

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

2011/0190(COD) - 21/11/2012 - Acte final

**OBJECTIF** : réviser la directive 1999/32/CE concernant la teneur en soufre des combustibles marins en vue de réduire la pollution atmosphérique et d'améliorer la santé humaine et l'environnement.

**ACTE LÉGISLATIF** : Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

**CONTENU** : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté une directive modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

Les émissions des navires dues à la combustion de combustibles marins présentant une teneur élevée en soufre contribuent à la pollution de l'air sous la forme d'émissions de dioxyde de soufre et de particules qui nuisent à la santé humaine et contribuent à l'acidification. La présente directive vise par conséquent à modifier la directive 1999/32/CE de façon à réduire substantiellement ces émissions en **rendant contraignantes dans l'UE les règles les plus récentes de l'Organisation maritime internationale (OMI)** en matière de normes pour les combustibles marins.

Les principales modifications introduites par la directive sont les suivantes :

**Teneur maximale en soufre** : 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, **la directive 1999/32/CE est alignée sur l'annexe VI révisée de la convention MARPOL**. Conformément à cette annexe révisée,

- la teneur maximale en soufre des combustibles marins qui sont utilisés dans des **zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES)** est fixée : i) à **1,00% jusqu'au 31 décembre 2014** et ii) à **0,10% à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015**;
- la teneur maximale en soufre des combustibles marins qui sont utilisés dans des **zones maritimes ne faisant pas partie des ZCES** est fixée i) à **3,50% à compter du 18 juin 2014** et ii) à **0,50% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020**.

D'une manière générale, 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 ;
- veiller à ce que les **gas-oils** dont la teneur en soufre **dépasse 0,10% en masse** ne soient pas utilisés sur leur territoire ;
- 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 SO<sub>x</sub> 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<sup>er</sup> janvier 2020**.

La directive prévoit que 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.

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**.

**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.

En outre, les États membres pourront approuver, le cas échéant en coopération avec d'autres États membres, des **essais de méthodes de réduction des émissions** à bord des navires battant leur pavillon ou dans les zones maritimes relevant de leur juridiction.

**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. Les amendes éventuelles seront calculées de manière à, au minimum, priver les responsables des avantages économiques tirés de leur infraction, tout en augmentant progressivement pour les infractions répétées.

**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.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17/12/2012.

TRANSPOSITION : au plus tard le 18/06/2014.

**ACTES DÉLÉGUÉS** : la Commission peut adopter des actes délégués pour adapter les dispositions de la directive 1999/32/CE au progrès scientifique et technique et assurer la cohérence avec les instruments pertinents de l'OMI. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **cinq ans** à compter du 17 décembre 2012 (période pouvant être tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'y oppose). Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de **trois mois** à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de trois mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.