

E 6451

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010-2011

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 20 juillet 2011

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 20 juillet 2011

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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

COM (2011) 439 final



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 15 juillet 2011 (18.07)
(OR. en)**

12806/11

**Dossier interinstitutionnel:
2011/0190 (COD)**

**ENV 612
MAR 100
MI 360
CODEC 1197**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	15 juillet 2011
N° doc. Cion:	COM(2011) 439 final
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2011) 439 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15.7.2011
COM(2011) 439 final

2011/0190 (COD)

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**

{SEC(2011) 918 final}

{SEC(2011) 919 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Contexte général

La promotion d'une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive est au cœur de la stratégie Europe 2020¹. Dans ce cadre, il importe de réduire encore la pollution atmosphérique afin d'améliorer la santé humaine et l'environnement et de concourir à l'objectif d'une Europe plus durable. 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 (NO_x), 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. Les données disponibles indiquent qu'une nouvelle réduction de ces polluants aura des effets bénéfiques importants pour la santé des citoyens de l'UE, pour l'environnement et pour l'économie en général.

Historiquement, on s'est davantage préoccupé des émissions des sources terrestres que de celles d'origine maritime. Cependant, comme les émissions de polluants atmosphériques provenant des sources maritimes peuvent parcourir de grandes distances, elles ont une incidence sur la terre. Les projections établies en 2005 montrent que sans nouvelle réglementation, le secteur maritime émettra davantage de SO₂ et de NO_x que toutes les sources terrestres réunies d'ici à 2020².

Motivation et objectifs de la proposition

C'est la teneur en soufre d'un combustible liquide qui détermine les émissions de SO₂ associées à la combustion de celui-ci et la formation de particules (secondaires) (PM). La directive 1999/32/CE telle que modifiée régit 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 soufre³ (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)⁴. Dès l'adoption de la modification de 2005 de la directive, les colégislateurs de l'UE, pressentant qu'il serait nécessaire de réduire encore les émissions des

¹ Communication de la Commission «EUROPE 2020 - Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive», COM(2010) 2020 final.

² SEC(2005) 1133: Document de travail des services de la Commission accompagnant la communication intitulée Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique [COM(2005) 446 final], la directive concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe [COM(2005) 447 final] et le document de travail des services de la Commission concernant la mise en œuvre de la politique de l'UE en matière de qualité de l'air et préparant la révision globale de celle-ci, SEC(2011) 342 final.

³ Dans l'UE, les ZCES couvrent la mer Baltique, la mer du Nord et la Manche.

⁴ Résolution MEPC 176(58) adoptée le 10 octobre 2008 (Annexe VI révisée de la convention MARPOL).

navires, avaient engagé la Commission à réexaminer les exigences juridiques liées à la teneur en soufre des combustibles liquides.

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La présente proposition est conforme à l'article 191 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et vise à assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement. Elle cadre de surcroît avec la stratégie UE 2020 et 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.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Consultation publique

Pour préparer la présente modification, la Commission a organisé une consultation en ligne ouverte à toutes les parties intéressées (y compris les organisations, les États membres, les ONG et le grand public) du 29 octobre 2010 au 5 janvier 2011. Les parties prenantes ont été invitées à se prononcer sur l'intégration éventuelle des dernières règles pertinentes de l'OMI dans la législation de l'UE. Parallèlement à la consultation publique, la Commission a aussi régulièrement consulté les représentants des États membres et d'autres parties prenantes.

La consultation publique a permis de recueillir 244 réponses émanant de divers organismes. Toutes les parties prenantes ont reconnu l'importance de l'annexe VI révisée de la convention MARPOL pour l'amélioration de la qualité de l'air dans l'UE. De l'avis de la plupart des répondants, il conviendrait d'aligner les dispositions de l'UE relatives aux techniques de réduction des émissions sur l'annexe VI révisée de la convention MARPOL. Les diverses techniques de réduction des émissions devraient selon eux être autorisées, et des mesures appropriées de protection de l'environnement devraient être prévues. Les répondants ont aussi largement admis que le renforcement et l'harmonisation des dispositions concernant la surveillance et le contrôle de l'application des normes relatives au soufre constituaient un instrument efficace qui permettrait d'obtenir les améliorations environnementales souhaitées. Certaines parties prenantes se sont montrées préoccupées par le coût des nouvelles exigences et par le risque de transfert modal (du transport maritime à courte distance vers le transport routier), en particulier dans les régions où les normes en matière de soufre sont plus strictes (ZCES). D'autres ont insisté sur la nécessité d'une action rapide de l'UE pour inciter l'industrie à réagir et préserver les effets bénéfiques de l'annexe VI révisée de la convention MARPOL pour l'environnement.

L'analyse d'impact accompagnant la présente proposition⁵ fournit des informations plus détaillées sur les résultats de la consultation publique.

Expertise externe et information du public

Plusieurs études ont été menées à l'appui du travail préparatoire qui a débouché sur la présente proposition. Ces études ont été publiées sur la page web de la Commission consacrée aux

⁵ SEC [référence].

politiques de l'UE en matière d'émissions des navires.
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Résultats de l'analyse d'impact

Les nouvelles valeurs limites fixées à l'échelle internationale pour la teneur en soufre des combustibles marins devraient considérablement faire baisser les émissions de dioxyde de soufre dues au secteur maritime, ce qui contribuera grandement à la réalisation des objectifs environnementaux généraux définis dans la stratégie thématique de 2005 sur la pollution atmosphérique ainsi qu'à celle des objectifs spécifiques définis dans la directive. Il en résultera en outre d'importants avantages secondaires, sous la forme d'une réduction des émissions de particules et de NO_x (précurseur notable de l'ozone troposphérique). Il est essentiel de veiller à ce que ces avantages escomptés se concrétisent, en particulier pour promouvoir le respect des valeurs limites applicables pour la qualité de l'air ambiant.

L'analyse d'impact 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. Selon les résultats de cette analyse, la révision de 2008 de l'annexe VI de la convention MARPOL représente un gain estimé entre 15 et 34 milliards d'euros pour l'UE du fait d'une amélioration de la santé des citoyens et d'une diminution de la mortalité. Le coût de la mise en œuvre de la révision est compris entre 2,6 et 11 milliards d'euros. Ainsi, la révision représente un gain trois à treize fois supérieur à son coût.

Outre l'alignement de la directive sur les règles de l'OMI, l'analyse d'impact 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).

Par ailleurs, l'analyse d'impact a porté sur les questions qui avaient été soulevées lors de la révision de la directive. En particulier, elle a fait apparaître certaines faiblesses dans les dispositions de contrôle de l'application de la directive (notamment en ce qui concerne l'échantillonnage et les rapports). L'analyse d'impact 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.

Enfin, l'analyse d'impact recommande également 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, y compris celles adoptées au niveau de l'OMI et d'autres instances pertinentes (en particulier pour les NO_x, les PM et les GES).

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Résumé des mesures proposées

L'objectif de la présente 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.

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 réduirait 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, en accord avec les priorités de la stratégie Europe 2020 et l'article 3 du traité sur l'Union européenne (TUE). De surcroît, des normes plus strictes en matière de combustibles pour les navires à passagers assurant des services réguliers, lesquels opèrent essentiellement dans les ports ou à proximité des côtes, 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.

Ces mesures amélioreront la mise en œuvre et le contrôle de l'application de la directive par les autorités nationales et faciliteront la mise en conformité de l'industrie, et devraient se traduire par un niveau élevé de protection de l'environnement.

Base juridique

L'objectif premier de la directive est la protection de l'environnement. La présente proposition est donc fondée sur l'article 192 TFUE.

Principe de subsidiarité

Le droit de l'UE de réglementer la teneur en soufre des combustibles liquides, et partant d'influer de façon sensible sur le marché intérieur et sur l'environnement, est énoncé par le TFUE. L'article 3 TUE dispose que «L'Union établit un marché intérieur. Elle œuvre pour le développement durable de l'Europe fondé sur une croissance économique équilibrée et sur la stabilité des prix, une économie sociale de marché hautement compétitive, qui tend au plein emploi et au progrès social, et un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement.» En outre, l'article 191 TFUE énonce que «la politique de l'Union dans le domaine de l'environnement contribue à [...] la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, la protection de la santé des personnes, l'utilisation prudente et

rationnelle des ressources naturelles, la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement [...]»

La dimension mondiale du transport maritime et les effets transnationaux de la pollution atmosphérique due à la consommation de combustibles contenant du soufre exigent que des règles communes soient établies pour tous les États membres. En l'absence de telles règles, des normes nationales diverses s'appliqueraient aux navires opérant dans les eaux de l'UE. Un tel patchwork juridique rendrait le fonctionnement du secteur des transports maritimes de l'UE extrêmement complexe et coûteux, ce qui entraînerait des distorsions du marché intérieur.

Seule une action harmonisée au niveau de l'UE, assortie d'un renforcement du régime de surveillance et de contrôle de l'application, garantirait une mise en œuvre et une application efficaces des normes internationales en matière de combustibles dans l'ensemble des États membres⁶.

Explication détaillée de la proposition

Article 1^{er}

Cet article détaille chacune des modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive 1999/32/CE.

- 1) L'article 2 de la directive 1999/32/CE est modifié afin d'adapter les définitions du diesel marin et du gas-oil marin à la dernière norme ISO, ainsi que pour élargir la définition des méthodes de réduction des émissions et l'aligner sur la définition des équivalences figurant dans la règle 4 de l'annexe VI révisée de la convention MARPOL.
- 2) L'article 3 est modifié afin de réviser les dispositions relatives à la teneur en soufre maximale des fiouls lourds, à la suite de l'adoption de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution)⁷, qui est une refonte de la législation européenne sur les émissions industrielles.
- 3) L'article 3 *bis* est ajouté pour empêcher l'utilisation et la mise sur le marché dans les États membres de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse la norme générale de 3,5 % en masse. Cette disposition vise en particulier à éviter que la possibilité d'utiliser du fioul lourd tout en recourant à des méthodes de réduction des émissions plutôt que d'utiliser des distillats à faible teneur en soufre n'aboutisse à la mise sur le marché de combustibles de qualité médiocre. Les méthodes de réduction des émissions permettraient en effet la désulfuration des combustibles à forte teneur en soufre et la réduction des émissions de dioxyde de soufre dans l'air. Cependant, si ces méthodes étaient appliquées à des combustibles à forte teneur en soufre de qualité médiocre, il pourrait en résulter des déversements d'eaux résiduelles de densité élevée qui auraient des effets néfastes sur l'environnement marin. Le fait de

⁶ Le principe de subsidiarité est expliqué de façon plus détaillée dans l'analyse d'impact qui accompagne la proposition.

⁷ JO L 334 du 17.12.2010, p. 17.

garantir une qualité minimale des combustibles permet également de prévenir les risques de dysfonctionnement des moteurs des navires.

- 4) L'article 4 relatif à la teneur maximale en soufre du gas-oil est modifié afin de supprimer les références aux dates d'entrée en vigueur des teneurs limites en soufre qui ne sont plus valables.
- 5) L'article 4 *bis* est modifié pour:
 - introduire une nouvelle disposition relative à la norme pour combustibles soufrés applicable en dehors des ZCES («norme générale»);
 - aligner les normes pour combustibles soufrés applicables au sein des ZCES sur l'annexe VI révisée de la convention MARPOL;
 - introduire pour 2020 une teneur limite en soufre de 0,1 % pour les navires à passagers assurant des services en dehors des ZCES, permettant ainsi de rétablir le lien entre les exigences applicables aux navires à passagers opérant en dehors des ZCES et les exigences applicables au sein de ces ZCES;
 - préciser que le registre des fournisseurs locaux de combustibles marins que les États membres sont tenus d'établir doit être public;
 - supprimer les références caduques;
 - habiliter la Commission à désigner de nouvelles ZCES sur la base de la décision de l'OMI.
- 6) L'article 4 *ter* est modifié pour supprimer l'exemption énoncée au paragraphe 1 pour certains navires opérant dans les eaux territoriales de la République hellénique puisque la période pour laquelle cette exemption a été accordée a expiré, et aussi pour supprimer la référence aux dates d'entrée en vigueur des teneurs limites en soufre qui ne sont plus valables.
- 7) L'article 4 *quater* est modifié et les articles 4 *quinquies* et 4 *sexies* sont ajoutés pour aligner la directive sur l'annexe VI révisée de la Convention MARPOL et pour l'adapter au progrès technique. La directive proposée prévoit en particulier que les États membres autorisent les navires à recourir à des méthodes de réduction des émissions au lieu d'utiliser des combustibles marins à faible teneur en soufre, pour autant qu'ils continuent à réaliser des réductions des émissions de dioxyde de soufre équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues avec des combustibles à faible teneur en soufre. Le recours aux méthodes de réduction des émissions est également soumis au respect de certains critères pour garantir que ces méthodes n'aient pas d'effets néfastes notables sur la santé humaine ni sur l'environnement et qu'elles ne présentent pas de risques à cet égard. Ces critères seront établis par l'OMI, sous réserve d'un complément ou d'une modification par décision de la Commission, ou en l'absence d'instruments de l'OMI, par la Commission. Les méthodes de réduction des émissions utilisables par les navires battant pavillon d'un État membre seront approuvées soit sur la base de la directive 96/98/CE du 20 décembre 1996 relative

aux équipements marins⁸, soit sur la base de la présente directive, par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires institué par le règlement 2099/2002/CE. La procédure et les conditions applicables pour l'essai des nouvelles méthodes de réduction des émissions restent inchangées.

- 8) L'article 6 est modifié afin d'habiliter la Commission à spécifier la fréquence et les méthodes d'échantillonnage, à préciser la définition d'un échantillon représentatif du combustible examiné, et à adapter la méthode de détermination de la teneur en soufre et la procédure de vérification du combustible aux dernières normes techniques internationales.
- 9) L'article 7 est modifié afin de préciser la portée du rapport sur la teneur en soufre des combustibles relevant de la directive que les États membres doivent présenter à la Commission, ainsi que pour habiliter la Commission à spécifier le format et le contenu de ce rapport. La modification de la directive aligne également l'article 7, paragraphe 4, concernant les adaptations au progrès scientifique et technique des dispositions pertinentes de la directive sur les nouvelles règles de comitologie en vertu du traité de Lisbonne.
- 10) L'article 8 est supprimé puisqu'il fait référence à une directive qui a été abrogée.
- 11) L'article 9 est supprimé car la directive ne prévoit pas d'actes d'exécution.
- 12) L'article 9 *bis* est ajouté pour prévoir les conditions permettant d'habiliter la Commission européenne à adopter des actes délégués.

Article 2

Cet article invite les États membres à transposer la directive proposée.

Article 3

Cet article concerne la date d'entrée en vigueur de la directive proposée.

Article 4

Cet article indique que les États membres sont destinataires de la directive proposée.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES OBSERVATIONS

La proposition de la Commission est accompagnée de la communication qui, au point 4, suggère des stratégies de mise en conformité et décrit les instruments existants et les éventuelles futures mesures pouvant aider l'industrie à relever les défis environnementaux auxquels elle est confrontée.

⁸ JO L 46 du 17.2.1997, p. 25.

La Commission envisage également une codification de la directive 1999/32/CE et de ses modifications ultérieures, dont la présente proposition de modification après qu'elle aura été adoptée par le Parlement européen et le Conseil. Cette codification améliorera la lisibilité et la clarté juridique de la directive 1999/32/CE et contribuera à la stratégie «Mieux légiférer» de l'UE.

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 EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne⁹,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁰,

vu l'avis du Comité des régions¹¹,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La politique de l'Union dans le domaine de l'environnement, telle qu'elle est définie dans les programmes d'action en matière d'environnement et, en particulier, dans le sixième programme d'action pour l'environnement adopté par la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil¹², vise notamment à atteindre des niveaux de qualité de l'air n'entraînant pas d'incidences ni de risques notables pour la santé humaine et l'environnement.
- (2) 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/CEE¹³ fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil et du gas-oil marin utilisés dans l'Union.
- (3) 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

⁹ JO C du , p. .

¹⁰ JO C du , p. .

¹¹ JO C du , p. .

¹² JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

¹³ JO L 121 du 11.5.1999, p. 13.

dioxyde de soufre et de particules qui nuisent à la santé humaine et contribuent à l'acidification.

- (4) En vertu de la directive 1999/32/CE, la Commission est tenue de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive et éventuellement de proposer des modifications de celle-ci, en particulier en ce qui concerne la réduction de la valeur limite de teneur en soufre des combustibles marins dans les zones de contrôle des émissions de SO_x (ZCES), compte tenu des travaux de l'organisation maritime internationale (OMI).
- (5) En 2008, une résolution a été adoptée en vue de modifier l'annexe VI du protocole de 1997 à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 (ci-après dénommée «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^{er} juillet 2010.
- (6) 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 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. Afin de garantir une qualité minimale des combustibles utilisés par les navires en vue d'assurer le respect des normes en matière de combustible ou de technologie, il convient de ne pas autoriser l'utilisation ni la mise sur le marché dans l'Union des combustibles marins dont la teneur en soufre excède la norme générale de 3,5 % en masse.
- (7) Les navires à passagers opèrent principalement dans les ports ou à proximité des zones côtières et ont une incidence notable sur la santé humaine et sur l'environnement. Ces navires sont tenus d'utiliser des combustibles marins présentant la même teneur maximale en soufre que celle qui est applicable à l'intérieur des ZCES (1,5 %). Étant donné que des normes plus strictes pour le soufre s'appliqueront à l'intérieur des ZCES, il est nécessaire, afin d'améliorer la qualité de l'air à proximité des ports et des côtes dans les territoires qui ne font pas partie des ZCES, que les mêmes normes s'appliquent aux navires à passagers. 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.
- (8) Il y a lieu de veiller à la bonne mise en œuvre des obligations relatives à la teneur en soufre des combustibles marins pour réaliser les objectifs de la directive 1999/32/CE. Il ressort de l'expérience acquise par la mise en œuvre de ladite directive qu'un régime plus strict de surveillance et de contrôle de l'application s'impose pour assurer la bonne application de celle-ci. À cet effet, il est nécessaire que les États membres prévoient 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. Il est également nécessaire qu'ils mettent en place un système de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas de non-respect des dispositions de la directive 1999/32/CE. Afin d'améliorer la transparence de l'information, il convient également de prévoir la publication du registre des fournisseurs locaux de combustibles marins.

- (9) La communication des informations par les États membres au titre de la directive 1999/32/CE s'est révélée insuffisante aux fins de la vérification du respect des dispositions de ladite directive, en raison de l'absence d'harmonisation et de l'imprécision des dispositions concernant le contenu et le format des rapports établis par les États membres. Par conséquent, des indications plus précises concernant le contenu et le format des rapports sont nécessaires pour garantir une communication des informations plus harmonisée.
- (10) À la suite de l'adoption de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution)¹⁴, qui est une refonte de la législation européenne sur les émissions industrielles, il est nécessaire de réviser les dispositions de la directive 1999/32/CE relatives à la teneur maximale en soufre des fiouls lourds.
- (11) Le respect d'une faible valeur limite de teneur en soufre des combustibles, en particulier à l'intérieur des ZCES, peut entraîner, à court terme au moins, une hausse significative du prix des combustibles marins qui peut influencer défavorablement sur la compétitivité du transport maritime à courte distance par rapport aux autres modes de transport, ainsi que sur la compétitivité des secteurs concernés dans les pays limitrophes des ZCES. Il convient de trouver des solutions adaptées pour réduire les coûts de mise en conformité supportés par les secteurs concernés, et par exemple autoriser d'autres méthodes de mise en conformité, économiquement plus rationnelles, que celles qui sont fondées sur les combustibles, si nécessaire en prévoyant des aides. Sur la base notamment des rapports établis par les États membres, la Commission surveillera attentivement les conséquences de la mise en conformité du secteur du transport maritime avec les nouvelles normes de qualité des combustibles, en particulier du point de vue du risque de transfert modal rétrograde, de la mer vers la route.
- (12) Il y a lieu de faciliter 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. Il convient que les critères de recours aux méthodes de réduction des émissions soient établis par l'OMI, sous réserve d'un complément ou d'une modification par décision de la Commission, ou en l'absence d'instruments de l'OMI, par la Commission européenne. Il convient que les méthodes de substitution déjà connues, telles que l'utilisation de systèmes embarqués d'épuration des gaz d'échappement ou le mélange de combustible et de gaz

¹⁴ JO L 334 du 17.12.2010, p. 17.

naturel liquéfié (GNL) soient reconnues dans l'Union. Il importe de promouvoir la mise au point et l'expérimentation de nouvelles méthodes de réduction des émissions.

- (13) Afin de déterminer la date d'application de la teneur limite en soufre de 0,50 %, de désigner de nouvelles ZCES, d'approuver de nouvelles méthodes de réduction des émissions et de définir les conditions de leur utilisation, de prévoir une surveillance appropriée de la teneur en soufre des combustibles ainsi que l'harmonisation du contenu et du format des rapports des États membres, et d'adapter les dispositions de la directive au progrès scientifique et technique, il convient de conférer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour spécifier la date à partir de laquelle la teneur maximale en soufre de 0,50 % en masse des combustibles s'appliquera dans l'Union, pour désigner de nouvelles ZCES sur la base de la décision de l'OMI, pour approuver de nouvelles méthodes de réduction des émissions non couvertes par la directive 96/98/CE du Conseil¹⁵ ainsi que pour définir, compléter ou modifier les conditions de leur utilisation, pour spécifier les méthodes d'échantillonnage et de surveillance des émissions, ainsi que le contenu et le format du rapport, et pour modifier l'article 2, points 1), 2), 3), 3 *bis*), 3 *ter*) et 4) ou l'article 6, paragraphe 1, point a), ou l'article 6, paragraphe 2, en fonction du progrès scientifique et technique et, le cas échéant, les instruments de l'OMI. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission devrait veiller à ce que tous les documents utiles soient transmis en temps voulu, de façon appropriée et simultanée au Parlement européen et au Conseil.
- (14) Il convient que le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires¹⁶ assiste la Commission pour l'approbation des techniques de réduction des émissions qui ne sont pas couvertes par la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins¹⁷. Il convient dès lors de modifier la directive 1999/32/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 1999/32/CE est modifiée comme suit:

1. L'article 1^{er}, paragraphe 2, point h) est remplacé par le texte suivant:

«h) combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 4 *quater* et 4 *sexies*.»

¹⁵ JO L 241 du 29.8.1998, p. 27.

¹⁶ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

¹⁷ JO L 46 du 17.2.1997, p. 25.

2. L'article 2 est modifié comme suit:

a) Les points 3 *bis*) et 3 *ter*) sont remplacés par le texte suivant:

«3 *bis*) *diesel marin*, tout combustible marin correspondant à la définition de la qualité DMB dans le tableau I de la norme ISO 8217 exception faite de la référence à la teneur en soufre;

3 *ter*) *gas-oil marin*, tout combustible marin correspondant à la définition des qualités DMX, DMA et DMZ dans le tableau I de la norme ISO 8217, exception faite de la référence à la teneur en soufre;»

b) Le point 3 *quaterdecies* est remplacé par le texte suivant:

«3 *quaterdecies*) *méthode de réduction des émissions*, toute installation ou tout matériel, dispositif ou appareil destinés à équiper un navire, ou toute autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de combustibles marins à faible teneur en soufre répondant aux exigences de la présente directive, qui soit vérifiable, quantifiable et applicable;»

3. L'article 3 est modifié comme suit:

a) Les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres veillent à ce que les fiouls lourds dont la teneur en soufre dépasse 1 % en masse ne soient pas utilisés sur leur territoire.

2. Jusqu'au 31 décembre 2015 et sous réserve que les autorités compétentes exercent une surveillance appropriée des émissions, les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux fiouls lourds utilisés:

a) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁸ auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article 4, paragraphes 1 et 2, ou de l'article 4, paragraphe 3, point a), de ladite directive et qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations par cette même directive;

b) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article 4, paragraphe 3, point b), et de l'article 4, paragraphe 6, de ladite directive et dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre n'excèdent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3% en volume à l'état sec;

c) dans les installations de combustion ne relevant pas des points a) ou b), dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de

¹⁸ JO L 309 du 27.11.2001, p. 1.

soufre ne dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec;

- d) pour la combustion dans les raffineries, lorsque les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre de toutes les installations de combustion de la raffinerie, à l'exclusion des installations qui relèvent des points a) et b), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, et quel que soit le type de combustible ou d'association de combustibles utilisé, ne dépassent pas 1700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec.

À compter du 1^{er} janvier 2016 et sous réserve d'une surveillance appropriée des émissions par les autorités compétentes, les dispositions du paragraphe 1 ne s'appliquent pas aux fiouls lourds utilisés:

- a) dans les installations de combustion relevant du chapitre III de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil¹⁹ qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe V de ladite directive ou, lorsque ces valeurs limites d'émission ne s'appliquent pas en vertu de ladite directive, dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec;
- b) dans les installations de combustion ne relevant pas du point a) dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec;
- c) pour la combustion dans les raffineries, lorsque les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre de toutes les installations de combustion de la raffinerie, à l'exclusion des installations qui relèvent du point a), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, et quel que soit le type de combustible ou d'association de combustibles utilisé, ne dépassent pas 1700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les installations de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à celle spécifiée au paragraphe 1 ne soient pas exploitées sans une autorisation délivrée par les autorités compétentes, et précisant les limites d'émission prescrites.»

- b) Le paragraphe 3 est supprimé.

4. L'article 3 *bis* suivant est inséré:

¹⁹ JO L 334 du 17.12.2010, p. 17.

«Article 3 bis

Teneur maximale en soufre des combustibles marins

Les États membres veillent à ce que les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 3,5 % en masse ne soient pas utilisés ou mis sur le marché sur leur territoire.»

5. À l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres veillent à ce que les gas-oils dont la teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse ne soient pas utilisés sur leur territoire.»

6. L'article 4 *bis* est modifié comme suit:

a) Le titre est remplacé par le titre suivant:

«Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution des États membres, y compris les zones de contrôle des émissions de SO_x, et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union»

b) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent toutes 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 qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SO_x si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

a) 1,00 % jusqu'au 31 décembre 2014

b) 0,10 % à compter du 1^{er} janvier 2015.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union.»

c) Le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

«1 *bis*. Les États membres prennent toutes 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:

a) 3,50 % à compter du 1^{er} janvier 2012;

b) 0,50 % à compter du 1^{er} janvier 2020.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 9 *bis* de la présente directive, en ce qui concerne la date à partir de laquelle la norme pour le soufre fixée au point b) du présent paragraphe s'applique. En fonction de l'analyse réalisée par l'OMI de la disponibilité de combustibles marins permettant de respecter la teneur maximale en soufre de 0,50 % en masse, visée au point 8 de la règle 14 de l'annexe VI de la convention MARPOL, cette date est le 1^{er} janvier 2020 ou le 1^{er} janvier 2025.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union, sans préjudice des dispositions des paragraphes 1 et 4 et de l'article 4 *ter*.»

- d) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 9 *bis* de la présente directive, en vue de la désignation de zones maritimes telles que les zones de contrôle des émissions de SO_x sur la base de la décision de l'OMI conformément à la règle 14, paragraphe 3, point 2, de l'annexe VI de la convention MARPOL.»

- e) Les paragraphes 4, 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Les États membres prennent toutes 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:

- c) 1,5 %;

- d) 0,10 % à compter du 1^{er} janvier 2020.

5. Les États membres exigent que les livres de bord des navires soient correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible, pour autoriser l'accès de ces navires aux ports de l'Union.

6. En conformité avec la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, les États membres:

- a) tiennent un registre public des fournisseurs locaux de combustible marin,
- b) veillent à ce que la teneur en soufre de tous les combustibles marins vendus sur leur territoire soit indiquée par le fournisseur dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé signé par le représentant du navire destinataire;
- c) prennent des mesures contre les fournisseurs de combustible marin qui se révèlent non conformes aux indications de la note de livraison de soutes;

- d) veillent à ce que des mesures de régularisation soient prises pour mettre en conformité le combustible marin non conforme ainsi découvert.»
- e) Le paragraphe 8 est supprimé.

7. Les articles 4 *ter* et 4 *quater* sont remplacés par le texte suivant:

«Article 4 ter

Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de l'Union

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires ci-après n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse:

- b) les navires à quai dans les ports de l'Union, étant entendu que l'équipage dispose de suffisamment de temps pour procéder aux éventuels changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

Les États membres exigent que l'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible soit inscrite dans les livres de bord des navires.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas:

- a) lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures;
- b) aux navires qui stoppent toutes les machines et se connectent au réseau électrique du littoral lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

3. Les États membres veillent à ce que les gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse ne soient pas mis sur le marché sur leur territoire.

Article 4 quater

Méthodes de réduction des émissions

1. Les États membres autorisent les navires, quel que soit leur pavillon, qui se trouvent dans leurs ports, dans leurs eaux territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de contrôle de la pollution à recourir à des méthodes de réduction des émissions au lieu d'utiliser des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4 *bis* et 4 *ter*, sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3.

2. Les navires qui ont recours aux méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1 réalisent 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 aux articles 4 *bis* et 4 *ter*. Les émissions de dioxyde de soufre qui résultent de l'application de méthodes de réduction des émissions n'excèdent pas les valeurs limites indiquées à l'annexe 1.

3. Les méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1 répondent aux critères spécifiés dans les instruments visés à l'annexe 2, point 1, à moins que les critères énoncés à l'annexe 2, point 2, ne s'y substituent ou ne les complètent.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 9 *bis*, en ce qui concerne:

- la modification ou le complément des valeurs indiquées à l'annexe 1;
- la modification ou le complément de la liste des instruments visés à l'annexe 2, point 1;
- la fixation, la modification ou le complément des critères visés à l'annexe 2, point 2; ainsi que
- les modalités précises en matière de surveillance des émissions, le cas échéant.

La Commission tient notamment compte du progrès scientifique et technique ainsi que des normes et instruments pertinents adoptés par l'Organisation maritime internationale.»

8. Les articles 4 *quinquies* et 4 *sexies* suivants sont insérés:

«Article 4 quinquies

Approbation des méthodes de réduction des émissions utilisées à bord des navires battant le pavillon d'un État membre

1. Les méthodes de réduction des émissions qui entrent dans le champ d'application de la directive 96/98/CE du Conseil²⁰ sont approuvées conformément aux dispositions de ladite directive.

2. Les méthodes de réduction des émissions non couvertes par le paragraphe 1 sont approuvées conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS)²¹, compte tenu:

- a) des lignes directrices élaborées par l'OMI;
- b) des résultats des essais menés au titre de l'article 4 *sexies*;

²⁰ JO L 241 du 29.8.1998, p. 27.

²¹ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

- c) des effets sur l'environnement, y compris les réductions d'émissions réalisables, et des impacts sur les écosystèmes dans les ports et estuaires clos;
- d) des possibilités de surveillance et de vérification.»

«Article 4 sexies

Essais des nouvelles méthodes de réduction des émissions

Les États membres peuvent 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. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 4 *bis* et 4 *ter* n'est pas obligatoire, à condition que toutes les conditions suivantes soient réunies:

- 1) la Commission et l'État du port concerné sont prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais;
- 2) les autorisations concernant les essais n'ont pas une durée supérieure à dix-huit mois;
- 3) tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai;
- 4) tous les navires concernés obtiennent des réductions d'émissions qui sont au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans la présente directive,
- 5) des systèmes adéquats de gestion des déchets sont mis en place pour tous les déchets produits par les méthodes de réduction des émissions tout au long de la période d'essai;
- 6) les incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, font l'objet d'une évaluation tout au long de la période d'essai;
- 7) les résultats dans leur intégralité sont transmis à la Commission et rendus publics dans les six mois suivant la fin des essais.»

9. L'article 6 est modifié comme suit:

- a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour vérifier par échantillonnage que la teneur en soufre des combustibles utilisés est conforme aux articles 3, 3 *bis*, 4, 4 *bis* et 4 *ter*. L'échantillonnage débute à la date à laquelle la teneur maximale en soufre applicable du combustible entre en vigueur. Les prélèvements sont effectués avec une fréquence appropriée et

selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et, dans le cas du combustible marin, du combustible utilisé par les navires se trouvant dans les zones maritimes et dans les ports pertinents.

Chacune des méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection du combustible marin est utilisée:

- a) échantillonnage du combustible marin destiné à être utilisé à bord, lors de sa livraison aux navires, conformément aux lignes directrices pour l'échantillonnage du fioul en vue de déterminer la conformité à l'annexe VI révisée de la convention MARPOL²², et analyse de sa teneur en soufre;
- b) échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires;
- c) inspection des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 9 *bis*, en ce qui concerne:

- i) la fréquence d'échantillonnage;
 - ii) les méthodes d'échantillonnage;
 - iii) la définition d'un échantillon représentatif du combustible examiné;
 - iv) les informations à faire figurer dans les livres de bord des navires et les notes de livraison de soutes.»
- b) Le paragraphe 1 *bis* est supprimé.
 - c) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La méthode de référence adoptée pour la détermination de la teneur en soufre est la méthode ISO 8754 (2003).

Afin de déterminer si le combustible marin livré et utilisé à bord des navires respecte les valeurs limites de teneur en soufre énoncées aux articles 3, 3 *bis*, 4, 4 *bis* et 4 *ter*, la procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil prescrits par l'annexe VI de la convention MARPOL²³ est utilisée.»

10. L'article 7 est modifié comme suit:

- a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

²² Résolution MEPC 182(59), adoptée le 17.7.2009.

²³ Appendice VI de la résolution MEPC 176(58) adoptée le 10 octobre 2008 (Annexe VI révisée de la convention MARPOL).

«1. Chaque année, le 30 juin au plus tard, sur la base des résultats de l'échantillonnage, de l'analyse et des inspections effectuées conformément à l'article 6, les États membres remettent à la Commission un rapport concernant le respect des normes relatives au soufre énoncées dans la présente directive au cours de l'année précédente.»

b) Le paragraphe 1 *bis* suivant est inséré:

«1 *bis*. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 *bis* en ce qui concerne les informations à faire figurer dans le rapport, ainsi que le format de ce rapport.»

c) Les paragraphes 2 et 3 sont supprimés.

d) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 *bis* en ce qui concerne les adaptations au progrès scientifique et technique de l'article 2, points 1), 2), 3), 3 *bis*), 3 *ter*) et 4), de l'article 6, paragraphe 1 a), et de l'article 6, paragraphe 2.»

11. L'article 8 est supprimé.

12. L'article 9 est supprimé.

13. L'article 9 *bis* suivant est inséré:

« Article 9 bis

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par le présent article.
2. La délégation de pouvoirs visée aux articles 4 *bis*, paragraphe 1 *bis*), à l'article 4 *bis*, paragraphe 2, à l'article 4 *quater*, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphe 1, à l'article 7, paragraphe 1 *bis*, et à l'article 7, paragraphe 4, est accordée à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [*date d'entrée en vigueur de la présente directive*].
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4 *bis*, paragraphe 1 *bis*), à l'article 4 *bis*, paragraphe 2, à l'article 4 *quater*, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphe 1, à l'article 7, paragraphe 1 *bis*, et à l'article 7, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. Elle prend effet le lendemain de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4 *bis*, paragraphe 1 *bis*), de l'article 4 *bis*, paragraphe 2, de l'article 4 *quater*, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 1, de l'article 7, paragraphe 1 *bis*, et de l'article 7, paragraphe 4, n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Cette période peut être prolongée de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.»
14. L'annexe de la directive 1999/32/CE est remplacée par l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [12 mois à compter de son entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à [...], le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE

«ANNEXE 1

Valeurs limites des émissions lors de l'application des méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4 *quater*, paragraphe 2

Valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins visées aux articles 4 *bis* et 4 *ter* et dans les règles 14.1 et 14.4 de l'annexe VI de la convention MARPOL, et valeurs limites d'émission correspondantes visées à l'article 4 *quater*, paragraphe 2

Teneur en soufre du combustible marin (% m/m)	Rapport émissions de SO ₂ (ppm)/émissions de CO ₂ (% v/v)
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Remarque: - les limites d'émission exprimées sous la forme d'un rapport ne s'appliquent que lors de l'utilisation de distillats de pétrole ou de fiouls résiduels.

- dans le cas des systèmes d'épuration des gaz d'échappement qui absorbent le CO₂ pendant l'épuration, il est nécessaire de mesurer le CO₂ avant épuration et d'utiliser la concentration de CO₂ avant épuration et la concentration de SO₂ après épuration.»

«ANNEXE 2

**Critères d'utilisation des méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4 *quater*,
paragraphe 3**

1. Les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4 *quater* répondent au moins aux critères spécifiés dans les instruments ci-après, selon le cas:

<i>Méthode de réduction des émissions</i>	<i>Décision de la Commission applicable</i>
<i>Mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation</i>	Décision 2010/769/UE de la Commission du 13 décembre 2010 établissant des critères pour l'utilisation, par les transporteurs de gaz naturel liquéfié, de méthodes techniques en remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions de l'article 4 <i>ter</i> de la directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (JO L 328 du 14.12.2010, p. 15).
<i>Systèmes d'épuration des gaz d'échappement</i>	RÉSOLUTION MEPC 184(59) de l'OMI, adoptée le 17 juillet 2009

2. Les navires appliquant des méthodes de réduction des émissions conformément à l'article 4 *quater*:

- surveillent en continu et enregistrent les émissions de dioxyde de soufre, et
- démontrent clairement, documents à l'appui, que les flux de déchets déversés dans la mer, y compris dans les ports et les estuaires clos, n'entraînent pas d'incidences ni de risques notables pour la santé humaine et pour l'environnement.»