui relèvent du domaine visé à l'article 1er, points A et B, de la décision 1999/437/CE ([9]), lue en liaison avec l'article 3 de la décision 2008/146/CE du Conseil ([10]).

(18) En ce qui concerne le Liechtenstein, la présente décision constitue un développement des dispositions de l'acquis de Schengen au sens du protocole entre l'Union européenne, la Communauté européenne, la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein sur l'adhésion de la Principauté de Liechtenstein à l'accord entre l'Union européenne, la Communauté européenne et la Confédération suisse sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen ([11]), qui relèvent du domaine visé à l'article 1er, points A et B, de la décision 1999/437/CE, lue en liaison avec l'article 3 de la décision 2011/350/UE du Conseil ([12]).

(19) ***En ce qui concerne Chypre, la Bulgarie, la Roumanie et la Croatie,*** l'article 1er, point a), de la présente décision constitue un acte fondé sur l'acquis de Schengen ou qui s'y rapporte, au sens, respectivement, de l'article 3, paragraphe 2, de l'acte d'adhésion de 2003, de l'article 4, paragraphe 2, de l'acte d'adhésion de 2005 et de l'article 4, paragraphe 2, de l'acte d'adhésion de 2011, tandis que l'article 1er, point b), constitue un acte fondé sur l'acquis de Schengen ou qui s'y rapporte, au sens, respectivement, de l'article 3, paragraphe 1, de l'acte d'adhésion de 2003, de l'article 4, paragraphe 1, de l'acte d'adhésion de 2005 et de l'article 4, paragraphe 1, de l'acte d'adhésion de 2011.

([6]) La présente décision ne relève pas du champ d'application des mesures prévues par la décision 2002/192/CE du Conseil du 28 février 2002 relative à la demande de l'Irlande de participer à certaines dispositions de l'acquis de Schengen (JO L 64 du 7.3.2002, p. 20).

([7]) JO L 176 du 10.7.1999, p. 36.

([8]) Décision 1999/437/CE du Conseil du 17 mai 1999 relative à certaines modalités d'application de l'accord conclu par le Conseil de l'Union européenne et la République d'Islande et le Royaume de Norvège sur l'association de ces États à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen (JO L 176 du 10.7.1999, p. 31).

([9]) JO L 53 du 27.2.2008, p. 52.

([10]) Décision 2008/146/CE du Conseil du 28 janvier 2008 relative à la conclusion, au nom de la Communauté européenne, de l'accord entre l'Union européenne, la Communauté européenne et la Confédération suisse sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen (JO L 53 du 27.2.2008, p. 1).

([11]) JO L 160 du 18.6.2011, p. 21.

([12]) Décision 2011/350/UE du Conseil du 7 mars 2011 relative à la conclusion, au nom de l'Union européenne, du protocole entre l'Union européenne, la Communauté européenne, la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein sur l'adhésion de la Principauté de Liechtenstein à l'accord entre l'Union européenne, la Communauté européenne et la Confédération suisse sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen en ce qui concerne la suppression des contrôles aux frontières intérieures et la circulation des personnes (JO L 160 du 18.6.2011, p. 19).

Jeudi 20 octobre 2022

(20) En raison de l'urgence de la situation et de la persistance de la présence illégale de la Russie dans des régions étrangères, la présente décision devrait entrer en vigueur le premier jour suivant celui de sa publication,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les documents de voyage russes délivrés dans des régions ***ou des territoires*** occupés ***par la Russie en Ukraine ou dans des territoires séparatistes de Géorgie repris dans l'annexe***, ou délivrés à des personnes y résidant, ne sont pas ***acceptés*** ▌comme documents de voyage valables aux fins suivantes:

a) la délivrance d'un visa conformément au règlement (CE) nº 810/2009;

b) le franchissement des frontières extérieures conformément au règlement (UE) 2016/399.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 2 bis afin de modifier l'annexe en ajoutant ou en retirant des régions ou des territoires lorsque cela est nécessaire pour tenir compte des évolutions juridiques et politiques pertinentes.

Lorsque, en cas d'évolution rapide de la situation, des raisons d'urgence impérieuses l'imposent, la procédure prévue à l'article 2 ter est applicable aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.

Article 1 bis

Par dérogation à l'article 1er, un document de voyage russe visé à l'article 1er peut être accepté:

— ***si son titulaire était un citoyen russe avant les dates indiquées dans l'acte d'exécution visé à l'article 2. Cette disposition s'applique également aux descendants de ce citoyen russe;***

— ***si son titulaire était un enfant ou une personne juridiquement incapable au moment où il a obtenu la citoyenneté russe grâce à la procédure de naturalisation simplifiée prévue par le droit russe.***

Les États membres peuvent autoriser, à titre individuel, les titulaires de documents de voyage visés par la présente décision à entrer sur le territoire des États membres, comme le prévoient les articles 25 et 29 du règlement (CE) nº 810/2009 et l'article 6, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/399.

La présente décision ne porte pas atteinte à l'acquis de l'Union en matière d'asile, et en particulier au droit à demander une protection internationale.

Article 2

La Commission établit***, avec l'aide des États membres,*** une liste ***par région, par territoire ou par territoire séparatiste repris dans l'annexe*** des documents de voyage ▌visés à l'article 1er. ***Cette liste indique les dates à partir desquelles la délivrance de ces documents de voyage a commencé dans les régions ou territoires occupés, y compris les territoires séparatistes.***

Cette liste est ***adoptée par voie d'acte d'exécution, est publiée au Journal officiel et est intégrée à*** la liste des documents de voyage établie par la décision nº 1105/2011/UE.

Article 2 bis

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 1er est conféré à la Commission pour une période de deux ans.

3. La délégation de pouvoirs visée à l'article 1er 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.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 1er 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.

Article 2 ter

1. Les actes délégués adoptés en vertu du présent article entrent en vigueur sans tarder et s'appliquent tant qu'aucune objection n'est exprimée conformément au paragraphe 2. La notification d'un acte délégué au Parlement européen et au Conseil expose les raisons du recours à la procédure d'urgence.

2. Le Parlement européen ou le Conseil peut exprimer des objections à l'égard d'un acte délégué, conformément à la procédure visée à l'article 2 bis, paragraphe 6. En pareil cas, la Commission abroge l'acte concerné immédiatement après que le Parlement européen ou le Conseil lui a notifié sa décision d'exprimer des objections.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le premier jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*

Jeudi 20 octobre 2022

ANNEXE

Ukraine

République autonome de Crimée et ville de Sébastopol

Région de Donetsk

Région de Louhansk

Région de Kherson

Région de Zaporijjia

Géorgie

Abkhazie

Ossétie du Sud

ISSN 1977-0936 (édition électronique)
ISSN 1725-2431 (édition papier)

Office des publications
de l'Union européenne
L-2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR