

Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2011/0190(COD) Procédure terminée
Prévention de la pollution par les navires: teneur en soufre des combustibles marins Modification Directive 1999/32/EC 1997/0105(SYN)	
Sujet 3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 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	26/09/2011
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	ALDE SAVISAAR-TOOMAST Vilja	30/08/2011
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	3196	29/10/2012
	Environnement	3139	19/12/2011
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Environnement	POTOČNIK Janez	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Événements clés			
15/07/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0439	Résumé
13/09/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
19/12/2011	Débat au Conseil	3139	Résumé

16/02/2012	Vote en commission, 1ère lecture		
27/02/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0038/2012	Résumé
11/09/2012	Résultat du vote au parlement		
11/09/2012	Débat en plénière		
11/09/2012	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0315/2012	Résumé
29/10/2012	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
21/11/2012	Signature de l'acte final		
21/11/2012	Fin de la procédure au Parlement		
27/11/2012	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2011/0190(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 sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/7/06591

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2011)0439	15/07/2011	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2011)0918	15/07/2011	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2011)0919	15/07/2011	EC	
Amendements déposés en commission		PE478.489	16/12/2011	EP	
Projet de rapport de la commission		PE475.799	21/12/2011	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE474.004	17/01/2012	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES0151/2012	18/01/2012	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0038/2012	27/02/2012	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0315/2012	11/09/2012	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2012)665	11/10/2012	EC	

Projet d'acte final		00031/2012/LEX	21/11/2012	CSL	
Document de suivi		COM(2013)0475	28/06/2013	EC	Résumé

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2012/33](#)
[JO L 327 27.11.2012, p. 0001](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

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

OBJECTIF : réviser la directive 99/32/CE concernant la teneur en soufre des combustibles marins en vue de réduire encore la pollution atmosphérique et d'améliorer la santé humaine et l'environnement.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les mesures prises par l'UE ces dernières décennies ont permis de réduire considérablement les émissions de la plupart des polluants atmosphériques, notamment le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azote (NOx), les composés organiques volatils, l'ammoniac et les particules (PM). Ce sont les sources terrestres d'émission telles que les installations industrielles ou le transport routier qui ont le plus contribué à cette réduction des émissions. Cependant, les projections établies en 2005 montrent que sans nouvelle réglementation, le secteur maritime émettra davantage de SO₂ et de NOx que toutes les sources terrestres réunies d'ici à 2020.

La directive 1999/32/CE, telle que modifiée par la directive 2005/33/CE, réglemente la teneur en soufre des combustibles utilisés dans le transport maritime et intègre dans le droit de l'UE certaines règles adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). La directive prévoit en particulier des règles plus strictes en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins qui sont utilisés dans des zones nécessitant une protection spéciale de l'environnement, dénommées zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES).

Depuis la modification de la directive en 2005, les règles de l'OMI concernant, entre autres, le SO₂ ont été révisées en octobre 2008, et l'UE y a largement contribué. Ces règles figurent à l'annexe VI de la convention 73/78 sur la pollution marine (annexe VI révisée de la convention MARPOL). L'annexe VI révisée de la convention MARPOL est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010. Elle introduit, entre autres, des valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins plus strictes à l'intérieur des ZCES (1% à partir du 1^{er} juillet 2010 et 0,10% à compter du 1^{er} janvier 2015), ainsi que dans les zones maritimes ne faisant pas partie des ZCES (3,5% à partir du 1^{er} janvier 2012 et, en principe, 0,50% à compter du 1^{er} janvier 2020).

En vertu de leurs engagements internationaux, la plupart des États membres sont tenus d'exiger que les navires utilisent des combustibles présentant une teneur maximale en soufre de 1,00% à l'intérieur des ZCES à compter du 1^{er} janvier 2010. 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, il convient d'aligner les dispositions de la directive 1999/32/CE sur l'annexe VI révisée de la convention MARPOL.

ANALYSE D'IMPACT : dans son analyse, la Commission :

- confirme l'intérêt, du point de vue coût-efficacité, d'un alignement complet de la directive sur les normes plus strictes de l'OMI en matière de combustibles ainsi que sur ses règles concernant les méthodes de réduction des émissions ;
- préconise le maintien du lien entre les normes plus strictes en matière de combustibles au sein des ZCES et celles qui s'appliquent aux navires à passagers assurant des services réguliers en dehors des ZCES. Toutefois, l'introduction d'une nouvelle norme ZCES pour les navires à passagers serait retardée de 5 ans afin d'éviter tout problème de disponibilité du combustible. Les rapports coûts/avantages pour cette option sont compris entre 1,5 et 6 (si la norme de 0,1% est introduite en 2020) et entre 0,8 et 10 (si la norme de 0,1% est introduite en 2025) ;
- suggère, dans un premier temps, d'élaborer des orientations pour la surveillance et la mise en œuvre de la directive et, en cas d'échec de cette approche, d'envisager l'adoption de règles contraignantes ;
- recommande à la Commission européenne et aux États membres d'utiliser et, si possible et nécessaire, d'adapter les instruments existants, afin de favoriser la transition du secteur concerné vers les nouvelles meilleures technologies disponibles.

BASE JURIDIQUE : article 192, paragraphe 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition s'inscrit dans le cadre de la stratégie UE 2020 et des ses initiatives phares, notamment celles concernant les feuilles de route pour une [société à faible intensité de carbone](#) et [l'Union de l'innovation](#), ainsi qu'avec les politiques de l'UE en faveur du transport durable.

L'objectif de la proposition est de réviser la directive 99/32/CE concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides afin de:

- 1°) l'aligner sur les règles de l'OMI concernant les normes relatives aux combustibles, y compris celles applicables en dehors des ZCES;
- 2°) l'aligner sur les règles de l'OMI concernant les méthodes de réduction des émissions;

3°) maintenir le lien entre les normes plus strictes pour les combustibles au sein des ZCES (actuellement, la teneur maximale autorisée en soufre 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%);

4°) renforcer le régime de surveillance et de contrôle de l'application de l'UE.

Selon la Commission, les principaux avantages de la réglementation proposée sont les suivants :

- l'intégration des normes internationales relatives aux combustibles dans le droit de l'UE renforcerait leur efficacité car la surveillance et le contrôle de l'application relèveraient du régime de l'UE, qui est plus efficace que le système international de contrôle de l'application ;
- l'accès élargi aux méthodes innovantes de réduction des émissions ainsi que la promotion de leur utilisation - qui sont proposés en tant que solution équivalente de mise en conformité - répondent aux préoccupations concernant les répercussions, sur le plan du coût, des nouvelles règles de l'OMI pour certains secteurs. Cela réduira sensiblement les coûts de mise en conformité avec les règles de l'OMI (de l'ordre de 50% à 88%) et encouragerait les solutions industrielles innovantes ;
- des normes plus strictes en matière de combustibles pour les navires à passagers assurant des services réguliers garantiraient une amélioration de la qualité de l'air dans les régions côtières. Toutefois, l'introduction de la norme plus stricte pour 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 ;
- enfin, le renforcement du régime de surveillance et de contrôle de l'application de l'UE est d'autant plus important que les normes beaucoup plus strictes et les coûts de mise en conformité associés risquent de rendre les possibilités de contournement plus attrayantes.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

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

Le Conseil a pris note d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux portant sur la proposition de directive modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins. Le Conseil poursuivra l'examen du texte sous la prochaine présidence, qui sera exercée par le Danemark.

- Les États membres se sont en général félicités du rapport et plusieurs ministres ont souligné les effets dommageables que les émissions dues au transport maritime ont sur la santé humaine en raison de la combustion de combustibles marins à haute teneur en soufre, qui contribuent à la pollution de l'air sous la forme de dioxyde de soufre et de particules, et provoquent par conséquent également une acidification.
- Plusieurs États membres et la Commission ont plaidé en faveur de l'application à toutes les eaux territoriales des États membres de l'UE de normes de qualité plus strictes concernant les combustibles dans les zones de contrôle des émissions de SO₂. Toutefois, certains ministres ont fait observer que cela pourrait entraîner des distorsions de concurrence, car les pays tiers n'appliqueront pas les mêmes règles; par conséquent, les zones de contrôle des émissions de SO₂ ne devraient être élargies que dans le cadre de l'OMI.
- En outre, un certain nombre de ministres se sont également inquiétés du fait que l'adaptation des navires requise pour se conformer aux nouvelles règles impliquerait des coûts supplémentaires pour les propriétaires de navires et nécessiterait une période transitoire. Certains États membres ont également exprimé des doutes sur la disponibilité de combustibles à faible teneur en soufre à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive.

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

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 :

Biocarburants: 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 ne dépasse 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 de défluentes provenant de dispositifs de dépollution 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 SOx et de NOx ;
- 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.

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

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 SO_x 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.

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

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^{er} 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^{er} 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 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.

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.

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

La Commission présente son premier rapport d'étape sur la mise en œuvre du document de travail des services de la Commission (également appelé «boîte à outils») sur «la réduction des émissions de polluants dues au transport maritime et un dispositif pour un transport par voie d'eau durable». Le rapport couvre la période allant de septembre 2011 à janvier 2013.

Il faut rappeler que ce document, présenté en 2011, accompagnait la proposition de modification de la directive 1999/32/CE transposant les normes adoptées en 2008 par l'Organisation maritime internationale (OMI) en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des combustibles marins.

La boîte à outils proposait, dans le cadre des perspectives financières actuelles, plusieurs mesures d'accompagnement à court terme destinées à réduire les coûts de mise en conformité aux nouvelles normes concernant la teneur réduite en soufre. Elle proposait en outre un ensemble de mesures d'accompagnement à moyen et à plus long termes visant à répondre de manière plus globale et plus intégrée aux problématiques environnementales du secteur du transport maritime de l'UE.

Contenu du rapport : le premier rapport d'étape dresse le bilan de la mise en œuvre des mesures définies dans la boîte à outils, contient des propositions visant à renforcer la coopération entre la Commission, les États membres et les parties prenantes du secteur pour la gestion de la mise en œuvre des mesures et prévoit une méthode destinée à en élaborer de nouvelles, le cas échéant.

Le rapport décrit les progrès réalisés jusqu'à présent en ce qui concerne les mesures d'accompagnement à court terme prises pour assurer la

poursuite du soutien spécifique apporté par les instruments de financement actuels de l'UE et les régimes de financement nationaux aux projets maritimes axés sur la promotion de solutions conformes à la nouvelle norme concernant la teneur réduite en soufre.

Les travaux d'élaboration de mesures d'accompagnement à moyen et à long termes ont déjà commencé. Ils portent sur un ensemble d'actions à mener, d'une part, pour repérer et éliminer les lacunes réglementaires qui empêchent l'utilisation, dans de bonnes conditions de sûreté et de sécurité, des technologies propres de transport maritime et des carburants de substitution, notamment le GNL marin et, d'autre part, pour élaborer les normes nécessaires et construire les infrastructures vertes requises.

Le rapport décrit où en est ce processus et définit la voie à suivre par la Commission, les États membres et les parties prenantes du secteur pour progresser conjointement dans la mise en œuvre de la boîte à outils.

Prochaines étapes : la Commission continuera de travailler, en étroite collaboration avec les États membres et les parties prenantes, à la mise en œuvre des mesures prévues dans le document de travail ainsi qu'à l'élaboration d'autres mesures qui permettraient de renforcer la conformité avec la norme concernant la teneur réduite en soufre et à promouvoir un transport maritime de l'UE durable et compétitif.

Afin de faire avancer et de coordonner ce processus, la Commission créera un forum élargi de parties prenantes, à savoir le Forum européen sur le transport maritime durable (ESSF). Ce dernier servira de plate-forme pour l'instauration d'un dialogue structurel, pour l'échange des meilleures pratiques et des connaissances techniques et pour la coopération entre les différentes parties prenantes publiques et privées compétentes du secteur maritime et les services concernés de la Commission dans des domaines conjointement déterminés.

Il sera appuyé par des groupes de travail techniques qui travailleront en premier lieu sur les technologies d'épuration et le déploiement du GNL marin, sur la coordination des activités de R&D et des travaux d'innovation (sur la base des orientations de R&D plus générales fournies par la plate-forme technologique WATERBORNE), sur les aspects financiers et sur l'échange des meilleures pratiques pour la mise en œuvre de la directive 2012/33/UE.

La Commission européenne fera rapport sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de ces mesures à la mi-2015.

L'annexe I du rapport expose une feuille de route relative à la mise en œuvre du dispositif pour un transport par voie d'eau durable (la boîte à outils) et l'annexe 2 présente la liste des projets d'autoroutes de la mer et des projets portuaires cofinancés par le RTE-T qui répondent à la priorité politique de réduction de la teneur en soufre.