

Réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides. Codification

2014/0216(COD) - 16/04/2018 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport relatif à la mise en œuvre et au respect des normes en matière de teneur en soufre des combustibles marins établies par la directive 2016/802/UE concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

Dans un souci de clarté et de rationalité à la suite des différents amendements apportés à la directive 1999/32/CE du Conseil, celle-ci a été codifiée par la directive (UE) 2016/802 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (la directive «soufre»).

Conformément à la directive (UE) 2016/802, la Commission a évalué, sur la base des rapports de mise en œuvre reçus pour la période 2015-2017, la nécessité de renforcer les dispositions de la directive ou toute proposition législative appropriée à cet effet.

Mise en œuvre de la directive: suite à une collaboration fructueuse avec les États membres et les entreprises du secteur, la Commission conclut que des **progrès soutenus** ont été réalisés dans la mise en œuvre de la directive 1999/32/CE depuis sa dernière révision en 2012 (aujourd’hui sous forme codifiée en tant que directive (UE) 2016/802).

Jusqu’à présent, l’obligation d’utiliser des combustibles marins d’une **teneur en soufre de 0,10%** dans les zones de contrôle des émissions de SOx européennes depuis janvier 2015 a contribué efficacement à l’objectif de la directive visant à réduire les effets néfastes des émissions de dioxyde de soufre des navires sur la santé et l’environnement.

Plus de 93 % des navires inspectés dans les zones de contrôle des émissions de SOx respectaient les valeurs limites plus strictes relatives aux concentrations de soufre, ce qui a conduit à une **réduction sensible des concentrations de dioxyde de soufre dans l’air ambiant** dans les régions bordant ces zones (par exemple, jusqu’à 60 % au Danemark, jusqu’à 50 % sur l’île allemande de «Neuwerk» en mer du Nord, sur les îles d’Öland (Ottenby) et de Gotland (Hoburgen) en Suède, et de plus de 20 % dans la région de Rotterdam-Rijnmond).

Les enseignements tirés de l’expérience acquise par le secteur et les États **pourront être mis à profit dans d’autres régions européennes et au niveau international**, en vue de l’entrée en vigueur de la teneur en soufre maximale de 0,50 % au niveau mondial en 2020.

Mécanismes de soutien: le rapport présente un aperçu des mécanismes de soutien de l’Union aux États membres et aux entreprises du secteur pour faciliter le contrôle de l’application et le respect des normes renforcées en matière de soufre, à savoir :

- le Forum européen du transport maritime durable afin de mieux cerner les difficultés que rencontre le secteur du transport maritime de l’UE en matière de viabilité environnementale;
- le soutien financier de l’UE pour l’adoption de technologies navales propres;
- le soutien technique aux États membres de la part de l’Agence européenne pour la sécurité maritime en vue de faciliter la mise en œuvre et le contrôle de l’application des exigences relatives à la faible teneur en soufre;
- la mise en place du comité de mise en œuvre de la directive «soufre», afin d’assurer l’application cohérente et efficace de celle-ci.

Plusieurs études menées ont conclu que l'entrée en vigueur des exigences de faible teneur en soufre dans les zones de contrôle des émissions de SOx européennes n'avait entraîné **ni perte de trafic, ni basculement sensible vers le transport routier**.

Aucune fermeture de compagnie ou de service maritime, ni aucune diminution du trafic de marchandises dans les ports d'Europe du Nord pouvant être directement imputée aux exigences applicables dans les zones de contrôle des émissions de SOx n'a été relevée, et aucun cas grave d'indisponibilité de combustibles conformes n'a été rapporté.

Niveau de conformité : le système «**THETIS-EU**» est devenu pleinement opérationnel le 1^{er} janvier 2015. Il s'agit d'un système d'information de l'Union qui permet de consigner et d'échanger les détails et les conclusions des inspections effectuées à bord des navires, y compris l'échantillonnage et l'analyse du combustible.

Entre le 1^{er} janvier 2015 et le 31 décembre 2017, plus de **28.000 inspections** (soit 700 à 900 en moyenne par mois) ont été enregistrées dans THETIS-EU. Sur la période, près de 1.350 non-conformités ont été relevées (environ 5 % du nombre total d'inspections). Le **bon taux de conformité** témoigne des efforts consentis par le secteur du transport maritime.

Perspectives: afin de garantir que les performances en matière de contrôle de l'application et de respect de la limite de 0,50 % établie par la directive (UE) 2016/802 resteront à un niveau similaire à celui actuellement constaté dans les zones de contrôle des émissions de SOx, la Commission évaluera les besoins en matière:

- de révision de la **fréquence d'inspection et d'échantillonnage**,
- d'amélioration du système THETIS-EU pour qu'il prenne en charge la notification des essais, de recours à des technologies modernes de contrôle de la conformité (par exemple, renifleurs et drones),
- de renforcement du contrôle des fournisseurs de combustible marin de manière à mieux cibler, au moyen d'une approche davantage fondée sur le risque, les navires susceptibles de commettre des infractions.

La Commission envisagera, entre autres, de modifier sa décision d'exécution (UE) 2015/253 établissant les règles concernant l'échantillonnage et de **rendre obligatoire l'utilisation du système THETIS-EU**. Elle étudiera aussi les sanctions prises par les États membres à l'égard des contrevenants et elle évaluera si elles ont un effet réellement dissuasif.

De plus, la Commission continuera i) à **soutenir les pays voisins de l'UE** dans leurs efforts de réduction des émissions de SOx des navires, ainsi que l'OMI pour la préparation de l'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre au niveau mondial; ii) d'étudier la possibilité, compte tenu des coûts et des avantages, de réduire la pollution de l'air par les navires en s'attaquant à **d'autres émissions** que celles de SOx.