

# Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2014/0216(COD) Procédure terminée
Réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides. Codification Abrogation Directive 1999/32/EC <a href="#">1997/0105(SYN)</a>	
Sujet 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>JURI</b> Affaires juridiques	 <a href="#">FERRARA Laura</a> Rapporteur(e) fictif/fictive	13/11/2014
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Agriculture et pêche</a>	<a href="#">3459</a>	11/04/2016
Commission européenne	DG de la Commission <a href="#">Service juridique</a>	Commissaire BARROSO José Manuel	
Comité économique et social européen Comité européen des régions			

Evénements clés			
15/07/2014	Publication de la proposition législative	COM(2014)0466	Résumé
02/12/2014	Vote en commission, 1ère lecture		
28/01/2015	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
24/02/2016	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A8-0037/2016</a>	Résumé
09/03/2016	Résultat du vote au parlement		
09/03/2016	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T8-0075/2016</a>	Résumé
11/04/2016	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
11/05/2016	Signature de l'acte final		
11/05/2016	Fin de la procédure au Parlement		

## Informations techniques

Référence de procédure	2014/0216(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Codification
Instrument législatif	Directive
	Abrogation Directive 1999/32/EC <a href="#">1997/0105(SYN)</a>
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	<a href="#">Comité économique et social européen</a> <a href="#">Comité européen des régions</a>
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	JURI/8/00828

## Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2014)0466	15/07/2014	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES5183/2014</a>	15/10/2014	ESC	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE541.638</a>	13/11/2014	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A8-0037/2016</a>	24/02/2016	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T8-0075/2016</a>	09/03/2016	EP	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">00024/2015/LEX</a>	11/05/2016	CSL	
Document de suivi		<a href="#">COM(2017)0342</a>	28/06/2017	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2018)0188</a>	16/04/2018	EC	Résumé
Document de suivi		<a href="#">COM(2022)0294</a>	22/06/2022	EC	

## Informations complémentaires

Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>
-----------------------	-------------------------

## Acte final

<p><a href="#">Directive 2016/802</a> <a href="#">JO L 132 21.05.2016, p. 0058</a> Résumé</p> <p>Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués</p>
--

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

OBJECTIF : codification de la directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la directive 1999/32/CEE du Conseil a été modifiée à plusieurs reprises de façon substantielle. Le 1<sup>er</sup> avril 1987, la Commission a décidé de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale. Le Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992 a confirmé cet impératif en soulignant l'importance de la codification.

Le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu, par un accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994, qu'une procédure accélérée pourrait être utilisée en vue de l'adoption rapide des actes codifiés.

CONTENU : dans un souci de clarté et de transparence du droit, l'objet de la présente proposition est de procéder à la codification de la directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE.

La nouvelle directive proposée se substituerait aux divers actes qui y sont incorporés ; elle en préserve totalement la substance et se borne à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

La proposition de directive a pour objet de réduire les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains types de combustibles liquides et de diminuer ainsi les effets néfastes de ces émissions sur l'homme et l'environnement. Elle fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil, du gas-oil marin et du diesel marin utilisés dans l'Union.

En ce qui concerne la teneur maximale en soufre des fiouls lourds, la proposition prévoit : i) des dérogations pour les États membres et les régions où l'état de l'environnement le permet ; ii) des dérogations pour l'emploi de ces combustibles dans les installations de combustion qui respectent les valeurs limites d'émission prévues par la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil, ou par l'annexe V de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil.

Pour rappel, en 2008, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté une résolution en vue de modifier l'annexe VI du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (convention MARPOL), laquelle contient des règles relatives à la prévention de la pollution de l'air par les navires. L'annexe VI révisée de la convention MARPOL est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 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, la directive codifiée devrait être conforme à l'annexe VI révisée de la convention MARPOL.

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

---

La commission des affaires juridiques a adopté le rapport de Laura FERRARA (EFD, IT) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (texte codifié).

La commission parlementaire a recommandé que le Parlement arrête sa position en première lecture en faisant sienne la proposition de la Commission telle qu'adaptée aux recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission.

De l'avis du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, la proposition en question se limite à une codification pure et simple des textes existants, sans modification de leur substance.

La proposition de directive a pour objet de réduire les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains types de combustibles liquides et de diminuer ainsi les effets néfastes de ces émissions sur l'homme et l'environnement. Elle fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil, du gas-oil marin et du diesel marin utilisés dans l'Union.

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 codifiée devrait être conforme à l'annexe VI révisée de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) signée à l'Organisation maritime internationale (OMI).

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

---

Le Parlement européen a adopté par 665 voix pour, 24 contre et 5 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (texte codifié).

Le Parlement a adopté sa position en première lecture sans apporter d'amendements à la proposition de la Commission. La proposition en question vise à codifier la directive 1999/32/CE du Conseil qui a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle. Elle se limite à une codification pure et simple des textes existants, sans modification de leur substance.

La proposition de directive codifiée a pour objet de réduire les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains types de combustibles liquides et de diminuer ainsi les effets néfastes de ces émissions sur l'homme et l'environnement. Elle fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil, du gas-oil marin et du diesel marin utilisés dans l'Union.

En ce qui concerne la teneur maximale en soufre des fiouls lourds, la proposition prévoit : i) des dérogations pour les États membres et les régions où l'état de l'environnement le permet ; ii) des dérogations pour l'emploi de ces combustibles dans les installations de combustion qui respectent les valeurs limites d'émission prévues par la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil, ou par l'annexe V de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil.

Pour rappel, l'Union et les différents États membres sont parties contractantes à la convention CEE-ONU du 13 novembre 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Le deuxième protocole CEE-ONU sur la pollution transfrontière par le dioxyde de soufre prévoit que les parties contractantes devraient réduire les émissions de dioxyde de soufre conformément à la réduction de 30% spécifiée dans le premier protocole ou au-delà de celle-ci.

En 2008, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté une résolution en vue de modifier l'annexe VI du protocole de 1997 modifiant la

convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (convention MARPOL), laquelle contient des règles relatives à la prévention de la pollution de l'air par les navires.

L'annexe VI révisée de la convention MARPOL introduit, entre autres, des valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins plus strictes à l'intérieur des zones de contrôle des émissions de SOx (1,00% à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010 et 0,10% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015), ainsi que dans les zones maritimes ne faisant pas partie des zones de contrôle des émissions de SOx (3,50% à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 et, en principe, 0,50% à compter du 1<sup>er</sup> 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 zones de contrôle des émissions de SOx à compter du 1<sup>er</sup> juillet 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, la directive codifiée devrait être conforme à l'annexe VI révisée de la convention MARPOL.

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

---

**OBJECTIF :** codifier la directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

**ACTE LÉGISLATIF :** Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

**CONTENU :** dans un souci de clarté et de transparence du droit, la présente directive codifie et abroge le 1999/32/CE du Conseil qui a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle.

La directive a pour objet de réduire les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains types de combustibles liquides et de diminuer ainsi les effets néfastes de ces émissions sur l'homme et l'environnement. Elle fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil, du gas-oil marin et du diesel marin utilisés dans l'Union.

Fiouls lourds et gas-oils : les États membres doivent veiller à ce que ne soient pas utilisés sur leur territoire :

- les fiouls lourds dont la teneur en soufre dépasse 1,00% en masse ;
- les gas-oils dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse.

En ce qui concerne la teneur maximale en soufre des fiouls lourds, la proposition prévoit : i) des dérogations pour les États membres et les régions où l'état de l'environnement le permet ; ii) des dérogations pour l'emploi de ces combustibles dans les installations de combustion qui respectent les valeurs limites d'émission prévues par la [directive 2001/80/CE](#) du Parlement européen et du Conseil, ou par l'annexe V de la [directive 2010/75/UE](#) du Parlement européen et du Conseil.

Combustibles marins : en 2008, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté une résolution en vue de modifier l'annexe VI du protocole de 1973 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (convention MARPOL), laquelle contient des règles relatives à la prévention de la pollution de l'air par les navires.

Afin de garantir la cohérence avec le droit international, la présente directive est conforme à l'annexe VI révisée de la convention MARPOL qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2010. L'annexe révisée introduit, entre autres, des valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins plus strictes à l'intérieur des zones de contrôle des émissions de SOx (1,00% à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010 et 0,10% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015), ainsi que dans les zones maritimes ne faisant pas partie des zones de contrôle des émissions de SOx (3,50% à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 et, en principe, 0,50% à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020).

Méthodes de réduction des émissions : la directive facilite l'accès aux méthodes de réduction des émissions. Ces méthodes permettent d'obtenir des réductions des émissions au moins équivalentes, voire supérieures, à celles pouvant être obtenues par l'utilisation de combustibles à faible teneur en soufre, pour autant qu'elles n'aient pas d'incidence négative notable sur l'environnement, notamment sur les écosystèmes marins, et que leur mise au point soit soumise à des mécanismes appropriés d'approbation et de contrôle.

Surveillance et contrôle de l'application : en vue d'assurer la bonne application de la directive, les États membres doivent : i) prévoir un échantillonnage suffisamment fréquent et précis des combustibles marins mis sur le marché ou utilisés à bord des navires, ainsi qu'une vérification régulière des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes ; ii) mettre en place un système de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas de non-respect des dispositions de la directive.

**ENTRÉE EN VIGUEUR :** 11.6.2016.

**ACTES DÉLÉGUÉS :** la Commission peut adopter des actes délégués pour modifier les valeurs d'émission équivalentes et les critères pour l'utilisation des méthodes de réduction des émissions, énoncés dans les annexes I et II de la directive, afin de les adapter au progrès scientifique et technique. 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 tacitement être prorogée pour des périodes d'une durée identique). 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.

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

---

La Commission a présenté un rapport concernant l'exercice du pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission par la directive 2016/802/UE du Parlement européen et du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

Pour rappel, la directive DEEE confère à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués afin d'adapter certains articles et annexes au progrès scientifique et technique, en particulier pour garantir la cohérence vis-à-vis des instruments adoptés par l'Organisation maritime internationale (OMI) et, le cas échéant, d'autres normes européennes ou internationales.

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 tacitement être prorogée pour des périodes d'une durée identique).

Avec le présent rapport, la Commission s'acquitte de l'obligation d'élaborer un rapport relatif à l'exercice de la délégation au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans.

Exercice de la délégation: au cours des cinq dernières années, la Commission n'a pas exercé les pouvoirs délégués qui lui sont conférés en vertu de la directive 2016/802/UE.

En effet, il n'y a pas eu de dévolution significative dans le domaine des spécifications des combustibles et des normes de vérification de la teneur en soufre des carburants, ou encore dans les méthodes de réduction des émissions, qui auraient nécessité que la Commission fasse usage de ses pouvoirs délégués.

Cependant, au regard de l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 2020, en vertu de la directive, d'une teneur en soufre des combustibles plus stricte, limitée à 0,50%, pour les navires navigant dans les eaux de l'Union ne faisant pas partie des zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES), ainsi qu'au niveau mondial, de nouveaux combustibles marins et de nouvelles méthodes de réduction des émissions sont susceptibles de faire leur entrée sur le marché de l'UE afin de garantir le respect de cette exigence plus stricte.

Il est probable que l'évolution de la situation sur ces deux plans nécessitera que la Commission fasse usage de ses pouvoirs délégués afin de garantir l'adaptation de la directive au progrès scientifique et technique et sa compatibilité avec les normes adoptées par l'OMI.

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

---

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.