




Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2002/0259(COD) Procédure terminée
Teneur en soufre des combustibles marins Modification Directive 1999/32/EC 1997/0105(SYN)	
Sujet 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.05 Pollution marine et côtière, pollution par les navires et les hydrocarbures	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	Verts/ALE HASSI Satu	10/01/2005
	Commission au fond précédente		
	ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	V/ALE DE ROO Alexander	09/12/2002
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	PSE LANGE Bernd	23/01/2003
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	GUE/NGL BAKOPOULOS Emmanouil	21/01/2003
Commission européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Education, jeunesse, culture et sport	2661	23/05/2005
	Transports, télécommunications et énergie	2629	09/12/2004
	Environnement	2593	28/06/2004
	DG de la Commission	Commissaire	
	Environnement		

Evénements clés			
20/11/2002	Publication de la proposition législative	COM(2002)0595	Résumé
04/12/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		

29/04/2003	Vote en commission, 1ère lecture		
29/04/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0151/2003	
03/06/2003	Débat en plénière		
04/06/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0248/2003	Résumé
01/08/2003	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2003)0476	Résumé
09/12/2004	Publication de la position du Conseil	12891/2/2004	Résumé
16/12/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
15/03/2005	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
18/03/2005	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0056/2005	
12/04/2005	Débat en plénière		
13/04/2005	Résultat du vote au parlement		
13/04/2005	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0124/2005	Résumé
23/05/2005	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
06/07/2005	Signature de l'acte final		
06/07/2005	Fin de la procédure au Parlement		
22/07/2005	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2002/0259(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 1999/32/EC 1997/0105(SYN)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 175-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/6/25519

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2002)0595	20/11/2002	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0151/2003	29/04/2003	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0580/2003 JO C 208 03.09.2003, p. 0027-0029	14/05/2003	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T5-0248/2003 JO C 068 18.03.2004, p.	04/06/2003	EP	Résumé

		0150-0311 E			
Proposition législative modifiée		COM(2003)0476	01/08/2003	EC	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position		15023/2004	26/11/2004	CSL	
Position du Conseil		12891/2/2004 JO C 063 15.03.2005, p. 0026-0038 E	09/12/2004	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2004)0801	10/12/2004	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0056/2005	18/03/2005	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0124/2005 JO C 033 09.02.2006, p. 0325-0468 E	13/04/2005	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2005)0212	17/05/2005	EC	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2005)2124	19/05/2005	EC	
Projet d'acte final		03619/2005	06/07/2005	CSL	
Document de suivi		COM(2011)0441	15/07/2011	EC	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 2005/33](#)

[JO L 191 22.07.2005, p. 0059-0069](#) Résumé

Teneur en soufre des combustibles marins

OBJECTIF : instaurer des teneurs maximales en soufre nouvelles ou modifiées pour les combustibles utilisés par les navires et par les grandes installations de combustion. CONTENU : la présente proposition vise à réduire les émissions de dioxyde de soufre et de particules des navires par une modification de la directive 1999/32/CE du Conseil relative à la limitation de la teneur en soufre de certains combustibles liquides. Elle prévoit notamment : - de limiter à 1,5 % la teneur en soufre des combustibles marine utilisés par tous les navires de mer navigant en mer du Nord, dans la Manche et dans la mer Baltique, conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL relative à la limitation de la teneur en soufre, afin de réduire l'effet des émissions des navires sur le phénomène d'acidification touchant le nord de l'Europe, ainsi que sur la qualité de l'air; - de limiter à 1,5% la teneur en soufre des combustibles marine utilisés par les navires à passagers qui assurent des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté, afin d'améliorer la qualité de l'air près des ports et des côtes, et de créer une demande suffisante pour garantir une offre de combustibles à faible teneur en soufre dans toute l'Union européenne; - de modifier les dispositions en vigueur relatives aux gas-oils marine utilisés par les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure, afin d'améliorer localement la qualité de l'air dans les ports et sur les voies de navigation intérieure. Les modifications concernant les combustibles marine sont les principaux éléments de la proposition. Il y a deux autres types de modifications: - des modifications logiques concernant les dispositions relatives aux fiouls lourds destinés aux applications terrestres, qui découlent de la directive 2001/80/CE relative aux émissions des grandes installations de combustion, et - la création d'un comité de réglementation pour approuver les futures modifications techniques qui sont pas soumises à la procédure de codécision.?

Teneur en soufre des combustibles marins

En adoptant le rapport de M. Alexander de ROO (VERTS, NL) par 498 voix pour, 1 voix contre et 10 abstentions, le Parlement européen a approuvé la proposition de directive sous réserve d'amendements. Le Parlement a adopté des limites plus strictes pour la teneur maximale en soufre de combustibles marins admise d'ici à fin 2008. La limite de teneur en soufre serait encore plus faible que ce que la Commission propose pour la mer du Nord, la Manche et la Mer Baltique (0,5% en masse). Ce même taux devrait être appliqué en même temps aux navires à passagers assurant des services réguliers à destination et en provenance de ports de la Communauté. Les États membres doivent prendre toutes les dispositions nécessaires pour faire en sorte qu'à partir du 31 décembre 2008, les fuels marins contenant moins de 0,5% en

masse de soufre soient disponibles en quantité suffisante pour répondre à la demande dans tous les ports communautaires. Selon le Parlement, les États membres doivent également prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte qu'à partir du 31 décembre 2010, les combustibles marins ne soient pas utilisés dans les parties de leurs mers territoriales et de leurs zones économiques exclusives si le teneur en soufre de ces combustibles dépasse 1,5% en masse. La commercialisation de carburants diesel à usage maritime dont la teneur en soufre dépasse 1,5% en masse pourra être autorisée dans les régions ultrapériphériques de la Communauté. De même, au 31 décembre 2012, la teneur en soufre des combustibles marins utilisés dans les eaux territoriales et les zones économiques exclusives des États membres ne devra pas dépasser 0,5% en masse. Le Parlement demande également un système de sanction effectif et dissuasif applicable aux infractions aux dispositions en matière de surveillance et d'échantillonnage. Actuellement, 25 à 35% des échantillons sont analysés. Un taux d'analyse de 50% permettrait de réduire le risque de non-conformité, en raison d'une probabilité accrue que les prélèvements seront réellement analysés. Il introduit également des dispositions en ce qui concerne les essais pilotes de nouvelles technologies de réduction afin que la Commission réunisse des données sur leurs performances. Sur la base des résultats des essais pilotes et d'autres études, la Commission soumettra pour le 31/12/2007, un rapport contenant des propositions de révision de la directive.?

Teneur en soufre des combustibles marins

La proposition modifiée de la Commission retient dans leur intégralité 20 des 36 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture car ils clarifient et améliorent la proposition initiale. Ces amendements visent à : - préciser et justifier les objectifs de la directive; - demander que les caractéristiques particulières des régions ultrapériphériques de la Communauté (départements français d'outre-mer, îles des Açores, de Madère et des Canaries) soient prises en considération et à exempter ces régions de l'obligation d'interdire la vente de carburant diesel à haute teneur en soufre, à condition que les normes de qualité de l'air locale soient respectées; - supprimer l'article 4, paragraphes 3 et 4, de la directive existante, enlevant aux États membres la possibilité de demander une dérogation pour la teneur en soufre maximale des gas-oils utilisés sur leur territoire; - ajouter un énoncé demandant que les notes de livraison de soutes soient signées par le représentant du navire destinataire; - préciser la définition de navires à quai; - prévoir une mise en oeuvre dans les 6 mois qui suivent l'entrée en vigueur de la directive et faire passer le délai de transposition de la directive de 12 mois à 6 mois; - changer le titre de l'article "Échantillonnage et analyse" qui devient "Surveillance et sanctions". Les échantillons doivent être prélevés au moment de la livraison du fioul destiné à être utilisé à bord des navires. De plus, les États membres doivent établir des règles concernant des sanctions effectives qui soient proportionnées et mises en oeuvre d'une manière dissuasive. Certains des amendements cherchent à renforcer considérablement la proposition - principalement par des limites plus strictes pour la teneur en soufre dans une deuxième phase. La Commission considère qu'il est prématuré de définir des limites plus strictes à ce stade, si bien que ces amendements ne sont pas acceptés. D'autres amendements introduisent un nouvel énoncé relatif au développement d'instruments économiques et de techniques de réduction des émissions en remplacement ou en complément de la réglementation concernant la teneur en soufre des combustibles. Ces amendements sont acceptés dans leur principe.?

Teneur en soufre des combustibles marins

La position commune a été adoptée à la majorité qualifiée avec le vote contre des délégations chypriote et italienne, la délégation suédoise s'étant abstenue. Le compromis réalisé comporte un ensemble cohérent de dates d'entrée en vigueur des dispositions de la directive, tenant compte de l'entrée en vigueur désormais imminente de l'annexe VI de la convention MARPOL (mai 2005) ; il ne contient aucune dérogation contraire à l'entrée en vigueur de la convention MARPOL et à la création de ZCE-émissions SOx et prend en compte les problèmes techniques et pratiques posés par les nouvelles exigences imposées aux navires à quai, y compris la dérogation spécifique provisoire demandée par la Grèce pour certains transbordeurs rouliers.

Dans sa proposition modifiée, la Commission a accepté dans leur intégralité, en partie ou sur le principe, 30 amendements sur les 36 proposés par le Parlement européen en première lecture. 21 amendements ont été repris soit à la lettre, soit en substance, dans la position commune.

Le Conseil a repris la plupart des amendements du Parlement européen qui contribuent à clarifier la proposition et ceux qui proposent de soumettre les technologies d'épuration des gaz de combustion à des essais. En ce qui concerne les dates de mise en oeuvre, un événement important s'est produit depuis la première lecture du Parlement européen, à savoir la ratification par un nombre suffisant de pays de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'Organisation maritime internationale, qui entre ainsi en vigueur. Les dates de mise en oeuvre prévues dans la position commune ont donc été modifiées afin de coïncider avec celles de l'annexe VI de la convention MARPOL. En ce qui concerne les valeurs limites prévues au cours d'une deuxième phase, le Conseil a accepté de préciser le texte de la clause concernant la révision de la directive (article 7), qui propose d'insister auprès de l'OMI pour renforcer les valeurs limites dans le cadre d'une révision de l'annexe VI de la convention MARPOL et d'avancer la date du rapport remis par la Commission sur l'utilisation éventuelle d'instruments économiques.

Le Conseil a également apporté des modifications supplémentaires à la proposition :

- quatre nouvelles exemptions ont été ajoutées pour les combustibles marine: navires de guerre, navires assurant la sauvegarde de la vie humaine en mer, navires ayant subi des avaries, navires utilisant des technologies de réduction des émissions ;
- plusieurs définitions ont été ajoutées : convention MARPOL, annexe VI de la convention MARPOL, navire de guerre, mise sur le marché, régions ultrapériphériques, technologies de réduction des émissions ;
- l'abrogation des dispositions actuelles concernant les gas-oils marine est reportée en 2010 (y compris la dérogation concernant la Grèce et les régions ultrapériphériques existant jusqu'à cette date) ;
- l'article consacré aux zones de contrôle des émissions de SOx et aux navires à passagers, précise les responsabilités des États membres en matière d'application. Il supprime la disposition demandant aux États membres de garantir la disponibilité de combustibles respectant les valeurs limites en soufre et modifie la plupart des délais d'application en fonction de l'annexe VI de la convention MARPOL ou fixe la date à 12 mois après l'entrée en vigueur de la directive, la date la plus tardive étant retenue ;
- l'application de la disposition concernant la teneur en soufre des combustibles marine utilisés par les navires à quai et les bateaux de navigation intérieure est reportée au 1er janvier 2010. Une certaine souplesse est prévue pour les navires à quai, afin de laisser à l'équipage suffisamment de temps pour changer de combustible. Les navires restant à quai pendant un court laps de temps sont exemptés et une

dérogation de deux ans est accordée à 16 navires à passagers grecs. Les bateaux de navigation intérieure sont exemptés lorsqu'ils se trouvent en mer ;

- la directive est beaucoup plus détaillée en ce qui concerne les essais et l'utilisation des nouvelles techniques de réduction des émissions et la révision des procédures de comitologie en vue de leur autorisation ;

- le rapport de la Commission est avancé à 2008. Les éléments sur lesquels le rapport est fondé ont été modifiés afin d'inclure l'évolution des coûts des combustibles, le transfert modal, les progrès réalisés grâce aux mécanismes de l'OMI et la nouvelle analyse coûts-avantages concernant la disposition relative aux navires à passagers. Ce rapport peut être accompagné de propositions fixant de nouvelles valeurs limites en soufre au cours d'une deuxième phase. Un rapport séparé sur les instruments économiques est demandé pour 2005. Le champ d'application de la procédure de comité est limité ;

- enfin, l'article concernant le comité de réglementation est légèrement modifié.

Teneur en soufre des combustibles marins

Les modifications apportées par le Conseil permettent de clarifier la proposition et d'aligner son application sur l'annexe VI de la convention MARPOL. Ces modifications encouragent également le développement de technologies et d'instruments économiques novateurs et incitent à envisager l'adoption de nouvelles valeurs limites au sein de l'OMI et de l'UE au cours d'une deuxième phase. La Commission approuve par conséquent la position commune adoptée à la majorité qualifiée.

Teneur en soufre des combustibles marins

La commission a adopté le rapport de Mme Satu HASSI (Verts/ALE, FIN) qui modifie la position commune du Conseil en deuxième lecture de la procédure de codécision. Il réintroduit, parfois sous une forme légèrement différente, les principales exigences adoptées par le précédent Parlement en première lecture en 2003:

- la limite de 1,5 % de teneur en soufre des combustibles marine est applicable dans tous les ports de la Communauté et non uniquement dans la mer Baltique, la mer du Nord et la Manche - désignées zone de contrôle des émissions de SO_x (SECA) - ou par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté;

- la limite de 1,5 % est d'application lors de la première phase, 12 mois après l'entrée en vigueur de la directive, et doit être suivie d'une seconde phase (également d'application pour les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance des ports de la Communauté) visant à abaisser à 0,5 % à compter du 1^{er} janvier 2010;

- étant donné que les régions maritimes du Sud n'ont pas encore été désignées comme des zones de contrôle des émissions de SO_x, il est proposé d'appliquer à ces régions un plus long délai, la première phase débutant le 1^{er} janvier 2012 et la seconde phase le 1^{er} janvier 2014;

- les limites sont applicables à tous les navires, quel que soit leur pavillon, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de la Communauté;

- lors de la première phase, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte qu'à compter du 19 mai 2006 ou 12 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive, la date la plus précoce étant retenue, les combustibles pour la marine dont la teneur en soufre ne dépasse pas 1,5 % en masse soient disponibles en quantités suffisantes pour satisfaire à la demande dans tous les ports de la Communauté. Une exigence similaire est d'application pour les combustibles pour la marine avec une teneur en soufre plus faible (0,5 %) à compter de la date de commencement de la seconde phase (1^{er} janvier 2010);

- en ce qui concerne les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance des ports de la Communauté, les États membres seront responsables de l'application de ces exigences à tout le moins en ce qui concerne les navires battant leur pavillon et les navires quel que soit leur pavillon se trouvant dans leurs ports. Ils prendront également «des mesures d'application complémentaires en ce qui concerne les autres navires, dans le respect du droit maritime international»;

- les États membres établissent les règles concernant les sanctions effectives applicables aux infractions aux dispositions en matière de surveillance et de prélèvement;

- la Commission soumettra en 2008 des propositions visant à réduire d'autres formes de pollution atmosphérique dues aux navires de mer, y compris une proposition de directive européenne fixant les spécifications complètes applicables aux combustibles marins, conformément aux

Teneur en soufre des combustibles marins

En adoptant le rapport de Mme Satu HASSI (Verts/ALE, FI), le Parlement européen a approuvé le compromis intervenu suite aux négociations informelles avec le Conseil après le vote en commission au fond. Face aux réticences de plusieurs États membres, les députés ont dû renoncer à certaines exigences pour permettre à la nouvelle législation communautaire de voir le jour malgré tout et d'entrer en application sans tarder.

La commission au fond avait souhaité la fixation d'une deuxième phase, en 2010, date à laquelle elle souhaitait contraindre la Commission européenne à formuler de nouvelles propositions sur les valeurs-limites. Suite aux négociations avec le Conseil, il s'agira plutôt d'une clause de révision. Le texte de compromis prévoit ainsi que la Commission fera rapport dès 2008 et que, à la lumière des progrès accomplis et d'une nouvelle analyse du rapport coût-efficacité, elle examinera avec attention les propositions relatives à : la désignation de zones de contrôle supplémentaires des émissions de soufre de l'OMI ; la réduction si possible à 0,5% des valeurs limites pour le soufre pour les combustibles marins utilisés dans les zones de contrôle des émissions de soufre de l'OMI. Une nouvelle valeur limite, inférieure à 0,5 % pourrait alors être définie ; des mesures complémentaires ou de remplacement.

La Commission peut envisager de présenter des propositions relatives à des instruments économiques en tant que mesures complémentaires ou de remplacement dans le cadre de la révision de 2008, sous réserve que les avantages pour l'environnement et la santé puissent être clairement démontrés

Pour le Parlement, la présente directive doit être considérée comme la première étape d'un processus en cours de réduction des émissions maritimes, offrant des perspectives de nouvelles réductions des émissions via des teneurs en soufre plus faible des combustibles et des technologies de réduction, et de développement d'instruments économiques pour inciter à parvenir à des réductions importantes.

Teneur en soufre des combustibles marins

La Commission accepte intégralement les 13 amendements adoptés par le Parlement qui font tous partie du compromis accepté par le Conseil. Ils ne modifient pas les valeurs limites pour la teneur en soufre convenues dans la position commune.

En ce qui concerne les considérants, la Commission accepte les amendements suivants : légères modifications dans la formulation des motifs justifiant la directive du point de vue de l'environnement et de la santé; suppression d'un texte inutile concernant les plafonds nationaux des émissions; demande d'une intensification des efforts pour trouver des solutions internationales; la directive doit être considérée comme la première étape d'un processus en cours; renforcement du texte existant sur la nécessité de faire en sorte que du fioul de soufre à faible teneur en soufre soit disponible.

En ce qui concerne le dispositif, la Commission accepte les amendements visant à:

- clarifier les choses en ce qui concerne la date d'entrée en vigueur pour la zone de contrôle des émissions de SO_x de la mer du Nord ;
- traduire les exigences de l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de contribuer à assurer que du combustible marin conforme soit disponible ;
- exempter de l'obligation de respecter la valeur limite de 0,1% de teneur en soufre les navires qui se connectent au réseau électrique du littoral lorsqu'ils sont à quai dans les ports ;
- imposer une réduction constante et une surveillance continue des émissions des navires recourant à une technologie de réduction des émissions pour se conformer aux exigences ;
- demander que dans son rapport à remettre en 2008 la Commission examine des propositions visant à désigner des zones de contrôle supplémentaires des émissions de soufre de l'OMI dans les mers de l'UE et à réduire si possible à 0,5% les valeurs limites pour le soufre dans ces zones, en tenant compte des progrès techniques et d'une analyse du rapport coût-efficacité;
- indiquer que dans ce rapport, la Commission peut envisager de présenter des propositions relatives à des instruments économiques en tant que mesures complémentaires ou de remplacement.

Teneur en soufre des combustibles marins

OBJECTIF: réduire les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) et de particules provenant des navires de mer.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

CONTENU : le Conseil, ayant accepté tous les amendements votés par le Parlement européen en deuxième lecture, a adopté, par majorité qualifiée, une directive limitant la teneur en soufre de combustibles liquides utilisés sur les navires de mer.

La directive vise, pour l'essentiel, à étendre le champ d'application de la directive 1999/32/CE, qui fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil et du gas-oil à usage maritime utilisés dans la Communauté, à tous les combustibles liquides dérivés du pétrole utilisés sur les navires opérant dans les eaux des États membres.

Les nouvelles dispositions devraient entraîner une réduction substantielle des émissions de dioxyde de soufre (plus de 500.000 tonnes par an), ce dont bénéficieront les ports et les zones côtières européens à forte densité de population ainsi que les écosystèmes sensibles à l'acidité.

La directive aura notamment pour effet:

- de supprimer les dérogations existantes pour le gas-oil à usage maritime;
- de mettre en application la limite de 1,5 % pour la teneur en soufre dans les zones de contrôle des émissions de SOx définies par l'Organisation maritime internationale;
- d'appliquer la même limite à tous les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports communautaires;
- d'exiger des navires à quai dans les ports de la Communauté qu'ils utilisent un combustible dont la teneur en soufre n'excède pas 0,1 %, à compter du 01/01/2010 ;
- de prévoir le recours à des technologies de réduction des émissions approuvées en remplacement de combustibles à faible teneur en soufre.

La directive tient aussi compte des nouvelles règles établies par la convention MARPOL, qui sont entrées en vigueur en mai 2005, relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

Le Parlement a obtenu une révision plus approfondie demandant à la Commission de soumettre, en 2008, un rapport accompagné de propositions visant à modifier la directive, en particulier en ce qui concerne: une deuxième phase de valeurs limites pour le soufre fixées pour chaque catégorie de combustible et, compte tenu des travaux réalisés au sein de l'OMI, les zones maritimes au sein desquelles il y a lieu d'utiliser des combustibles marins à faible teneur en soufre. La Commission devra envisager en particulier : la désignation de zones de contrôle supplémentaires des émissions de SOx; la réduction, si possible à 0,5 %, des valeurs limites pour le soufre pour les combustibles marins utilisés dans les zones de contrôle des émissions de SOx; des mesures complémentaires ou de remplacement. Le Parlement a également renforcé les dispositions relatives à la disponibilité des combustibles à faible teneur en soufre et à l'utilisation de technologies anti-pollution, et a introduit une mesure visant à inciter les navires à se raccorder aux installations à terre qui fournissent de l'électricité propre.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 11/08/2005.

TRANSPOSITION : 11/08/2006.

Teneur en soufre des combustibles marins

La présente communication fait état des progrès accomplis au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) depuis l'adoption de la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

La communication :

- explique la logique de la [proposition de révision de la directive 1999/32/CE](#) consistant à aligner la législation pertinente de l'UE sur les dernières règles de l'OMI, c'est-à-dire la modification de 2008 de l'annexe VI de la convention MARPOL fixant de nouvelles normes pour réduire la teneur en soufre des combustibles en général, mais aussi des limites plus strictes dans les zones de contrôle des émissions de SOx ;
- présente une série de mesures d'accompagnement destinées à promouvoir et à faciliter la mise en conformité. Ces mesures incluent des méthodes équivalentes, qui permettent au secteur du transport maritime de se mettre en conformité d'une manière technologiquement neutre.

1) Progrès accomplis au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) : la pollution due au transport maritime relève de l'annexe VI de la convention pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78) régie par l'Organisation maritime internationale (OMI). Jusqu'en 2008, la convention autorisait l'utilisation de combustibles marins présentant une teneur en soufre maximale de 4,5% dans toutes les zones maritimes à l'exception de certaines zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES), au sein desquelles la teneur en soufre était limitée à 1,5%.

En réponse aux appels internationaux en faveur de nouvelles mesures de réduction des émissions du transport maritime, les membres de l'OMI ont adopté une révision substantielle de l'annexe VI de la convention MARPOL à la fin de l'année 2008. Cette révision préconise une réduction progressive de la teneur en soufre des combustibles qui ne devrait plus dépasser 0,50% à partir de 2020 dans toutes les zones maritimes, et 0,10% dans les ZCES à compter de janvier 2015.

Les nouvelles dispositions adoptées en 2008 devraient entraîner une diminution des émissions de SO₂ du transport maritime de plus de 90% dans les ZCES, et de plus de 75% dans les autres zones maritimes de l'UE. De la même manière, les émissions de particules (PM_{2,5}) devraient diminuer de plus de 60% dans les ZCES et de plus de 75% dans les autres zones maritimes.

Selon les estimations, les bénéfices associés de l'accord MARPOL de 2008 seraient compris dans une fourchette allant de 15 à 34 milliards EUR par an au moins en 2020, du fait d'une amélioration de la santé et d'un recul de la mortalité dans l'UE. Le coût de la mise en œuvre de la révision est compris entre 2,6 et 11 milliards EUR.

2) Révision de la directive 1999/32/CE: à la suite de la modification de l'annexe VI de la convention MARPOL de l'OMI, décidée à la fin de l'année 2008, il est proposé d'aligner totalement la directive 1999/32/CE sur les nouvelles dispositions de l'OMI concernant la teneur en soufre des combustibles. Il s'agit notamment d'intégrer les normes plus strictes en matière de teneur en soufre qui s'appliquent dans les ZCES et dans les autres zones maritimes et d'adapter les règles de l'UE aux dispositions de l'OMI relatives aux autres méthodes de mise en conformité. Ces méthodes équivalentes ou de substitution :

- permettront aux exploitants de choisir la solution la plus adaptée, par exemple l'utilisation de systèmes d'épuration des gaz

d'échappement ou de combustibles de substitution tels que le GNL, pour autant qu'ils en tirent les mêmes avantages, sur le plan de la réduction des émissions, que s'ils utilisaient des combustibles marins à faible teneur en soufre ;

- favoriseront l'innovation dans le secteur des technologies vertes, en accord avec la stratégie de l'UE pour 2020, tout en permettant aux exploitants de navires de réduire de près de 90% leurs coûts de mise en conformité.

Par ailleurs, la Commission propose des règles plus strictes pour les navires à passagers opérant en dehors des ZCES, afin de maintenir le lien entre les normes plus strictes pour les combustibles au sein des ZCES (actuellement, la teneur maximale en soufre autorisée 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%). Toutefois, l'introduction de la norme plus stricte pour les combustibles utilisés par 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.

3) Mesures d'accompagnement : bien que les bénéfices associés à l'introduction de cette norme environnementale internationale soient considérables, le respect des nouvelles règles pose un certain nombre de problèmes pour les secteurs les plus directement concernés. À cet effet, un certain nombre de mesures d'accompagnement à court terme ont été envisagées :

- le programme RTE-T (réseaux transeuropéens de transport) continuera de soutenir les projets prometteurs, par exemple dans le domaine de l'environnement, tels que les projets de mise en œuvre, les études et les actions pilotes portant sur de nouvelles technologies, sur des infrastructures et des dispositifs innovants permettant de faciliter le déploiement du GNL ;
- au titre du programme Marco Polo II, la priorité va aux projets centrés sur la mise en œuvre et l'utilisation de technologies innovantes ou de pratiques d'exploitation qui réduisent considérablement les émissions des navires dans l'atmosphère, comme l'utilisation de combustibles à faible teneur en soufre ou de combustibles de substitution tels que le GNL, le recours aux techniques de réduction des émissions (dispositifs d'épuration) ou l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai ;
- des investissements ciblés en recherche et développement et en innovation dans les domaines de la réduction des émissions des navires et de l'efficacité énergétique pourraient être financés dans le cadre du mécanisme européen pour des transports propres (ECTF) ;
- le recours à des capitaux provenant des États membres est également envisageable pour soutenir des mesures telles que l'installation de dispositifs antipollution sur les navires ou la mise à niveau des moteurs marins avant l'entrée en vigueur des nouvelles normes, ou encore la mise en place d'infrastructures terrestres pour le traitement des résidus ou de stations de ravitaillement en GNL marin.

Pour ce qui est de l'élaboration de mesures d'accompagnement à moyen et long termes, la Commission européenne envisage un plan d'action à plusieurs niveaux, notamment sous la forme d'un «dispositif pour un transport par voie d'eau durable» qui aborderait, dans une perspective plus large et de manière intégrée, les problèmes environnementaux auxquels le secteur est confronté. Ces mesures seront mises en place après l'adoption du [livre blanc présentant la feuille de route pour un espace européen unique des transports](#), de la nouvelle politique relative au RTE-T et des lignes directrices résultant d'autres consultations des parties prenantes.

4) Prochaines étapes : la Commission a entrepris une première évaluation de mesures supplémentaires visant à réduire les émissions de SOx, de particules et de NOx, par exemple l'extension des ZCES et la création de nouvelles zones de contrôle des émissions de NOx (ZCEN). Les rapports coûts/avantages sont prometteurs, mais la Commission ne peut pas présenter de proposition formelle d'établissement de zones de contrôle des émissions supplémentaires. Par conséquent, la présente communication et la proposition législative se limitent aux zones de contrôle des émissions déjà établies et à la modification de 2008 de l'annexe VI de la convention MARPOL.

La Commission note toutefois avec satisfaction que certains États membres s'apprentent à demander la désignation de ZCEN. La Commission collaborera avec ceux-ci et avec les autres États membres pour soutenir de telles mesures et d'autres mesures supplémentaires, le cas échéant, dans le cadre de [l'examen de la stratégie thématique de l'UE sur la pollution atmosphérique](#), qui doit être réalisé en 2013 au plus tard.