

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

2011/0190(COD) - 11/09/2012 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 606 voix pour, 55 voix contre et 13 abstentions, une résolution législative 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.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit:

Définitions : selon le texte amendé, on entend par :

Fiouls lourds:

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 51 à 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 27 10 20 39, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole appartenant, du fait de ses limites de distillation, à la catégorie des fiouls lourds destinés à être utilisés comme combustibles et dont moins de 65% en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C selon la méthode ASTM D86. Si la distillation ne peut pas être déterminée selon la méthode ASTM D86, le produit pétrolier est également classé dans la catégorie des fiouls lourds;

Gas-oil:

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 ou 2710 20 19, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, dont moins de 65% en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C et dont au moins 85% en volume (pertes comprises) distillent à 350 °C selon la méthode ASTM D86.

Les carburants diesel tels que définis à la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel sont exclus de la cette définition, de même que les **combustibles utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles**.

Teneur maximale en soufre des combustibles marins : les États membres devront :

- veiller à ce que les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse **3,50% en masse** ne soient pas utilisés sur leur territoire, à l'exception de ceux destinés à l'approvisionnement des navires qui mettent en œuvre des méthodes de réduction des émissions, fonctionnant en système fermé.
- prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans les parties de leurs eaux territoriales, 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 3,50% à compter du 18 mois suivant l'entrée en vigueur de la directive** ;
- prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans leurs eaux territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution qui ne font pas partie des zones de contrôle des émissions de SOx par des

navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union si la teneur en soufre de ces combustibles **dépasse 1,50% en masse jusqu'au 1^{er} janvier 2020**. Les États membres seront responsables de l'application de cette exigence, au moins en ce qui concerne les navires battant leur pavillon et les navires, quel que soit leur pavillon, qui se trouvent dans leurs ports.

Disponibilité de combustibles marins conformes : les États membres devront s'efforcer d'assurer la disponibilité de combustibles marins conformes à la directive et informer la Commission de la disponibilité de tels combustibles marins dans leurs ports et terminaux.

Si un État membre constate qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux combustibles marins conformes à la directive, l'autorité compétente de l'État membre sera habilitée à exiger que ce navire:

- présente un compte-rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et
- fournisse la preuve qu'il a cherché à acheter du combustible marin conforme à la présente directive compte tenu de son plan de voyage et que, si ce combustible n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de combustible marin et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du combustible marin conforme à la présente directive, il n'y en avait pas à acheter.

Un navire ne sera pas tenu de s'écarter de la route prévue ni de retarder indûment son voyage afin de satisfaire aux dispositions. L'État du port devra notifier à la Commission les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun combustible marin conforme à la présente directive n'était disponible.

Les États membres devront en outre veiller à ce que les **diesels marins** dont la teneur en soufre dépasse 1,50% en masse ne soient pas mis sur le marché sur leur territoire.

Méthodes de réduction des émissions : en guise de mesure alternative visant à réduire les émissions, les États membres devront encourager l'utilisation, par les navires mouillant dans les ports, des **systèmes de production électrique à quai**.

Lorsque le progrès scientifique et technique concernant les méthodes alternatives de réduction des émissions le justifie, et de manière à assurer une stricte cohérence avec les instruments et normes pertinents adoptés par l'OMI, la Commission: i) sera habilitée à adopter des actes délégués pour modifier les annexes I et II; ii) adoptera des actes d'exécution établissant les modalités précises en matière de surveillance des émissions, le cas échéant.

Mesures financières : les États membres pourront adopter des mesures financières en faveur des opérateurs touchés par la directive lorsque de telles mesures sont conformes aux règles en matière d'aides d'État applicables ou à adopter dans ce domaine.

Rapport et suivi : au plus tard le **31 décembre 2013**, la Commission soumettra un rapport, au besoin, accompagné de propositions législatives. Le rapport examinera les possibilités de réduction de la pollution de l'air, en tenant compte, entre autres: des rapports annuels; de la qualité de l'air et de l'acidification observées; des coûts des combustibles; de l'impact économique potentiel et du transfert modal observé; ainsi que des progrès dans la réduction des émissions des navires.

Au plus tard le **31 décembre 2012**, la Commission, en coopération avec les États membres et les parties prenantes, élaborera les mesures appropriées, afin de promouvoir le respect des dispositions environnementales de la directive et d'en réduire au maximum les retombées défavorables possibles.

Sanctions : les États membres devront déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en application de la directive. Les sanctions doivent être efficaces,

proportionnées et dissuasives et elles peuvent comprendre des amendes calculées de manière à, au minimum, priver les responsables des avantages économiques tirés de leur infraction, tout en augmentant progressivement pour les infractions répétées.