Informations de base

2003/2064(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Pollution de l'air: stratégie pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer **Subject** 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux

Parlement européen	**Commission au fond**	**Rapporteur(e)**	**Date de nomination**
	ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	LUCAS Caroline (V/ALE)	22/04/2003

Conseil de l'Union européenne	**Formation du Conseil**	**Réunions**	**Date**
	Environnement	2556	2003-12-22

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
20/11/2002	Publication du document de base non-législatif	COM(2002)0595	Résumé
10/04/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
04/11/2003	Vote en commission		Résumé
04/11/2003	Dépôt du rapport de la commission	A5-0400/2003	
03/12/2003	Débat en plénière		
04/12/2003	Décision du Parlement	T5-0541/2003	Résumé
04/12/2003	Fin de la procédure au Parlement		
22/12/2003	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		

Informations techniques

Référence de la procédure	2003/2064(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative

Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/5/19408

Pollution de l'air: stratégie pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer

2003/2064(INI) - 20/11/2002 - Document de base non législatif

OBJECTIF : proposer une stratégie de l'Union européenne pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer. CONTENU : l'objet de la présente stratégie est d'expliquer succinctement le rôle des émissions atmosphériques des navires de mer dans les problèmes environnementaux que connaît l'Union européenne et de définir un ensemble d'objectifs, de mesures et de recommandations en vue de réduire ces émissions au cours des 10 prochaines années. Il n'est pas prévu de définir des mesures détaillées à ce stade. Le principal objectif de la présente communication est d'étudier les incidences des émissions à terre et au niveau mondial (changement climatique et appauvrissement de la couche d'ozone). La question de l'eutrophisation du milieu marin est abordée brièvement, mais ce problème ainsi que d'autres menaces pesant sur les eaux communautaires sont étudiés plus en détail dans la nouvelle stratégie de la Commission sur l'environnement marin adoptée le 2 octobre 2002. La stratégie proposée constitue également une contribution au programme "Air pur pour l'Europe" (CAFE) qui a été lancé l'année dernière en vue de l'adoption d'une stratégie thématique en matière de pollution atmosphérique qui couvre toutes les sources d'émissions en cause. Il est manifeste que les navires sont une source importante d'émissions, en particulier d'émissions de dioxyde de soufre qui sont bien supérieures à celles produites par tous les autres modes de transport par tonne-kilomètre, et les émissions des navires pourraient représenter plus de 75 % des émissions provenant de toutes les sources terrestres dans l'UE d'ici 2010. En vue d'atténuer la part des émissions atmosphériques des navires dans les problèmes d'environnement et de santé dans l'UE, la Commission propose plusieurs objectifs qui devraient guider les politiques communautaires et nationales sur le long terme. Ces objectifs sont les suivants: - réduire les émissions de SO2 des navires lorsqu'elles provoquent des dépassements des charges critiques pour l'acidité et lorsqu'elles nuisent à la qualité de l'air local; - réduire les émissions de NOx des navires lorsqu'elles contribuent aux dépassements des charges critiques pour l'acidification et l'eutrophisation et à la formation d'ozone troposphérique à des degrés qui nuisent à la santé humaine et à la végétation; - réduire les émissions de particules primaires des navires lorsqu'elles affectent la qualité de l'air local; - réduire les émissions de COV des navires lorsqu'elles contribuent à la formation d'ozone troposphérique à des niveaux qui endommagent la santé humaine et la végétation; - réduire les émissions de CO2 générées par chaque navire; - supprimer les émissions de substances qui appauvrissent la couche d'ozone par tous les navires naviguant dans les eaux communautaires. La communication énonce plusieurs moyens que la Commission entend mettre en ·uvre pour atteindre les objectifs, y compris les mesures qu'elle compte prendre elle-même et les mesures qu'elle recommande à d'autres parties de prendre. Il est particulièrement important que les États membres de l'UE travaillent ensemble dans le cadre de l'Organisation maritimeinternationale en vue de favoriser l'adoption de règles internationales plus sévères par le biais de l'annexe VI de la convention MARPOL. Les entreprises de transport maritime et les entreprises pétrolières et portuaires ont un rôle essentiel à jouer. Un dialogue constructif a été engagé lors de la préparation de la présente stratégie sur la base d'un consensus véritable, selon lequel il est indispensable d'agir et de réduire les émissions atmosphériques pour préserver l'image de transport écologique attachée au transport maritime. La Commission espère poursuivre ce dialogue dans les années à venir, sur la base des objectifs, actions et recommandations définis dans la présente stratégie.

Pollution de l'air: stratégie pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer

2003/2064(INI) - 04/12/2003 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de Mme Caroline LUCAS (Verts/ALE, UK), le Parlement se félicite de l'ambition de la Commission en vue de réduire les émissions atmosphériques de navires de mer. Il approuve le fait que les principales émissions atmosphériques auxquelles il faut s'attaquer dans cette stratégie sont le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils, les particules, le dioxyde de carbone et le halon, mais souhaiterait que la Commission envisage d'ajouter aux émissions qui doivent être traitées par la stratégie, les aromates polycycliques (tels que les HAP) et les métaux lourds (par ex.: le nickel et le vanadium). De même, il appuie l'objectif global de la Commission de réduire la part des émissions atmosphériques des navires dans les problèmes d'environnement et de santé dans l'UE, mais souligne que cet objectif d'ensemble devrait être élargi pour viser également de manière explicite à réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires (tel que le dioxyde de carbone) et leur rôle dans le réchauffement de la planète. Le Parlement approuve sans réserve les conclusions de la Commission selon lesquelles la réglementation de l'UE sur les normes en matière d'émission est le moyen le plus approprié de réduire les émissions de navires dans les ports de l'UE, dans les eaux territoriales et dans les zones économiques exclusives. Les instruments économiques sont l'un des meilleurs moyens d'améliorer la performance environnementale et il constate que pour parvenir à réduire réellement le niveau mondial des émissions atmosphériques, l'UE et ses États membres doivent travailler en collaboration étroite avec les grandes nations maritimes au sein de l'Organisation maritime internationale. Il invite la Commission à procéder d'urgence à l'analyse coût- bénéfice de nouvelles mesures de réduction plus ambitieuse et en particulier à celle qui est associée aux mesures adoptées par le Parlement européen dans sa position du 4 juin 2003. Le Parlement invite la Commission à soumettre d'ici la fin de 2004 une proposition de normes d'émissions de NOx pour les navires, fondées sur l'utilisation des meilleures techniques disponibles et visant les émissions de NOx des moteurs marins et lui demande de faire en sorte que ces normes d'émissions de NOx fondées sur les meilleures techniques disponibles soient également adoptées par l'OMI. Il invite la Commission à soumettre à la fin de l'année 2004 des propositions portant sur la création d'un instrument économique pour l'ensemble de l'UE visant à réduire les émissions atmosphériques des navires. Enfin, il prend acte avec inquiétude qu'en dépit des déclarations prometteuses faites l'année dernière à la Commission par les États membres, seuls cinq d'entre eux (la Suède, le Danemark, la Grèce, l'Allemagne et l'Espagne) ont ratifié l'annexe VI de la Convention Marpol qui par conséquent n'a pas encore reçu un nombre de ratifications

suffisant pour pouvoir entrer en vigueur. Il invite donc tous les États membres des pays candidats qui n'ont pas encore procédé à cette ratification à le faire de toute urgence.