



Projet de règlement grand-ducal

1.concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, 2.abrogeant le règlement grand-ducal modifié 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains 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 la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ;

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 de l'Environnement, de Notre Ministre de l'Economie et de Notre Ministre de la Santé, et après délibération du Gouvernement en conseil ;

Arrêtons :

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, ou par des navires battant pavillon luxembourgeois dans les mers territoriales, les zones économiques exclusives et dans les zones de prévention de la pollution d'autres États membres de l'Union européenne 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:

- 1) combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais;
 - 2) combustibles destinés à être traités avant la combustion définitive;
 - 3) combustibles destinés à être traités dans les raffineries;
 - 4) 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;

5) 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;

6) 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 témérement;

7) sans préjudice de l'article 5, combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 8 et 9.

Art. 2. Définitions.

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) « fiouls lourds »:

a) 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

b) 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

a) 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 modifié 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 2000 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, lorsque ces bateaux sont en mer ;

4) « 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;

5) « 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 » ;

6) « convention MARPOL », la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;

- 7) « 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;
- 8) « zones de contrôle des émissions de SO_x », les zones maritimes définies comme telles par l'Organisation maritime internationale (OMI), au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL;
- 9) « navires à passagers », les navires transportant plus de douze passagers, un passager étant toute personne autre que:
- 1 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
 - 2 ii) un enfant âgé de moins d'un an;
- 10) « 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:
- 1 i) suivant un horaire publié; ou
 - 2 ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire;
- 11) « 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;
- 12) « navires à quai », les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de l'Union européenne 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;
- 13) « 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 marins 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;
- 14) « 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 ;
- 15) « 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);
- 16) « installation de combustion », tout dispositif technique dans lequel les combustibles sont oxydés afin d'utiliser la chaleur produite.

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) Sous réserve d'une surveillance appropriée des émissions par l'Administration de l'environnement, le paragraphe 1er ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés:

1. dans les installations de combustion relevant du chapitre III de la loi modifiée du 9 mai 2014 relative aux émissions industrielles, qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe V de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles 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;

2. dans les installations de combustion ne relevant pas du point 1) 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;

3. 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 1er, 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. 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.5. 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 Etats 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 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 si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

1. 3,50% à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement;
2. 0,50% à compter du 1er 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 2 et 4 du présent article et de l'article 6.

(2) 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 SOX si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse:

1. 1,00% à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement;
2. 0,10% à compter du 1er 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.

(3) Les dispositions du paragraphe 2 s'appliquent pour toutes nouvelles zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SOx conformément à la règle 14.3.b. de l'annexe VI de la Convention MARPOL après douze mois suivant l'entrée en vigueur de cette désignation.

(4) 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 1,50% en masse jusqu'au 1^{er} janvier 2020.

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

(6) Les fournisseurs locaux de combustibles marins doivent assurer la disponibilité de combustibles marins conformes au présent règlement.

(7) 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:

1. présenter au Commissaire aux affaires maritimes un compte-rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions; et

2. fournir au Commissaire aux affaires maritimes 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, le Commissaire aux affaires maritimes 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 Commissaire 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.

(8) En conformité avec la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, s'appliquent les dispositions suivantes:

1. tenue d'un registre public des fournisseurs locaux de combustible marin;

2. 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;

3. 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;

4. prise de mesures correctives nécessaires pour rendre conforme le combustible marin qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

(9) Les diesels marins dont la teneur en soufre dépasse 1,50% en masse ne peuvent pas être mis sur le marché luxembourgeois.

Art. 6. 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. L'équipage doit avoir 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 1er ne s'applique pas:

1. lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures;

2. 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. 7. Méthodes de réduction des émissions.

(1) Les navires qui ont recours aux méthodes de réduction des émissions visées à l'article 8, paragraphe 1^{er} de la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides 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 5 et 6. Les valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe I.

(2) Les méthodes de réduction des émissions répondent aux critères spécifiés dans les instruments visés à l'annexe II.

Art. 8. Approbation des méthodes de réduction des émissions utilisées à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Les méthodes de réduction des émissions qui entrent dans le champ d'application de la loi du 23 décembre 2016 relative aux équipements marins sont approuvées conformément à ladite loi.

Art. 9. 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 pavillon luxembourgeois. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 5 et 6 n'est pas obligatoire, à condition que toutes les conditions suivantes soient réunies:

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

Art. 10. Echantillonnage et analyse

(1) Il est procédé par échantillonnage pour vérifier que la teneur en soufre des combustibles utilisés est conforme aux articles 3 à 6. 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.

(2) Les méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection du combustible marin sont utilisées:

1. inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes; et,

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

i) 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

ii) 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.

(3) La méthode de référence adoptée pour la détermination de la teneur en soufre est la méthode ISO 8754 (2003) ou EN 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 4 à 6, 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.

(4) Les importateurs sont tenus, deux fois par an, d'effectuer ou de faire effectuer, par un organisme agréé à cet effet, une analyse de la teneur en soufre des combustibles.

Ils doivent envoyer à l'Administration de l'environnement, à la fin de chaque semestre, une copie du résultat des analyses ainsi qu'un relevé des quantités de combustibles importées et commercialisées sur le territoire luxembourgeois au cours des six mois précédents.

Art. 11. Disposition abrogatoire.

Le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides est abrogé.

Art. 12. Exécution.

Notre Ministre de l'Environnement, Notre Ministre de l'Economie et Notre Ministre de la Santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

ANNEXE I

VALEURS D'ÉMISSION ÉQUIVALENTES POUR LES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS VISÉES À L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 1

Valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins visées aux articles 5 et 6 du présent règlement 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 7, paragraphe 1:

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 VISÉS À L'ARTICLE 7, PARAGRAPHE 2

Les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 7 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 ⁽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 ⁽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 5, paragraphes 1, 2 et 4, et à l'article 6 du présent règlement.

⁽¹⁾ 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 *ter* de la directive 1999/32/CE du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, modifiée par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (JO L 328 du 14.12.2010, p. 15).

⁽²⁾ 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 et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE (JO L 140 du 5.6.2009, p. 16).

Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal porte transposition en droit national de la directive de codification (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides. La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle ; il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.

Le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides, qui a transposé la directive 1999/32/CE précitée, est donc abrogé en conséquence et remplacé par le présent projet.

A part des dispositions dont le maintien ne se justifie plus et des points de détail, les dispositions du présent projet sont identiques à celles du règlement grand-ducal qu'il y a lieu d'abroger.

En plus, le présent projet tient compte du fait que le Luxembourg ne détient point de mer territoriale, de zone économique exclusive ou de zone de prévention de pollution, ce qui fait que certaines dispositions de la directive ne doivent pas être transposées.

Commentaire des articles

Ad article 1^{er} : Le présent article transpose l'article premier de la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, dénommée ci-après « la directive », à l'exception toutefois du point d) qui ne s'applique pas au Luxembourg.

Ad article 2 : Le présent article transpose l'article 2 de la directive, à l'exception toutefois du point n).

Ad article 3 : Le présent article transpose l'article 3 de la directive, à l'exception toutefois du paragraphe 2 qui a trait à une période révolue. Pour ce qui est du paragraphe 3 de la directive auquel correspond le paragraphe 2 du projet, la référence à la législation luxembourgeoise applicable en la matière est introduite.

Ad article 4 : Le présent article transpose l'article 4 de la directive.

Ad article 5 : Le présent article transpose l'article 6 de la directive. Les calendriers pour les limites maximales de dépassement prévues aux paragraphes 1^{er} et 2 de l'article 6 du projet sont – par rapport aux dispositions afférentes à abroger- adaptées à la lumière de l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation et de l'abrogation de la réglementation existante. Concernant les paragraphes 1^{er}, 2 et 4 de l'article 5 du projet, ils continuent de s'appliquer – pour ce qui est du Luxembourg - aux navires battant pavillon luxembourgeois. Finalement, le Commissariat aux Affaires maritimes reste naturellement compétent dans le cadre d'un aspect déterminé du non - respect des normes applicables aux combustibles marins, tel que prévu au paragraphe 7 de l'article 5 du projet.

Pour ce qui est du paragraphe 6 de l'article 5 du projet, il y a lieu de relever qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas de fournisseur de combustible marin exerçant au Luxembourg et qu'en conséquence il n'y a pas de marché luxembourgeois.

Le préambule de la directive contient des explications détaillées pour les dispositions communautaires. C'est ainsi qu'en 2008, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté une résolution en vue de modifier l'annexe VI du protocole de 1997 modifiant la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (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 zones de contrôle des émissions de SO_x (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 zones de contrôle des émissions de SO_x (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 zones de contrôle des émissions de SO_x 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 européenne des nouvelles normes établies au niveau international pour le soufre, il convient que le présent règlement soit conforme à 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 européenne 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.

Des modifications de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne les zones de contrôle des émissions de SO_x 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 pour les zones de contrôle des émissions de SO_x 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 présente directive sur les règles de l'OMI concernant les zones de contrôle des émissions de SO_x.

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.

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.

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 prévention de la pollution des États membres ».

Ad article 6 : Le présent article transpose l'article 7 de la directive.

Ad article 7 : Le présent article transpose l'article 8 de la directive, à l'exception des paragraphes 1^{er} et 5 qui ne nécessitent pas de transposition.

Selon le préambule de la directive, « 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, 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 8 : L'article transpose le paragraphe 1^{er} de l'article 9 de la directive. Le deuxième paragraphe de la directive renvoie au règlement (CE) n°2099/2002 qui a par la suite été abrogé implicitement. La transposition n'est par conséquent plus nécessaire.

Ad article 9 : L'article transpose l'article 10 de la directive. A noter que l'article en question continue de prévoir l'intervention du Commissaire du Gouvernement aux affaires maritimes, ceci conformément à ses attributions légales.

Ad article 10 : L'article transpose l'article 13 de la directive, à l'exception du paragraphe 4 qui ne nécessite pas de transposition. Pour ce qui est du paragraphe 4 de l'article 10 du projet, il est repris de la réglementation existante.

Selon le préambule de la directive, « Des rapports sur la teneur en soufre des combustibles liquides devraient être transmis à la Commission. »

L'article comporte une formule abrogatoire.

Ad article 11 : L'article comporte une formule abrogatoire.

Ad article 12 : L'article comporte une formule exécutoire.

Ad annexes I et II : *Les annexes correspondent aux annexes I et II de la directive.*