

# Prévention de la pollution par les navires: teneur en soufre des combustibles marins

2011/0190(COD) - 15/07/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser la directive 99/32/CE concernant la teneur en soufre des combustibles marins en vue de réduire encore la pollution atmosphérique et d'améliorer la santé humaine et l'environnement.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les mesures prises par l'UE ces dernières décennies ont permis de réduire considérablement les émissions de la plupart des polluants atmosphériques, notamment le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatils, l'ammoniac et les particules (PM). Ce sont les sources terrestres d'émission telles que les installations industrielles ou le transport routier qui ont le plus contribué à cette réduction des émissions. Cependant, les projections établies en 2005 montrent que **sans nouvelle réglementation, le secteur maritime émettra davantage de SO<sub>2</sub> et de NOx que toutes les sources terrestres réunies d'ici à 2020.**

La directive 1999/32/CE, telle que modifiée par la directive 2005/33/CE, régit la teneur en soufre des combustibles utilisés dans le transport maritime et intègre dans le droit de l'UE certaines règles adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). La directive prévoit en particulier des règles plus strictes en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins qui sont utilisés dans des zones nécessitant une protection spéciale de l'environnement, dénommées zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES).

Depuis la modification de la directive en 2005, **les règles de l'OMI concernant, entre autres, le SO<sub>2</sub> ont été révisées en octobre 2008**, et l'UE y a largement contribué. Ces règles figurent à l'annexe VI de la convention 73/78 sur la pollution marine (annexe VI révisée de la convention MARPOL). L'annexe VI révisée de la convention MARPOL est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010. Elle introduit, entre autres, **des valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins plus strictes à l'intérieur des ZCES** (1% à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010 et 0,10% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015), ainsi que dans les zones maritimes ne faisant pas partie des ZCES (3,5% à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 et, en principe, 0,50% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020).

En vertu de leurs engagements internationaux, la plupart des États membres sont tenus d'exiger que les navires utilisent des combustibles présentant une teneur maximale en soufre de 1,00% à l'intérieur des ZCES à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010. Afin de garantir la cohérence avec le droit international tout en veillant à assurer la bonne mise en œuvre dans l'Union des nouvelles normes établies au niveau international pour le soufre, il convient **d'aligner les dispositions de la directive 1999/32/CE sur l'annexe VI révisée de la convention MARPOL.**

ANALYSE D'IMPACT : dans son analyse, la Commission :

- confirme l'intérêt, du point de vue coût-efficacité, d'un alignement complet de la directive sur les normes plus strictes de l'OMI en matière de combustibles ainsi que sur ses règles concernant les méthodes de réduction des émissions ;
- préconise le maintien du lien entre les normes plus strictes en matière de combustibles au sein des ZCES et celles qui s'appliquent aux navires à passagers assurant des services réguliers en dehors des

ZCES. Toutefois, l'introduction d'une nouvelle norme ZCES pour les navires à passagers serait retardée de 5 ans afin d'éviter tout problème de disponibilité du combustible. Les rapports coûts /avantages pour cette option sont compris entre 1,5 et 6 (si la norme de 0,1% est introduite en 2020) et entre 0,8 et 10 (si la norme de 0,1% est introduite en 2025 ;

- suggère, dans un premier temps, d'élaborer des orientations pour la surveillance et la mise en œuvre de la directive et, en cas d'échec de cette approche, d'envisager l'adoption de règles contraignantes ;
- recommande à la Commission européenne et aux États membres d'utiliser et, si possible et nécessaire, d'adapter les instruments existants, afin de favoriser la transition du secteur concerné vers les nouvelles meilleures technologies disponibles.

**BASE JURIDIQUE** : article 192, paragraphe 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

**CONTENU** : la proposition s'inscrit dans le cadre de la stratégie UE 2020 et des ses initiatives phares, notamment celles concernant les feuilles de route pour une [société à faible intensité de carbone](#) et [l'Union de l'innovation](#), ainsi qu'avec les politiques de l'UE en faveur du transport durable.

L'objectif de la proposition est de réviser la directive 99/32/CE concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides afin de:

1°) l'aligner sur les règles de l'OMI concernant les normes relatives aux combustibles, y compris celles applicables en dehors des ZCES;

2°) l'aligner sur les règles de l'OMI concernant les méthodes de réduction des émissions;

3°) maintenir le lien entre les normes plus strictes pour les combustibles au sein des ZCES (actuellement, la teneur maximale autorisée en soufre des combustibles marins est de 1,5% et elle passera à 0,1% à partir de 2015) et celles applicables aux navires à passagers qui assurent des services réguliers en dehors des ZCES (actuellement 1,5%);

4°) renforcer le régime de surveillance et de contrôle de l'application de l'UE.

Selon la Commission, les principaux avantages de la réglementation proposée sont les suivants :

- **l'intégration des normes internationales relatives aux combustibles dans le droit de l'UE** renforcerait leur efficacité car la surveillance et le contrôle de l'application relèveraient du régime de l'UE, qui est plus efficace que le système international de contrôle de l'application ;
- **l'accès élargi aux méthodes innovantes de réduction des émissions** ainsi que la promotion de leur utilisation - qui sont proposés en tant que solution équivalente de mise en conformité - répondent aux préoccupations concernant les répercussions, sur le plan du coût, des nouvelles règles de l'OMI pour certains secteurs. Cela réduira sensiblement les coûts de mise en conformité avec les règles de l'OMI (de l'ordre de 50% à 88%) et encouragerait les solutions industrielles innovantes ;
- **des normes plus strictes en matière de combustibles pour les navires à passagers assurant des services réguliers** garantiraient une amélioration de la qualité de l'air dans les régions côtières. Toutefois, l'introduction de la norme plus stricte pour les navires à passagers serait **retardée de 5 ans** par rapport à la situation dans les ZCES afin d'éviter tout problème de disponibilité du combustible ;
- enfin, **le renforcement du régime de surveillance et de contrôle de l'application de l'UE** est d'autant plus important que les normes beaucoup plus strictes et les coûts de mise en conformité associés risquent de rendre les possibilités de contournement plus attrayantes.

**INCIDENCE BUDGÉTAIRE** : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.