



Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet: Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides.

Ministère initiateur: MDDI (ENV) / Commissariat aux affaires maritimes

Auteur(s) : MM. Claude Frank / Robert Biver / Alain Hoffmann

Tél : 247 86814 / 247 84450 / 84186

Courriel : claudfrank@mev.etat.lu

Objectif(s) du projet : Le présent avant-projet de règlement grand-ducal porte transposition de la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins. Il adapte le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : Chambre des métiers, Chambre de commerce et Chambre des salariés.

Date : 28.2.2013

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui ☐ Non ☒ ¹

Si oui, laquelle/lesquelles :

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :
- Citoyens :
- Administrations :

Oui ☒ Non ☐

Oui ☐ Non ☒

Oui ☒ Non ☐

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui ☒ Non ☐
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

¹ Double-click sur la case pour ouvrir la fenêtre permettant de l'activer.

existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui ☐ Non ☒

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

7. Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8. Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ?
- des délais de réponse à respecter par l'administration ?
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ?

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, laquelle :

10. Le projet contribue-t-il en général à une :

- a. simplification administrative, et/ou à une
- b. amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui ☒ Non ☐

Oui ☒ Non ☐

Remarques/Observations :

11. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?
Sinon, pourquoi ?

Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ?

Oui ☐ Non ☒

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐

Si oui, lequel ?

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
Si oui, expliquez de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☒ Non ☐
Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
Si oui, expliquez de quelle manière :

16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation ⁴? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers ⁵? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁴ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁵ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11).



Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides;

Vu la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur et de Notre Ministre de la Santé et après délibération du Gouvernement en Conseil;

A r r ê t o n s :

Art. 1^{er} A l'article 1^{er}, paragraphe 2 du règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides, dénommé ci après « le règlement », le point d) du deuxième alinéa est supprimé.

Art. 2. A l'article 1^{er}, paragraphe 2 du règlement, le point h) du deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

« h) sans préjudice de l'article 3bis, combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 4quater et 4quinquies. »

Art. 3. L'article 2 du règlement prend le titre suivant:

« **Art. 2. Définitions** »

Art. 4. A l'article 2 du règlement, les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant :

« 1) 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, 2710 20 39, ou

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, autre que le gas-oil défini aux points 2) et 3), 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;

2) 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 l'article 2, point 2 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants et modifiant le règlement grand-ducal du 21 février 2002 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides sont exclus de la présente définition. Les combustibles utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles sont également exclus de la présente définition. »

Art. 5. A l'article 2 du règlement, les points 3bis) et 3ter) sont remplacés par le texte suivant:

«3bis) 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; »

« 3ter) 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;»

Art. 6. A l'article 2 du règlement, le point 3ter), qui devient le point 3terdecies), est remplacé par le texte suivant:

«3terdecies) 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 du présent règlement, qui soient vérifiables, quantifiables et applicables.»

Art. 7. Le règlement est complété par un article 2bis formulé comme suit :

«Art. 2bis. Annexes

Font partie intégrante du présent règlement les annexes suivantes :

- Annexe I : Valeurs limites équivalentes pour les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4quater, paragraphe 2 ;
- Annexe II : Critères d'utilisation des méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4quater, paragraphe 3.

Art. 8. L'article 3 du règlement est remplacé par les dispositions suivantes:

- «1. Les fiouls lourds dont la teneur en soufre dépasse 1% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois.
2. Jusqu'au 31 décembre 2015 et sous réserve d'une surveillance appropriée par l'administration de l'Environnement, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:
 - a) dans les installations de combustion relevant du règlement grand-ducal modifié du 9 mai 2003 portant application de la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion auxquelles s'applique l'article 5, paragraphes 1 ou 2 du dit règlement et qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations par ce même règlement;
 - b) dans les installations de combustion existantes relevant du règlement précité, auxquelles s'applique un schéma national de réduction des émissions et dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1700 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 soufre ne dépassent pas 1700 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, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent des points a) et b), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec.
3. À compter du 1^{er} janvier 2016 et sous réserve d'une surveillance appropriée des émissions par l'administration de l'Environnement, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:
 - a) dans les installations de combustion relevant du chapitre III de la loi du ...relative aux émissions industrielles qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe V de ladite loi ou, lorsque ces valeurs limites d'émission ne s'appliquent pas en vertu de ladite loi, dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1700 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 1700 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, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent du point a), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec.

Pour toute installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à celle visée au paragraphe 1, l'autorisation d'exploitation délivrée au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés précise les limites d'émission prescrites.

Art. 9. Le règlement est complété par un article 3bis formulé comme suit :

« Article 3bis. Teneur maximale en soufre des combustibles marins

Les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 3,50 % en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois, à l'exception de ceux destinés à l'approvisionnement des navires qui mettent en œuvre des méthodes de réduction des émissions, conformément aux dispositions de l'article 4quater, fonctionnant en système fermé.»

Art. 10. L'article 4 du règlement est remplacé par le texte suivant:

« Les gas-oils dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois.»

Art. 11. Le titre de l'article 4bis du règlement est remplacé par le titre suivant :

«Art. 4bis. 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 européenne»

Art. 12. A l'article 4bis du règlement, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

«1. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les parties des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution d'un Etat membre de l'Union européenne 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 battant pavillon luxembourgeois, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union européenne. »

Art. 13. A l'article 4bis du règlement, un paragraphe 1bis est inséré :

« 1bis. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les parties des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution d'un Etat membre de l'Union européenne si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

a) 3,50 % à compter du 18 juin 2014;

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

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union européenne, sans préjudice des paragraphes 1 et 4 du présent article et de l'article 4ter. »

Art. 14. A l'article 4bis du règlement, les paragraphes 3, 4, 5 et 6 sont remplacés par le texte suivant:

«3. A partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés, à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution par les navires à

passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne, si leur teneur en soufre dépasse 1,5% en masse.

4. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les 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 européenne si la teneur en soufre de ces combustibles dépasse 1,50 % en masse jusqu'au 1^{er} janvier 2020.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois.

5. Les livres de bord des navires doivent être correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible.
- 5bis. La disponibilité de combustibles marins conformes au présent règlement doit être garantie. La Commission européenne est informée de la disponibilité de tels combustibles marins dans les ports et terminaux.
- 5ter. S'il est constaté qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux combustibles marins conformes au présent règlement, ce navire est tenu de :
 - a) présenter un compte-rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et
 - b) fournir la preuve qu'il a cherché à acheter du combustible marin conforme au présent règlement 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 au présent règlement, il n'y en avait pas à acheter.

Le navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ni de retarder indûment son voyage afin de satisfaire aux dispositions.

Si le navire fournit les renseignements indiqués au premier alinéa, l'autorité compétente du port concerné prend en compte toutes les circonstances pertinentes et les pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter y compris ne prendre aucune mesure de contrôle.

Le navire notifie au Commissariat aux affaires maritimes et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de combustible marin conforme au présent règlement.

6. En conformité avec la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, s'appliquent les dispositions suivantes:
 - a) tenue d'un registre public des fournisseurs locaux de combustible marin;
 - b) indication par le fournisseur de la teneur en soufre de tous les combustibles marins vendus sur le territoire national dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé signé par le représentant du navire destinataire;
 - c) prise de mesures appropriées contre les fournisseurs de combustible marin qui s'avèrent avoir livré du combustible non conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
 - d) prise de mesures correctives nécessaires pour rendre conforme le combustible marin qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.
7. Les diesels marins dont la teneur en soufre dépasse 1,50 % en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois. »

Art. 15. L'article 4ter du règlement est remplacé par le texte suivant:

« Article 4ter Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de l'Union européenne

- «1. Les navires battant pavillon luxembourgeois qui sont à quai dans les ports de l'Union européenne n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ. L'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible est 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 utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports.
3. Les gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois. »

Art. 16. L'article 4quater est remplacé par le texte suivant:

«Art. 4quater. Méthodes de réduction des émissions

1. Pour autant que l'Etat membre concerné l'autorise, les navires battant pavillon luxembourgeois qui se trouvent dans les ports, dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de contrôle de la pollution de cet Etat membre sont habilités à recourir à des méthodes de réduction des émissions au lieu d'utiliser des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4bis et 4ter, sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article.
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 4bis et 4ter. Les valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe I.
- 2bis. En guise de mesure alternative visant à réduire les émissions, l'utilisation, par les navires mouillant dans les ports, des systèmes de production électrique à quai, est encouragée.
3. Les méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1 répondent aux critères spécifiés dans les instruments visés à l'annexe II. »

Art. 17. Le règlement est complété par un article 4quinquies formulé comme suit :

«Art. 4quinquies. Essais des nouvelles méthodes de réduction des émissions

Le Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes peut approuver, le cas échéant en coopération avec d'autres Etats membres, des essais de méthodes de réduction des émissions à bord des navires battant leur pavillon ou dans les zones maritimes relevant de la juridiction du/des Etat(s) membre(s) concerné(s). Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 4bis et 4ter n'est pas obligatoire, à condition que toutes les conditions suivantes soient réunies:

- a) la Commission et l'Etat du port concerné sont prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais;
- b) les autorisations concernant les essais n'ont pas une durée supérieure à dix-huit mois;
- c) 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;

- d) 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 le présent règlement;
- e) 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;
- f) 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; et
- g) les résultats dans leur intégralité sont transmis à la Commission européenne et rendus publics dans les six mois suivant la fin des essais. »

Art. 18. L'article 5 du règlement est remplacé par le texte suivant :

«Art. 5. Echantillonnage et analyse

- 1. L'échantillonnage débute à la date à laquelle la teneur maximale en soufre applicable du combustible entre en vigueur. Les prélèvements sont effectués périodiquement avec une fréquence et en quantités appropriées 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. Les échantillons sont analysés sans retard.
- 1 bis. Les méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection du combustible marin sont utilisées:
 - a) inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes; et, le cas échéant, les méthodes d'échantillonnage et d'analyse suivantes:
 - b) 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 MARPOL adoptées le 17 juillet 2009 par la résolution 182(59) du comité de protection du milieu marin de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre; ou
 - c) échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est réalisable sur les plans technique et économique, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires.»

Art. 19. Le règlement est complété par une annexe I formulée comme suit :

«ANNEXE I

VALEURS D'ÉMISSION ÉQUIVALENTES POUR LES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS VISÉES À L'ARTICLE 4QUATER, PARAGRAPHE 2

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

Teneur en soufre du combustible marin (% m/m)	Rapport émissions de SO ₂ (ppm)/émissions de CO ₂ (% v/v)
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 des cas justifiés, lorsque la concentration de CO₂ se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO₂ peut être mesurée à l'entrée de l'unité d'épuration des gaz d'échappement, pour autant que la justesse d'une telle méthodologie puisse être clairement démontrée ».

Art. 20. Le règlement est complété par une annexe II formulée comme suit :

« ANNEXE II

CRITÈRES D'UTILISATION DES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS VISÉES À L'ARTICLE 4QUATER, PARAGRAPHE 3

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

Méthode de réduction des émissions	Critères d'utilisation
Mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation	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 4ter 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
Systèmes d'épuration des gaz d'échappement	Résolution MEPC.184(59), adoptée le 17 juillet 2009 «L'eau de lavage issue des systèmes d'épuration des gaz d'échappement qui utilisent des produits chimiques, des additifs, des préparations et des produits chimiques créés sur place », visée au point 10.1.6.1 de la résolution MEPC.184(59), n'est pas rejetée en mer, y compris dans des ports et estuaires clos, s'il n'est pas démontré par l'exploitant du navire que ce rejet d'eau de lavage n'a aucune incidence négative notable et ne pose pas de risques pour la santé humaine et l'environnement. Si le produit chimique utilisé est de la soude caustique, il est suffisant que l'eau de lavage satisfasse aux critères énoncés dans la résolution MEPC.184(59) et que son pH ne soit pas supérieur à 8,0.
Biocarburants	Usage de biocarburants, tels que définis par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables conformes aux normes CEN et ISO pertinentes. Les mélanges de biocarburants et de combustibles marins

	sont conformes aux normes de teneur en soufre énoncées à l'article 3bis, à l'article 4bis, paragraphes 1, 1bis et 4, et à l'article 4ter du présent règlement. »
--	--

Art. 21. Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 18 juin 2014.

Art. 22. Exécution

Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur et Notre Ministre de la Santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal porte transposition de la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins. Il adapte le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

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. En effet, le transport maritime international utilise des combustibles résiduels qui contiennent en moyenne 2.700 fois plus de sulfures que les carburants routiers ; quelque 50.000 décès prématurés sont causés chaque année par la pollution atmosphérique émise par les navires. La directive vise par conséquent à réduire substantiellement ces émissions et à assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement 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, ce qui impose de modifier la directive 1999/32/CE.

La directive comprend les éléments essentiels suivants:

Conformément à l'annexe VI de la convention MARPOL, la **teneur maximale en soufre** des combustibles marins qui sont utilisés dans des zones dénommées zones de contrôle des émissions de SO₂ (ZCES) - la mer Baltique, la mer du Nord et la Manche - sera fixée à 1 % jusqu'au 31 décembre 2014 et à 0,10 % à partir du 1er janvier 2015. La norme de l'OMI fixant à 0,50% la teneur maximale en soufre en dehors des ZCES deviendra contraignante dans les eaux de l'UE à compter de 2020. Il en ira de même pour les navires à passagers opérant en dehors des ZCES, auxquels le régime actuel de 1,50 % continuera de s'appliquer jusqu'à cette date. Une norme générale interdit l'utilisation sur le territoire des États membres de combustibles marins dont la teneur en soufre excède 3,5 % en masse, à l'exception des combustibles utilisés par les navires équipés de dispositifs alternatifs d'épuration des gaz d'échappement, aussi appelés laveurs à gaz, qui fonctionnent en circuit fermé. Conformément à la convention MARPOL, la directive prévoit que les États membres s'efforceront d'assurer la disponibilité des combustibles marins requis.

Aides pour faire face aux coûts d'investissement. Étant donné que les coûts à supporter pour respecter les nouvelles normes en matière de réduction des émissions de soufre pourraient avoir des incidences négatives pour la compétitivité du secteur et entraîner un glissement du transport maritime au transport terrestre, les États membres pourront accorder des aides aux opérateurs conformément aux règles applicables en matière d'aides publiques si ces mesures sont jugées compatibles avec le traité. En outre, la Commission devrait utiliser pleinement les instruments financiers déjà existants et encourager la mise au point et l'essai de technologies de substitution en vue de réduire les émissions des navires.

En ce qui concerne les **pénalités** effectives, proportionnées et dissuasives que les États membres devront fixer lors de la mise en œuvre de la directive, les amendes éventuelles

devraient être au moins équivalentes aux avantages tirés des violations des dispositions de la directive.

En ce qui concerne l'élaboration de rapports et un réexamen, la Commission devrait élaborer, avant fin décembre 2013, un rapport fondé sur la mise en œuvre de la directive et envisager dans ce contexte de continuer à renforcer les dispositions de la directive. Dans l'évaluation de sa politique en matière de qualité de l'air, prévue pour 2013, la Commission étudiera toutes les possibilités de réduire la pollution de l'air, y compris dans les eaux territoriales des États membres.

Projet de règlement grand-ducal

Alors même que le Luxembourg n'est que théoriquement concerné par certaines dispositions de la directive, il y a lieu d'en assurer une transposition fidèle.



Commentaire des articles

Ad article 1^{er} : L'article supprime à l'article 1^{er}, paragraphe 2 de la réglementation existante le point d) du deuxième alinéa, qui en tout état de cause ne s'applique pas pour le Luxembourg.

Ad article 2 : L'article transpose l'article premier, point 1) de la directive et partant remplace, le deuxième alinéa du point h) de la réglementation existante par un nouveau texte.

Ad article 3 : L'article 3 se propose de conférer un intitulé à l'article 2 de la réglementation actuelle.

Ad article 4 : L'article 4 transpose l'article premier, point 2) sous-point a) de la directive et partant remplace par un nouveau texte les points 1) et 2) de l'article 2 de la réglementation actuelle.

Ad article 5 : L'article 5 transpose l'article premier, point 2) sous-point b) de la directive et partant remplace par un nouveau texte les points 3bis) et 3ter) de l'article 2 de la réglementation actuelle.

Ad article 6 : L'article 6 transpose l'article premier, point 2) sous-point c) de la directive et partant remplace par un nouveau texte l'ancien point 3ter de l'article 2 de la réglementation actuelle - numéroté tel par inadvertance – en en faisant un point 3terdecies).

Ad article 7 : L'article introduit un nouvel article 2bis à la réglementation existante, en transposition des annexes I et II de la directive.

Ad article 8 : L'article transpose l'article premier, point 3), sous-point a) de la directive et partant remplace dans son ensemble l'article 3 de la réglementation existante par de nouvelles dispositions.

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), qui est une refonte de la législation de l'Union sur les émissions industrielles, il est nécessaire de modifier les dispositions de la directive 1999/32/CE relatives à la teneur maximale en soufre des fiouls lourds.

Ad article 9 : L'article transpose l'article premier, point 6) de la directive et partant introduit un article 3bis à la réglementation actuelle.

En 2008, l'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 (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. 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 (1,00 % 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 (3,50 % 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} 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, il convient d'aligner 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 dans l'Union de combustibles marins dont la teneur en soufre excède la norme générale de 3,50 % en masse, 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. 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 dans l'Union de combustibles marins dont la teneur en soufre excède la norme générale de 3,50 % en masse, 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.

Ad article 10 : L'article transpose l'article premier, point 5) de la directive et partant remplace par un nouveau texte l'article 4 de la réglementation actuelle.

Ad article 11 : L'article transpose l'article premier, point 6) sous –point a) de la directive et partant modifie le titre de l'article 4bis de la réglementation existante.

Ad article 12 : L'article transpose l'article premier, point 6) sous –point b) de la directive et partant remplace par un nouveau texte le paragraphe 1 de l'article 4bis de la réglementation actuelle.

Ad article 13 : L'article transpose l'article premier, point 6) sous –point c) de la directive et partant insère un paragraphe 1bis à l'article 4bis de la réglementation existante.

Ad article 14 : L'article transpose l'article premier, point 6) sous –point d) de la directive et partant remplace par un nouveau texte les paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 4bis de la réglementation existante.

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. Pour améliorer la qualité de l'air à proximité des ports et des côtes, ces navires sont tenus d'utiliser des combustibles marins présentant une teneur maximale en soufre de 1,50 %, jusqu'à ce que des normes plus strictes pour le soufre s'appliquent à tous les navires présents dans les eaux territoriales, zones économiques exclusives et zones de contrôle de la pollution des États membres.

En outre, le paragraphe 3 est reformulé pour des raisons de sécurité juridique.

Ad article 15 : L'article transpose l'article premier, point 7) première partie de la directive et partant remplace par un nouveau texte l'article 4ter de la réglementation actuelle.

Ad article 16 : L'article transpose l'article premier, point 7) deuxième partie de la directive et partant remplace par un nouveau texte l'article 4quater de la réglementation existante.

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 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 naturel liquéfié (GNL), ou l'utilisation de biocarburants, soient reconnues dans l'Union. Il importe de promouvoir l'expérimentation et la mise au point de nouvelles méthodes de réduction des émissions, afin, entre autres, de limiter le transfert modal du transport maritime au transport routier.

Ad article 17 : L'article transpose l'article premier, point 8) deuxième partie de la directive et partant introduit un nouvel article 4quinquies à la réglementation existante.

Ad article 18 : L'article transpose l'article premier, point 9) de la directive et partant remplace par un nouveau texte l'article 5 de la réglementation existante.

Ad article 19 : L'article transpose l'annexe I de la directive et l'ajoute à la réglementation actuelle.

Ad article 20 : L'article transpose l'annexe II de la directive et l'ajoute à la réglementation actuelle.

Ad article 21 : L'article introduit une date d'entrée en vigueur.

Ad article 22 : L'article contient la formule exécutoire.



Fiche financière

Conc. : Avant-projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié
dû 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides

L'avant-projet précité n'a pas d'impact financier sur le budget de l'Etat.

Règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre des combustibles liquides

Texte coordonné

Art. 1^{er}. Objectifs et champ d'application

1. Le présent règlement 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.
2. Pour diminuer les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains combustibles liquides dérivés du pétrole, l'utilisation de ces combustibles sur le territoire luxembourgeois, dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et dans les zones de prévention de la pollution est subordonnée au respect d'une teneur maximale en soufre.

Toutefois, les valeurs limites de la teneur en soufre fixées par le présent règlement pour certains combustibles liquides dérivés du pétrole ne s'appliquent pas aux:

- a) combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais;
- b) combustibles destinés à être traités avant la combustion définitive;
- c) combustibles destinés à être traités dans les raffineries;
- ~~d) combustibles utilisés et mis sur le marché dans les régions ultrapériphériques de la Communauté, sous réserve que les États membres concernés garantissent que, dans ces régions:~~
 - ~~— les normes de qualité de l'air sont respectées;~~
 - ~~— les fiouls lourds ne sont pas utilisés si leur teneur en soufre dépasse 3% en masse;~~
- e) combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires. Toutefois, ces navires doivent être exploités d'une manière compatible avec le présent règlement, dans la mesure où cela est raisonnable et possible et en adoptant des mesures appropriées qui n'entravent pas les opérations ou les capacités opérationnelles de tels navires;
- f) utilisations de combustibles à bord d'un navire qui sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;
- g) utilisations de combustibles à bord d'un navire rendues nécessaires par une avarie survenue à ce navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables soient prises après l'avarie pour empêcher ou réduire les émissions excédentaires et que des mesures soient adoptées dès que possible pour réparer l'avarie. Cette disposition ne s'applique pas si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement;
- h) sans préjudice de l'article 3bis, combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 4quater et 4quinquies.

Art. 2. Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) 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, 2710 20 39, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, autre que le gas-oil défini aux points 2) et 3), 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;

2) 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 l'article 2, point 2 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants et modifiant le règlement grand-ducal du 21 février 2002 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides sont exclus de la présente définition. Les combustibles utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles sont également exclus de la présente définition ;

- 3) «combustible marin: tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217. Cette définition inclut tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé à bord d'un bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de plaisance, tel que défini par la réglementation applicable en la matière;
- 3bis) 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;
- 3ter) 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;
- 3quater) convention MARPOL, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;
- 3quinquies) annexe VI de la convention MARPOL, l'annexe intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires», qui a été ajoutée à la convention MARPOL par le protocole de 1997;
- 3sexies) zones de contrôle des émissions de SO_x, les zones maritimes définies comme telles par l'OMI, au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL;
- 3septies) navires à passagers, les navires transportant plus de douze passagers, un passager étant toute personne autre que:
 - i) le capitaine et les membres de l'équipage ou une autre personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire et à son service; et
 - ii) un enfant âgé de moins d'un an;
- 3octies) services réguliers, une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes ports, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale:
 - i) suivant un horaire publié; ou
 - ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire;
- 3nonies) navire de guerre, un navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la

liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire;

3decies) navires à quai, les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de la Communauté lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises;

3duodecies) mise sur le marché, la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, en un point quelconque des zones relevant de la juridiction des États membres, contre paiement ou à titre gratuit, de combustibles marine destinés à être utilisés à bord. Ne sont visées ni la fourniture ni la mise à disposition de combustibles marins destinés à être exportés dans les citernes à cargaison d'un navire;

3terdecies) 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 du présent règlement, qui soient vérifiables, quantifiables et applicables ;

4) méthode ASTM: les méthodes arrêtées par l'«American Society for Testing and Materials» dans les définitions et spécifications standards des produits lubrifiants et dérivés du pétrole (édition de 1976);

5) installation de combustion: tout dispositif technique dans lequel les combustibles sont oxydés afin d'utiliser la chaleur produite.

Art. 2bis. Annexes

Font partie intégrante du présent règlement les annexes suivantes :

Annexe I : Valeurs limites équivalentes pour les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4quater, paragraphe 2 ;

Annexe II : Critères d'utilisation des méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4quater, paragraphe 3.

Art. 3. Teneur maximale en soufre des fiouls lourds

1. Les fiouls lourds dont la teneur en soufre dépasse 1% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois.

2. Jusqu'au 31 décembre 2015 et sous réserve d'une surveillance appropriée par l'administration de l'Environnement, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:

a) dans les installations de combustion relevant du règlement grand-ducal modifié du 9 mai 2003 portant application de la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion auxquelles s'applique l'article 5, paragraphes 1 ou 2 du dit règlement et qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations par ce même règlement;

b) dans les installations de combustion existantes relevant du règlement précité, auxquelles s'applique un schéma national de réduction des émissions et dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1700 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 soufre ne dépassent pas 1700 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, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent des points a) et b), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec.
3. À compter du 1^{er} janvier 2016 et sous réserve d'une surveillance appropriée des émissions par l'administration de l'Environnement, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:
- a) dans les installations de combustion relevant du chapitre III de la loi du ...relative aux émissions industrielles qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe V de ladite loi ou, lorsque ces valeurs limites d'émission ne s'appliquent pas en vertu de ladite loi, dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1700 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 1700 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, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent du point a), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec.

Pour toute installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à celle visée au paragraphe 1, l'autorisation d'exploitation délivrée au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés précise les limites d'émission prescrites.

Article 3bis. Teneur maximale en soufre des combustibles marins

Les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 3,50 % en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois, à l'exception de ceux destinés à l'approvisionnement des navires qui mettent en œuvre des méthodes de réduction des émissions, conformément aux dispositions de l'article 4quater, fonctionnant en système fermé.

Art. 4. Teneur maximale en soufre du gas-oil

Les gas-oils dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse ne peuvent pas être utilisés sur le territoire luxembourgeois.

Art. 4bis. 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 européenne

- 1 Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les parties des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution d'un Etat membre de l'Union européenne 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 battant pavillon luxembourgeois, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union européenne.

1bis. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les parties des eaux territoriales, des zones économiques exclusives et des zones de prévention de la pollution d'un Etat membre de l'Union européenne si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

- a) 3,50 % à compter du 18 juin 2014;
- b) 0,50 % à compter du 1^{er} janvier 2020.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union européenne, sans préjudice des paragraphes 1 et 4 du présent article et de l'article 4ter.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux dates suivantes:

- a) pour la zone de la mer Baltique visée dans la règle 14.3.a. de l'annexe VI de la Convention MARPOL: 11 août 2006;
- b) pour la mer du Nord:
 - 12 mois après l'entrée en vigueur de la désignation de l'OMI, conformément aux procédures établies; ou
 - 11 août 2007;
 - la date la plus précoce étant retenue,
- c) pour toutes les autres zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SO_x conformément à la règle 14.3.b. de l'annexe VI de la Convention MARPOL: douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation.

3. A partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés, à bord de navires battant pavillon luxembourgeois, dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de prévention de la pollution par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union européenne, si leur teneur en soufre dépasse 1,5% en masse.

4. Les combustibles marins ne peuvent pas être utilisés dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les 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 européenne si la teneur en soufre de ces combustibles dépasse 1,50 % en masse jusqu'au 1^{er} janvier 2020.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires battant pavillon luxembourgeois.

5. Les livres de bord des navires doivent être correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible.

5bis. La disponibilité de combustibles marins conformes au présent règlement doit être garantie. La Commission européenne est informée de la disponibilité de tels combustibles marins dans les ports et terminaux.

5ter. S'il est constaté qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux combustibles marins conformes au présent règlement, ce navire est tenu de :

- a) présenter un compte-rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et

- b) fournir la preuve qu'il a cherché à acheter du combustible marin conforme au présent règlement 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 au présent règlement, il n'y en avait pas à acheter.

Le navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ni de retarder indûment son voyage afin de satisfaire aux dispositions.

Si le navire fournit les renseignements indiqués au premier alinéa, l'autorité compétente du port concerné prend en compte toutes les circonstances pertinentes et les pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter y compris ne prendre aucune mesure de contrôle.

Le navire notifie au Commissariat aux affaires maritimes et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de combustible marin conforme au présent règlement.

6. En conformité avec la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, s'appliquent les dispositions suivantes:
 - a) tenue d'un registre public des fournisseurs locaux de combustible marin;
 - b) indication par le fournisseur de la teneur en soufre de tous les combustibles marins vendus sur le territoire national dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé signé par le représentant du navire destinataire;
 - c) prise de mesures appropriées contre les fournisseurs de combustible marin qui s'avèrent avoir livré du combustible non conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
 - d) prise de mesures correctives nécessaires pour rendre conforme le combustible marin qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.
7. Les diesels marins dont la teneur en soufre dépasse 1,50 % en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois.

Art. 4ter. Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de l'Union européenne

1. Les navires battant pavillon luxembourgeois qui sont à quai dans les ports de l'Union européenne n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.
L'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible est 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 utilisent le branchement électrique à quai lorsqu'ils sont à quai dans les ports.
3. Les gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10% en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois.

Art. 4quater. Méthodes de réduction des émissions

1. Pour autant que l'Etat membre concerné l'autorise, les navires battant pavillon luxembourgeois qui se trouvent dans les ports, dans les eaux territoriales, les zones économiques exclusives et les zones de contrôle de la pollution de cet Etat membre sont

habilités à recourir à des méthodes de réduction des émissions au lieu d'utiliser des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4bis et 4ter, sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article.

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 4bis et 4ter. Les valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe I.
- 2bis. En guise de mesure alternative visant à réduire les émissions, l'utilisation, par les navires mouillant dans les ports, des systèmes de production électrique à quai, est encouragée.
3. Les méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1 répondent aux critères spécifiés dans les instruments visés à l'annexe II.

Art. 4quinquies. Essais des nouvelles méthodes de réduction des émissions

Le Commissaire au Gouvernement aux affaires maritimes peut 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 la juridiction du/des Etat(s) membre(s) concerné(s). Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 4bis et 4ter n'est pas obligatoire, à condition que toutes les conditions suivantes soient réunies:

- a) la Commission et l'État du port concerné sont prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais;
- b) les autorisations concernant les essais n'ont pas une durée supérieure à dix-huit mois;
- c) 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;
- d) 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 le présent règlement;
- e) 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;
- f) 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; et
- g) les résultats dans leur intégralité sont transmis à la Commission européenne et rendus publics dans les six mois suivant la fin des essais.

Art. 5. Échantillonnage et analyse

1. L'échantillonnage débute à la date à laquelle la teneur maximale en soufre applicable du combustible entre en vigueur. Les prélèvements sont effectués périodiquement avec une fréquence et en quantités appropriées 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. Les échantillons sont analysés sans retard.
- 1bis. Les méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection du combustible marin sont utilisées:
 - a) inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes; et, le cas échéant, les méthodes d'échantillonnage et d'analyse suivantes:
 - b) 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 MARPOL adoptées le 17 juillet 2009 par la résolution 182(59) du comité de protection du milieu marin de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre; ou

- c) échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est réalisable sur les plans technique et économique, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires.

ANNEXE I

VALEURS D'ÉMISSION ÉQUIVALENTES POUR LES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS VISÉES À L'ARTICLE 4QUATER, PARAGRAPHE 2

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

Teneur en soufre du combustible marin (% m/m)	Rapport émissions de SO ₂ (ppm)/émissions de CO ₂ (% v/v)
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 des cas justifiés, lorsque la concentration de CO₂ se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO₂ peut être mesurée à l'entrée de l'unité d'épuration des gaz d'échappement, pour autant que la justesse d'une telle méthodologie puisse être clairement démontrée.

ANNEXE II

CRITÈRES D'UTILISATION DES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS VISÉES À L'ARTICLE 4QUATER, PARAGRAPHE 3

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

Méthode de réduction des émissions	Critères d'utilisation
Mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation	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 4ter 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
Systèmes d'épuration des gaz d'échappement	Résolution MEPC.184(59), adoptée le 17 juillet 2009 «L'eau de lavage issue des systèmes d'épuration des gaz d'échappement qui utilisent des produits chimiques, des additifs, des préparations et des produits chimiques créés sur place», visée au point

	10.1.6.1 de la résolution MEPC.184(59), n'est pas rejetée en mer, y compris dans des ports et estuaires clos, s'il n'est pas démontré par l'exploitant du navire que ce rejet d'eau de lavage n'a aucune incidence négative notable et ne pose pas de risques pour la santé humaine et l'environnement. Si le produit chimique utilisé est de la soude caustique, il est suffisant que l'eau de lavage satisfasse aux critères énoncés dans la résolution MEPC.184(59) et que son pH ne soit pas supérieur à 8,0.
Biocarburants	Usage de biocarburants, tels que définis par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables conformes aux normes CEN et ISO pertinentes. Les mélanges de biocarburants et de combustibles marins sont conformes aux normes de teneur en soufre énoncées à l'article 3bis, à l'article 4bis, paragraphes 1, 1bis et 4, et à l'article 4ter du présent règlement. »

Tableau de concordance

Directive 2012/33/UE	Projet de règlement grand-ducal
/	Art. 1 ^{er}
Article premier 1)	Art. 2
/	Art. 3
Article premier 2) a)	Art. 4
Article premier 2) b)	Art. 5
Article premier 2) c)	Art. 6
/	Art. 7
Article premier 3)	Art 8
Article premier 4)	Art 9
Article premier 5)	Art. 10
Article premier 6) a)	Art. 11
Article premier 6) b)	Art. 12
Article premier 6) c)	Art. 13
Article premier 6) d)	Art 14
Article premier 7) (art. 4ter)	Art 15
Article premier 7) (art 4quater)	Art. 16
Article premier 8) (art. 4quiquies)	/
Article premier 8) (art. 4sexies)	Art. 17
Article premier 8) (art. 4septies)	/
Article premier 9)	Art. 18
Article premier 10)	/
Article premier 11)	/
Article premier 12)	/
Article premier 13)	/
Article premier 14)	/
Annexes	Art. 19
Annexes	Art. 20
Article 2	Art. 21
/	Art. 22

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2012/33/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 novembre 2012

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,

niveau de protection élevé en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de l'Union.

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

(3) La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ⁽⁴⁾ 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.

vu la proposition de la Commission européenne,

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

(4) 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 à l'environnement et contribuent aux dépôts acides. En l'absence des mesures énoncées dans la présente directive, les émissions dégagées par le transport maritime auraient bientôt dépassé les émissions générées par l'ensemble des sources terrestres.

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

(5) La pollution de l'air que génèrent les navires à quai est une préoccupation majeure de nombreuses villes portuaires qui s'efforcent de respecter les valeurs limites de la qualité de l'air applicables dans l'Union.

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 Conseil ⁽³⁾, vise notamment à atteindre des niveaux de qualité de l'air exempts d'incidences négatives et de risques notables en termes de santé humaine et d'environnement.

(6) Les États membres devraient encourager l'utilisation du branchement électrique à quai car, à l'heure actuelle, l'alimentation électrique des navires se fait généralement à l'aide de moteurs auxiliaires.

(2) L'article 191, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne prévoit que la politique de l'Union dans le domaine de l'environnement vise un

(7) 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 ladite directive et peut accompagner son rapport de propositions visant à modifier 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), en conformité avec les travaux de l'organisation maritime internationale (OMI).

⁽¹⁾ JO C 68 du 6.3.2012, p. 70.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 11 septembre 2012 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 29 octobre 2012.

⁽³⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 121 du 11.5.1999, p. 13.

- (8) En 2008, l'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 (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.
- (9) 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 (1,00 % 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 (3,50 % 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} 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, il convient d'aligner 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 dans l'Union de combustibles marins dont la teneur en soufre excède la norme générale de 3,50 % en masse, 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.
- (10) Des modifications de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne les ZCES sont possibles au titre des procédures de l'OMI. Au cas où de nouveaux changements, y compris des dérogations, seraient introduits en ce qui concerne l'application des limites en vigueur pour les ZCES dans l'annexe VI de la convention MARPOL, la Commission devrait se pencher sur de tels changements et, le cas échéant, faire la proposition nécessaire, sans retard, conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour aligner pleinement la directive 1999/32/CE sur les règles de l'OMI concernant les ZCES.
- (11) La création de nouvelles zones de contrôle des émissions devrait être soumise à la procédure de l'OMI énoncée à l'annexe VI de la convention MARPOL et devrait être étayée par un dossier solidement argumenté fondé sur des motifs environnementaux et économiques ainsi que sur des données scientifiques.
- (12) Conformément à la règle 18 de l'annexe VI révisée de la convention MARPOL, les États membres devraient s'efforcer d'assurer la disponibilité de combustibles marins conformes à la présente directive.
- (13) Compte tenu de la nature mondiale de la politique environnementale et des émissions du transport maritime, il y a lieu de fixer des normes d'émission ambitieuses au niveau mondial.
- (14) 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. Pour améliorer la qualité de l'air à proximité des ports et des côtes, ces navires sont tenus d'utiliser des combustibles marins présentant une teneur maximale en soufre de 1,50 %, jusqu'à ce que des normes plus strictes pour le soufre s'appliquent à tous les navires présents dans les eaux territoriales, zones économiques exclusives et zones de contrôle de la pollution des États membres.
- (15) Conformément à l'article 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la présente directive ne devrait pas faire obstacle au maintien et à l'établissement, par chaque État membre, de mesures de protection renforcées pour encourager une mise en œuvre rapide des dispositions concernant la teneur maximale en soufre des combustibles marins, par exemple au moyen de méthodes de réduction des émissions en dehors des ZCES.
- (16) Afin de faciliter la transition vers les nouvelles technologies des moteurs, ce qui pourrait réduire encore davantage les émissions du secteur maritime, la Commission devrait étudier la façon de permettre et d'encourager l'installation de moteurs à gaz sur les navires.
- (17) 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 la directive 1999/32/CE qu'un régime plus strict de surveillance et de contrôle de l'application s'impose pour assurer la bonne application de ladite directive. 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 que les États membres 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.
- (18) 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 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.
- (19) 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) ⁽¹⁾, qui est une refonte de la législation de l'Union sur les émissions industrielles, il est nécessaire de modifier les dispositions de la directive 1999/32/CE relatives à la teneur maximale en soufre des fiouls lourds.

⁽¹⁾ JO L 334 du 17.12.2010, p. 17.

- (20) Le respect de faibles valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins, en particulier à l'intérieur des ZCES, peut entraîner, à court terme au moins, une hausse significative du prix de ces combustibles 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 du transport maritime au transport routier et, le cas échéant, proposera des mesures appropriées pour contrer une telle évolution.
- (21) Limiter le transfert modal du transport maritime au transport routier est important, étant donné que si une part accrue des marchandises était transportée par la route, cela irait, dans de nombreux cas, à l'encontre des objectifs de l'Union en matière de changement climatique et aggraverait les problèmes de congestion.
- (22) Les coûts associés aux nouvelles obligations de réduction des émissions de dioxyde de soufre pourraient entraîner un transfert modal du transport maritime au transport routier et avoir des retombées dommageables pour la compétitivité des industries. La Commission devrait utiliser pleinement les instruments existants tels que le programme Marco Polo et le réseau transeuropéen de transports pour offrir une assistance ciblée afin de minimiser le risque de transfert modal. Les États membres jugeront peut-être nécessaire d'apporter un soutien aux opérateurs touchés par la présente directive, conformément aux règles applicables en matière d'aides d'État.
- (23) Conformément aux directives existantes concernant les aides d'État pour la protection de l'environnement, et sans préjudice des changements qui pourraient y être apportés à l'avenir, les États membres peuvent apporter une aide d'État aux opérateurs touchés par la présente directive, y compris une aide aux opérations d'adaptation des navires existants, si de telles mesures d'aide sont jugées compatibles avec le marché intérieur conformément aux articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en particulier à la lumière des directives applicables aux aides d'État pour la protection de l'environnement. Dans ce contexte, la Commission peut tenir compte du fait que l'utilisation de certaines méthodes de réduction des émissions va au-delà des exigences de la présente directive en ne réduisant pas seulement les émissions de dioxyde de soufre mais également d'autres émissions.
- (24) 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 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 naturel liquéfié (GNL), ou l'utilisation de biocarburants, soient reconnues dans l'Union. Il importe de promouvoir l'expérimentation et la mise au point de nouvelles méthodes de réduction des émissions, afin, entre autres, de limiter le transfert modal du transport maritime au transport routier.
- (25) Les méthodes de réduction des émissions peuvent entraîner des réductions significatives des émissions. La Commission devrait dès lors promouvoir l'expérimentation et la mise au point de ces technologies, entre autres en envisageant la mise en place d'un programme commun cofinancé avec l'industrie sur la base des principes régissant des programmes similaires, par exemple le programme Clean Sky.
- (26) La Commission, en coopération avec les États membres et les parties prenantes, devrait développer les mesures recensées dans le document de travail des services de la Commission du 16 septembre 2011 intitulé «Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox».
- (27) Les méthodes alternatives de réduction des émissions, par exemple certains types de laveurs de gaz, pourraient générer des déchets qui devraient être traités correctement, et non rejetés en mer. Dans l'attente de la révision de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison⁽¹⁾, les États membres devraient veiller, conformément à leurs engagements internationaux, à la disponibilité d'installations de réception portuaires appropriées pour satisfaire aux besoins des navires utilisant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement. Lors de la révision de la directive 2000/59/CE, la Commission devrait envisager d'appliquer aux déchets provenant des systèmes d'épuration des gaz d'échappement le principe de l'absence de redevance spécifique applicable, ainsi qu'il est prévu dans ladite directive, aux redevances portuaires pour les déchets d'exploitation des navires.
- (28) La Commission devrait, dans le cadre du réexamen de sa politique en matière de qualité de l'air en 2013, examiner la possibilité de réduire la pollution de l'air, y compris dans les mers territoriales des États membres.
- (29) Des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives sont importantes pour la mise en œuvre de la directive 1999/32/CE. Les États membres devraient inclure parmi ces sanctions des amendes calculées de manière à, au minimum, priver les responsables des avantages économiques tirés de leur infraction, tout en augmentant progressivement ces amendes pour les infractions répétées. Les États membres devraient notifier les dispositions concernant les sanctions à la Commission.

(¹) JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

(30) Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour modifier les valeurs d'émission équivalentes et les critères pour l'utilisation des méthodes de réduction des émissions afin d'adapter les dispositions de la directive 1999/32/CE au progrès scientifique et technique et de manière à assurer une stricte cohérence avec les instruments pertinents de l'OMI ainsi que pour modifier l'article 2, points 1), 2), 3), 3 bis), 3 ter) et 4), l'article 6, paragraphe 1 bis, point b), et l'article 6, paragraphe 2, de la directive 1999/32/CE afin d'adapter les dispositions de ladite directive au progrès scientifique et technique. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

(31) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la directive 1999/32/CE, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽¹⁾.

(32) 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) ⁽²⁾ assiste la Commission pour l'approbation des méthodes de réduction des émissions qui ne sont pas couvertes par la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins ⁽³⁾.

(33) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs ⁽⁴⁾, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.

(34) Il convient dès lors de modifier la directive 1999/32/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 1999/32/CE

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

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

«h) sans préjudice de l'article 3 bis, combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 4 *quater* et 4 *sexies*.».

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) les points 1) et 2) sont remplacés par le texte suivant:

«1) 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, 2710 20 39, ou

— tout combustible liquide dérivé du pétrole, autre que le gas-oil défini aux points 2) et 3), 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;

2) 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 l'article 2, point 2, de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel ^(*) sont exclus de la présente définition. Les combustibles utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles sont également exclus de la présente définition;

⁽¹⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

⁽²⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 46 du 17.2.1997, p. 25.

⁽⁴⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

^(*) JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.»;

b) 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;»

c) 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 soient vérifiables, quantifiables et applicables;».

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, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:

a) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion (*) auxquelles s'appliquent l'article 4, paragraphes 1 ou 2, ou 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 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) dans les installations de combustion ne relevant pas des points a) ou b), 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;

d) pour la combustion dans les raffineries, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent des points a) et b), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec.

3. À compter du 1^{er} janvier 2016 et sous réserve d'une surveillance appropriée des émissions par les autorités compétentes, le paragraphe 1 ne s'applique 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 Conseil (**) 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, si la moyenne mensuelle des émissions de dioxyde de soufre calculée pour toutes les installations de combustion de la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, à l'exclusion des installations qui relèvent du point a), des turbines à gaz et des moteurs à gaz, ne dépassent pas 1 700 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 qu'aucune installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à celle visée au paragraphe 1 ne soit exploitée sans une autorisation délivrée par les autorités compétentes, et précisant les limites d'émission prescrites.

(*) JO L 309 du 27.11.2001, p. 1.

(**) JO L 334 du 17.12.2010, p. 17.;

b) le paragraphe 3 est supprimé.

4) L'article suivant est inséré:

«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 3,50 % 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, conformément aux dispositions de l'article 4 *quater*, fonctionnant en système fermé.»

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 SOx, 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 SOx 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. La Commission tient dûment compte de toute évolution future des exigences au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL applicables au sein des zones de contrôle des émissions de SOx et, le cas échéant, elle présente toute proposition utile, sans retard injustifié, en vue de modifier la présente directive en conséquence.»

c) le paragraphe 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 18 juin 2014;

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

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 paragraphes 1 et 4 du présent article et de l'article 4 *ter*»;

d) les paragraphes 4, 5, 6 et 7 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 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.

Les États membres sont 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.

5. Les États membres exigent que les livres de bord des navires soient correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible.

5 bis. Les États membres s'efforcent d'assurer la disponibilité de combustibles marins conformes à la présente directive et informent la Commission de la disponibilité de tels combustibles marins dans leurs ports et terminaux.

5 *ter*. Si un État membre constate qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux combustibles marins conformes à la présente directive, l'autorité compétente de l'État membre est habilitée à exiger que ce navire:

a) présente un compte-rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et

b) 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.

Le navire n'est pas tenu de s'écarter de la route prévue ni de retarder indûment son voyage afin de satisfaire aux dispositions.

Si un navire fournit les renseignements indiqués au premier alinéa, l'État membre concerné prend en compte toutes les circonstances pertinentes et les pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter y compris ne prendre aucune mesure de contrôle.

Un navire notifie à l'État de son pavillon et l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de combustible marin conforme à la présente directive.

L'État du port notifie 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.

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 s'avèrent avoir livré du combustible non conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
- d) veillent à ce que les mesures correctives nécessaires soient prises pour rendre conforme le combustible marin qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

7. Les États membres veillent 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.»

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 à quai dans les ports de l'Union n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse, en

laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des 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 utilisent le branchement électrique à quai 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 paragraphes 2 et 3 du présent article.

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 valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe I.

2 *bis*. En guise de mesure alternative visant à réduire les émissions, les États membres encouragent l'utilisation, par les navires mouillant dans les ports, des systèmes de production électrique à quai.

3. Les méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1 répondent aux critères spécifiés dans les instruments visés à l'annexe II.

4. 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:

- a) est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 9 *bis*, modifiant les annexes I et II;

- b) adopte des actes d'exécution établissant les modalités précises en matière de surveillance des émissions, le cas échéant. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9, paragraphe 2.

8) Les articles 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 Conseil (*) sont approuvées conformément à ladite directive.

2. Les méthodes de réduction des émissions non couvertes par le paragraphe 1 du présent article 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) (**), compte tenu:

- a) des lignes directrices élaborées par l'OMI;
- b) des résultats des essais menés au titre de l'article 4 sexies;
- 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; et
- d) la faisabilité de la surveillance et de la 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:

- a) la Commission et l'État du port concerné sont prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais;
- b) les autorisations concernant les essais n'ont pas une durée supérieure à dix-huit mois;
- c) 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;
- d) 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;

- e) 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;
- f) 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; et
- g) les résultats dans leur intégralité sont transmis à la Commission et rendus publics dans les six mois suivant la fin des essais.

Article 4 septies

Mesures financières

Les États membres peuvent adopter des mesures financières en faveur des opérateurs touchés par la présente directive lorsque de telles mesures sont conformes aux règles en matière d'aides d'État applicables ou à adopter dans ce domaine.

(*) JO L 46 du 17.2.1997, p. 25.

(**) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

9) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Échantillonnage et analyse

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 périodiquement avec une fréquence et en quantités appropriées 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. Les échantillons sont analysés sans retard.

1 bis. Les méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection du combustible marin sont utilisées:

- a) inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes;

et, le cas échéant, les méthodes d'échantillonnage et d'analyse suivantes:

b) 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 MARPOL adoptées le 17 juillet 2009 par la résolution 182(59) du comité de protection du milieu marin de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre; ou

c) échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est réalisable sur les plans technique et économique, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires.

1 *ter*. La Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution, en ce qui concerne:

a) la fréquence d'échantillonnage;

b) les méthodes d'échantillonnage;

c) la définition d'un échantillon représentatif du combustible examiné.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9, paragraphe 2.

2. La méthode de référence adoptée pour la détermination de la teneur en soufre est la méthode ISO 8754 (2003) ou PrEN ISO 14596 (2007).

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 bis, 4, 4 bis et 4 *ter*, la procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil établie à l'annexe VI, appendice VI, de la convention MARPOL est utilisée.»

10) L'article 7 est modifié comme suit:

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

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

Sur la base des rapports reçus conformément au premier alinéa du présent paragraphe et des notifications concernant la non-disponibilité de combustible marin conforme à la présente directive soumises par les États membres conformément au cinquième alinéa

de l'article 4 bis, paragraphe 5 *ter*, la Commission, dans un délai de douze mois à compter de la date visée au premier alinéa du présent paragraphe, élabore et publie un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive. La Commission évalue la nécessité d'un renforcement des dispositions concernées de la présente directive et présente toute proposition législative appropriée à cet effet.»

b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. La Commission peut adopter des actes d'exécution en ce qui concerne les informations à faire figurer dans le rapport, ainsi que le format de ce rapport. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9, paragraphe 2.»

c) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Au plus tard le 31 décembre 2013, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil, qui est, au besoin, accompagné de propositions législatives. La Commission examine, dans son rapport, les possibilités de réduction de la pollution de l'air, en tenant compte, entre autres: des rapports annuels présentés conformément aux paragraphes 1 et 1 bis; 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.

3. Au plus tard le 31 décembre 2012, la Commission, en coopération avec les États membres et les parties prenantes, élabore les mesures appropriées, y compris celles recensées dans le document de travail des services de la Commission du 16 septembre 2011 intitulé "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox", afin de promouvoir le respect des dispositions environnementales de la présente directive et d'en réduire au maximum les retombées défavorables possibles.»

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

«4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec 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 bis, point b), et de l'article 6, paragraphe 2. Ces adaptations ne peuvent aboutir à une modification directe du champ d'application de la présente directive ou des valeurs limites fixées pour la teneur en soufre des combustibles spécifiées dans la présente directive.»

11) L'article 8 est supprimé.

12) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

(*) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

13) L'article 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 au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4 *quater*, paragraphe 4, et à l'article 7, paragraphe 4, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 17 décembre 2012. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4 *quater*, paragraphe 4, 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 fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4 *quater*, paragraphe 4, et de l'article 7, paragraphe 4, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de trois mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil 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 émettre d'objections. Ce délai est prolongé de trois mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

14) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

Sanctions

1. Les États membres déterminent les sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en application de la présente directive.

2. Les sanctions déterminées 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.

15) 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 18 juin 2014. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 régi 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***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 21 novembre 2012.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

A. D. MAVROYIANNIS

ANNEXE

ANNEXE I

VALEURS D'ÉMISSION ÉQUIVALENTES POUR LES 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 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)
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 des cas justifiés, lorsque la concentration de CO₂ se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO₂ peut être mesurée à l'entrée de l'unité d'épuration des gaz d'échappement, pour autant que la justesse d'une telle méthodologie puisse être clairement démontrée.

ANNEXE II

CRITÈRES D'UTILISATION DES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS VISÉES À L'ARTICLE 4 QUATER, PARAGRAPHE 3

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:

Méthode de réduction des émissions	Critères d'utilisation
Mélange de combustible marin et de gaz d'évaporation	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 ⁽¹⁾ .
Systèmes d'épuration des gaz d'échappement	Résolution MEPC.184(59), adoptée le 17 juillet 2009 "L'eau de lavage issue des systèmes d'épuration des gaz d'échappement qui utilisent des produits chimiques, des additifs, des préparations et des produits chimiques créés sur place", visée au point 10.1.6.1 de la résolution MEPC.184(59), n'est pas rejetée en mer, y compris dans des ports et estuaires clos, s'il n'est pas démontré par l'exploitant du navire que ce rejet d'eau de lavage n'a aucune incidence négative notable et ne pose pas de risques pour la santé humaine et l'environnement. Si le produit chimique utilisé est de la soude caustique, il est suffisant que l'eau de lavage satisfasse aux critères énoncés dans la résolution MEPC.184(59) et que son pH ne soit pas supérieur à 8,0.
Biocarburants	Usage de biocarburants, tels que définis par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables ⁽²⁾ conformes aux normes CEN et ISO pertinentes Les mélanges de biocarburants et de combustibles marins sont conformes aux normes de teneur en soufre énoncées à l'article 3 bis, à l'article 4 bis, paragraphes 1, 1 bis et 4, et à l'article 4 <i>ter</i> de la présente directive.

⁽¹⁾ JO L 328 du 14.12.2010, p. 15.

⁽²⁾ JO L 140 du 5.6.2009, p. 16.

