

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

2011/0190(COD) - 27/02/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport de Statu HASSI (Verts/ALE, FI) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Biorcarburants: soulignant que l'utilisation des biocarburants est déjà techniquement possible sur les navires, les députés estiment que la directive doit par conséquent préciser que l'utilisation de biocarburants est également possible.

Navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté:

- Les députés proposent d'autoriser les États membres limitrophes des zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES) à couvrir temporairement au moyen **d'aides d'État** les frais supportés par les entreprises exposées à la concurrence mondiale et auxquelles le règlement sur la teneur en soufre imposera un net surcoût. La Commission devrait adopter, au plus tard à la fin de l'année 2013, des orientations au sujet des règles applicables aux aides d'État à cet effet.
- Le rapport demande que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans les parties des eaux territoriales des États membres, de leurs zones économiques exclusives et de leurs zones de prévention de la pollution si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse: a) **3,50% à compter du 1^{er} janvier 2012**; b) **0,50% à compter du 1^{er} janvier 2015**; c) **0,10% à compter du 1^{er} janvier 2020**.
- En cas de non-respect de ces limites, et après examen de tous les éléments de preuves, les autorités exerçant le contrôle par l'État du port devraient être habilitées à **détenir le navire jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la violation**. Les navires non conformes seraient priés de démazouter et seraient soumis à une amende par violation et par jour.
- **Par dérogation**, lorsque la conformité avec les valeurs limites entraîne des **incidences sociales négatives importantes pour les communautés locales vivant dans des îles dans les régions ultrapériphériques** de l'Union et sur l'ensemble ou une partie du territoire de la Grèce, les États membres concernés devraient pouvoir reporter pour un maximum de **cinq ans** les délais visés en ce qui concerne le nombre restreint de navires à passagers assurant des services réguliers sur des itinéraires entre des ports de l'Union, dans la mesure où les normes pertinentes de la qualité de l'air sont respectées.
- En outre, les États membres devraient faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans leurs eaux territoriales et leurs zones de prévention de la pollution qui ne font pas partie des zones de contrôle des émissions de SOx par tout navire à destination ou en provenance de ports de l'Union si la teneur en soufre de ces combustibles **dépasse 0,10% à compter du 1^{er} janvier 2015**. Cette disposition devrait s'appliquer à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union.

Bateaux de navigation intérieure et navires à quai dans les ports de la Communauté : le rapport note que sous le régime actuel, les navires de haute mer et les bateaux de navigation intérieure sont soumis à

des valeurs limites de teneur en soufre différentes alors qu'ils naviguent dans le même estuaire. Les députés proposent de remédier à cette distorsion et **d'aligner, à compter du 1^{er} janvier 2015, les valeurs limites applicables aux navires de haute mer** sur les règles gouvernant la navigation intérieure et les engins mobiles non routiers qui figurent aujourd'hui dans la directive 98/70/CE sur la qualité des carburants.

Disponibilité de combustibles marins : les États membres devraient garantir la disponibilité et la répartition équilibrée de combustibles marins dont la teneur en soufre n'excède pas 0,10% à compter du 1^{er} janvier 2015.

Équivalences : l'administration d'un État membre devrait pouvoir autoriser toute installation ou tout matériel, dispositif ou appareil destiné à équiper un navire, ou toute autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de ce qui est exigé par la directive si ces méthodes et dispositifs sont **au moins aussi efficaces** pour réduire les émissions que ce qui est exigé par la directive.

Essais et utilisation de nouvelles technologies de réduction des émissions : la proposition prévoit que les navires qui ont recours aux méthodes de réduction des émissions doivent réaliser en permanence des réductions des émissions de dioxyde de soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues en utilisant des combustibles marins répondant aux exigences énoncées à la directive. Les députés proposent de **supprimer l'expression «en permanence»** pour que les épurateurs cessant temporairement d'être conformes demeurent autorisés au titre de la directive. Cette suppression permettrait aussi de recourir à d'autres méthodes de mise en conformité, comme la compensation.

En guise de mesure alternative visant à réduire les émissions, les États membres devraient encourager l'utilisation, par les navires ancrés dans les ports, de l'électricité produite le long du littoral.

Les députés souhaitent par ailleurs que les États membres veillent à ce que les autorités portuaires incluent dans les frais portuaires ou autres charges tous les coûts liés à la réception, au traitement et à l'élimination d'effluents provenant de dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, conformément à la directive 2000/59/CE, indépendamment du fait que les déchets soient livrés ou non.

Disponibilité du fioul : les députés ont introduit une nouvelle disposition prévoyant que si un navire ne respecte pas les normes régissant les fiouls conformes énoncées dans la directive, l'autorité compétente de l'État membre pourra exiger du navire: a) un rapport sur les mesures prises pour essayer de se conformer; ainsi que b) la preuve qu'il a essayé d'acheter une quantité de fioul correspondant à son plan de route et que, en dépit de tous les efforts entrepris pour se procurer du fioul conforme, celui-ci n'était pas disponible à la vente.

Rapports et réexamen : la Commission devrait soumettre, d'ici au 31 décembre 2013, un rapport accompagné, si besoin est, de propositions législatives. Ce rapport examinerait:

- les incidences potentielles sur le marché intérieur, en particulier en ce qui concerne la compétitivité, de l'application de normes d'émission différentes dans l'Union;
- la désignation de zones de contrôle supplémentaires des émissions de SO_x et de NO_x ;
- l'application aux gazoles marins de normes de qualité similaires à celles qui relèvent de la directive 98/70/CE;
- des mesures supplémentaires ou de remplacement pour réduire davantage les émissions générées par les navires.

La Commission devrait en outre conduire une étude des effets de la directive et proposer, avant la fin de 2012, un ensemble de mesures compensatoires visant à réduire ses incidences négatives sur les compagnies maritimes dans toute l'Union.