

**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<sup>er</sup>. 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 SOx », 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/Nm<sup>3</sup> 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/Nm<sup>3</sup> 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/Nm<sup>3</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 <sub>2</sub> (ppm)/émissions de CO <sub>2</sub> (% 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 CO<sub>2</sub> se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO<sub>2</sub> 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 <sup>(1)</sup> .
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 <sup>(2)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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<sup>er</sup>** : 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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<sub>x</sub> (1,00 % à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010 et 0,10 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015), ainsi que dans les zones maritimes ne faisant pas partie des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> (3,50 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 et, en principe, 0,50 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020). En vertu de leurs engagements internationaux, la plupart des États membres sont tenus d'exiger que les navires utilisent des combustibles présentant une teneur maximale en soufre de 1,00 % à l'intérieur des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2010. Afin de garantir la cohérence avec le droit international tout en veillant à assurer la bonne mise en œuvre dans l'Union 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<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> 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<sub>x</sub>.

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

## **Fiche financière**

**Concerne** : 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

Le présent projet de règlement grand-ducal n'a pas d'impact sur le budget financier de l'Etat.

## Tableau de concordance

Directive UE 2016/802	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
Art. 1	Art.1
Art. 2	Art. 2
Art.3	Art.3
Art.4	Art.4
Art.5	/
Art. 6	Art. 5
Art. 7	Art. 6
Art. 8	Art. 7
Art. 9	Art. 8
Art. 10	Art. 9
Art. 11	/
Art. 12	/
Art. 13	Art. 10
Art. 14	/
Art. 15	/
Art. 16	/
Art. 17	/
Art. 18	/
Art. 19	Art. 11
Art. 20	/
Art. 21	/
/	Art. 12
Annexe I	Annexe I
Annexe II	Annexe II



## FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

### Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	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
Ministère initiateur :	MDDI, département de l'Environnement
Auteur(s) :	Claude Franck Joe Ducombe
Téléphone :	24786814 24786848
Courriel :	claude.franck@mev.etat.lu joe.ducombe@mev.etat.lu
Objectif(s) du projet :	<p>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.</p> <p>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.</p>
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de l'Economie (CAM)
Date :	11/06/2018



## Mieux légiférer

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations : Consultation des chambres professionnelles après approbation par le Conseil de Gouvernement

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui  Non

- Citoyens :

Oui  Non

- Administrations :

Oui  Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ?  Oui  Non  N.a. <sup>1</sup>  
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

<sup>1</sup> N.a. : non applicable.

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

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?  Oui  Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> 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 administratif<sup>3</sup> approximatif total ?  
(nombre de destinataires x  
coût administratif par destinataire)

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.).

7

a) 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 ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup> ?

Oui  Non  N.a.

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

<sup>4</sup> Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ([www.cnpd.lu](http://www.cnpd.lu))

8

Le projet prévoit-il :

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

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

Oui  Non  N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

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

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui  Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui  Non

Remarques / Observations :

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 ?

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<sup>5</sup> ?  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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>5</sup> Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup> ?  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](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

**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**  
**(codification)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 1999/32/CE du Conseil <sup>(3)</sup> a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle <sup>(4)</sup>. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.
- (2) 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 <sup>(5)</sup>, et dans le septième programme d'action pour l'environnement adopté par la décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup>, 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.
- (3) 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 niveau de protection élevé en tenant compte de la diversité des situations dans les différentes régions de l'Union.
- (4) La présente directive 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.
- (5) 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.

<sup>(1)</sup> JO C 12 du 15.1.2015, p. 117.

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 9 mars 2016 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 11 avril 2016.

<sup>(3)</sup> 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 (JO L 121 du 11.5.1999, p. 13).

<sup>(4)</sup> Voir annexe III, partie A.

<sup>(5)</sup> Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement (JO L 242 du 10.9.2002, p. 1).

<sup>(6)</sup> Décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020 «Bien vivre, dans les limites de notre planète» (JO L 354 du 28.12.2013, p. 171).

- (6) L'acidification et le rejet dans l'atmosphère de dioxyde de soufre causent des dommages aux écosystèmes fragiles, diminuent la biodiversité, réduisent la valeur d'agrément et nuisent aux cultures et à la croissance des forêts. Les pluies acides en milieu urbain peuvent dégrader considérablement les bâtiments et le patrimoine architectural. La pollution par le dioxyde de soufre peut également avoir des effets importants sur la santé humaine, en particulier parmi la population souffrant d'affections respiratoires.
- (7) L'acidification est un problème transfrontalier qui demande des solutions tant au niveau de l'Union qu'au niveau national ou local.
- (8) Les émissions de dioxyde de soufre contribuent à la formation de particules dans l'atmosphère.
- (9) 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.
- (10) 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.
- (11) L'Union et les différents États membres sont parties contractantes à la convention CEE-ONU du 13 novembre 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. Le deuxième protocole CEE-ONU sur la pollution transfrontière par le dioxyde de soufre prévoit que les parties contractantes devraient réduire les émissions de dioxyde de soufre conformément à la réduction de 30 % spécifiée dans le premier protocole ou au-delà de celle-ci; en outre, le deuxième protocole CEE-ONU repose sur l'hypothèse que les charges et niveaux critiques continueront d'être dépassés dans certaines zones sensibles. D'autres mesures visant à réduire les émissions de dioxyde de soufre devront encore être prises. Les parties contractantes devraient dès lors réduire encore notablement les émissions de dioxyde de soufre.
- (12) Le soufre, naturellement présent en faibles quantités dans le pétrole et le charbon, a été reconnu depuis des décennies comme constituant la principale source des émissions de dioxyde de soufre, elles-mêmes responsables en grande partie des «pluies acides» et de la pollution de l'air qui affecte de nombreuses zones urbaines et industrielles.
- (13) Des études ont montré que les avantages induits par la réduction des émissions de soufre obtenue par une diminution de la teneur en soufre des combustibles l'emporteront souvent largement sur les coûts estimés pour l'industrie dans le cadre de la présente directive. La technologie permettant de réduire la teneur en soufre des combustibles liquides existe et est bien établie.
- (14) Conformément à l'article 193 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la présente directive ne devrait pas empêcher les États membres de conserver ou de prendre des mesures de protection plus strictes 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 zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>. Ces mesures doivent être compatibles avec les traités et doivent être notifiées à la Commission.
- (15) Les États membres, avant de prendre de nouvelles mesures de protection plus strictes, devraient notifier à la Commission les mesures proposées, conformément à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>.
- (16) Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose qu'il y a lieu de tenir compte des caractéristiques particulières des régions ultrapériphériques de l'Union, à savoir les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries.
- (17) En ce qui concerne la teneur maximale en soufre des fiouls lourds, il convient de prévoir des dérogations pour les États membres et les régions où l'état de l'environnement le permet.
- (18) En ce qui concerne la teneur maximale en soufre des fiouls lourds, il convient également de prévoir des dérogations pour l'emploi de ces combustibles dans les installations de combustion qui respectent les valeurs limites d'émission prévues par la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, ou par l'annexe V de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17.9.2015, p. 1).

<sup>(2)</sup> 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 (JO L 309 du 27.11.2001, p. 1).

<sup>(3)</sup> 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) (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17).

- (19) Pour les installations de combustion des raffineries exclues du champ d'application de l'article 3, paragraphe 2, point d), ou paragraphe 3, point c), de la présente directive, la moyenne des émissions de dioxyde de soufre de ces installations ne devrait pas dépasser les limites fixées par la directive 2001/80/CE, ou l'annexe V de la directive 2010/75/UE, ou par tout acte ultérieur les modifiant. Pour la mise en œuvre de la présente directive, les États membres ne devraient pas perdre de vue que le remplacement par des combustibles autres que ceux visés à l'article 2 ne doit pas entraîner une augmentation des émissions d'agents polluants acidifiants.
- (20) 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<sup>er</sup> juillet 2010.
- (21) 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<sub>x</sub> (1,00 % à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2010 et 0,10 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015), ainsi que dans les zones maritimes ne faisant pas partie des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> (3,50 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 et, en principe, 0,50 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020). En vertu de leurs engagements internationaux, la plupart des États membres sont tenus d'exiger que les navires utilisent des combustibles présentant une teneur maximale en soufre de 1,00 % à l'intérieur des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2010. Afin de garantir la cohérence avec le droit international tout en veillant à assurer la bonne mise en œuvre dans l'Union des nouvelles normes établies au niveau international pour le soufre, il convient que la présente directive 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 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.
- (22) Des modifications de l'annexe VI de la convention Marpol en ce qui concerne les zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> 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<sub>x</sub> 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<sub>x</sub>.
- (23) 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.
- (24) 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.
- (25) 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.
- (26) L'Union continuera de préconiser une protection plus efficace des régions particulièrement vulnérables aux émissions de SO<sub>x</sub>, ainsi qu'un abaissement de la valeur généralement fixée pour le fioul de soute auprès de l'OMI.
- (27) 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.
- (28) 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.
- (29) 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 présente directive. 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 la présente 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 présente directive. Afin d'améliorer la transparence de l'information, il convient également de prévoir la publication du registre des fournisseurs locaux de combustibles marins.

- (30) Le respect de faibles valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins, en particulier à l'intérieur des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, 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 zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>. 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 devrait surveiller 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, proposer des mesures appropriées pour contrer une telle évolution.
- (31) 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.
- (32) 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.
- (33) Conformément aux lignes directrices 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 lignes directrices 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.
- (34) 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.
- (35) 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.
- (36) 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».
- (37) En cas de rupture d'approvisionnement en pétrole brut, en produits pétroliers ou en autres hydrocarbures, la Commission peut autoriser un État membre à appliquer sur son territoire une valeur limite plus élevée.
- (38) Les États membres devraient mettre en place des mécanismes adaptés permettant de vérifier le respect des dispositions de la présente directive. Des rapports sur la teneur en soufre des combustibles liquides devraient être transmis à la Commission.
- (39) Il convient que la présente directive contienne des indications précises concernant le contenu et le format des rapports afin de garantir une communication des informations harmonisée.

- (40) 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, énoncés dans les annexes I et II de la présente directive, afin de les adapter au progrès scientifique et technique de manière à assurer une stricte cohérence avec les instruments pertinents de l'OMI ainsi que pour modifier l'article 2, points a) à e) et p), l'article 13, paragraphe 2, point b) i), et paragraphe 3, de la présente directive afin d'adapter ces dispositions 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.
- (41) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, 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 <sup>(1)</sup>.
- (42) 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 <sup>(2)</sup> 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 <sup>(3)</sup>.
- (43) Des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives sont importantes pour la mise en œuvre de la présente directive. 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.
- (44) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national des directives indiqués à l'annexe III, partie B,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

#### **Objectifs et champ d'application**

1. La présente directive a pour objet de réduire les émissions de dioxyde de soufre résultant de la combustion de certains types de combustibles liquides et de diminuer ainsi les effets néfastes de ces émissions sur l'homme et l'environnement.
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 des États membres, dans leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs 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 la présente directive 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 l'Union, sous réserve que les États membres concernés garantissent que, dans ces régions:
  - i) les normes de qualité de l'air sont respectées;
  - ii) les fiouls lourds ne sont pas utilisés si leur teneur en soufre dépasse 3 % en masse;

<sup>(1)</sup> 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 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins (JO L 46 du 17.2.1997, p. 25).

- e) combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires. Toutefois, chaque État membre s'efforce de veiller à ce que ces navires soient exploités d'une manière compatible avec la présente directive, dans la mesure où cela est raisonnable et possible, 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 témérement;
- h) 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 10.

## Article 2

### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «fiouls lourds»:
  - i) 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 ou 2710 20 39; ou
  - ii) tout combustible liquide dérivé du pétrole, autre que le gas-oil défini au point b) et autre que les combustibles marins définis aux points c), d) et e), 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;
- b) «gas-oil»:
  - i) 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
  - ii) 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 <sup>(1)</sup> 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;

- c) «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, respectivement, à l'article 2 de la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> et à l'article 1, paragraphe 3, de la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, lorsque ces bateaux sont en mer;
- d) «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;
- e) «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;

<sup>(1)</sup> Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58).

<sup>(2)</sup> Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1).

<sup>(3)</sup> Directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance (JO L 164 du 30.6.1994, p. 15).

- f) «convention Marpol», la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;
- g) «annexe VI de la convention Marpol», l'annexe, intitulée «Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires», que le protocole de 1997 a ajoutée à la convention Marpol;
- h) «zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>», les zones maritimes définies comme telles par l'Organisation maritime internationale (OMI), au titre de l'annexe VI de la convention Marpol;
- i) «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 de 1 an;
- j) «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;
- k) «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;
- l) «navires à quai», les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de l'Union 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;
- m) «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;
- n) «régions ultrapériphériques», les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, conformément à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;
- o) «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 sont vérifiables, quantifiables et applicables;
- p) «méthode ASTM», les méthodes arrêtées par l'American Society for Testing and Materials dans les définitions et spécifications standard des produits lubrifiants et dérivés du pétrole (édition de 1976);
- q) «installation de combustion», tout dispositif technique dans lequel les combustibles sont oxydés afin d'utiliser la chaleur produite.

### Article 3

#### Teneur maximale en soufre des fiouls lourds

1. Les États membres veillent à ce que les fiouls lourds dont la teneur en soufre dépasse 1,00 % 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 auxquelles s'applique l'article 4, paragraphe 1 ou 2, ou 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'applique l'article 4, paragraphe 3, point b), et paragraphe 6, de ladite directive et dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> 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 du point a) ou b), dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> 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 dépasse pas 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> pour une teneur en oxygène des gaz de fumée de 3 % en volume à l'état sec.
3. À compter du 1<sup>er</sup> 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 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/Nm<sup>3</sup> 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/Nm<sup>3</sup> 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 dépasse pas 1 700 mg/Nm<sup>3</sup> 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.

#### *Article 4*

##### **Teneur maximale en soufre du gas-oil**

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.

#### *Article 5*

##### **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 à l'article 8, fonctionnant en système fermé.

#### *Article 6*

##### **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<sub>x</sub>, et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union**

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 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<sup>er</sup> 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 2 et 5 du présent article et de l'article 7.

2. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans les parties de leurs eaux territoriales, de leurs zones économiques exclusives et de leurs zones de prévention de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> 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<sup>er</sup> 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 SO<sub>x</sub> et, le cas échéant, elle présente toute proposition utile, sans retard injustifié, en vue de modifier la présente directive en conséquence.

3. Le paragraphe 2 s'applique, pour toutes nouvelles zones maritimes, y compris les ports, désignées par l'OMI comme étant des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> 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 États membres sont responsables de l'application du paragraphe 2, au moins en ce qui concerne:

- les navires battant leur pavillon, et
- dans le cas des États membres riverains de zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub>, les navires quel que soit leur pavillon se trouvant dans leurs ports.

Les États membres peuvent également prendre des mesures d'application complémentaires en ce qui concerne les autres navires, conformément au droit maritime international.

5. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans leurs eaux territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution qui ne font pas partie des zones de contrôle des émissions de SO<sub>x</sub> 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<sup>er</sup> 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.

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

7. 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.

8. 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 à ces 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 notifié à l'État de son pavillon et à 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 notifié 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.

9. 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.

10. 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.

#### Article 7

##### **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 8

##### **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 prévention 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 6 et 7, sous réserve des paragraphes 2 et 4 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 6 et 7. Les valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe I.

3. 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.

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

5. 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 16, 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 17, paragraphe 2.

#### Article 9

### **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 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, compte tenu:

- a) des lignes directrices élaborées par l'OMI;
- b) des résultats des essais menés au titre de l'article 10;
- 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) de la faisabilité de la surveillance et de la vérification.

#### Article 10

### **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 6 et 7 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 sont rendus publics dans les six mois suivant la fin des essais.

*Article 11***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.

*Article 12***Modification de l'approvisionnement en combustibles**

Si, en raison d'une modification soudaine de l'approvisionnement en pétrole brut, en produits pétroliers ou en autres hydrocarbures, un État membre éprouve des difficultés à respecter les teneurs maximales en soufre visées aux articles 3 et 4, il en informe la Commission. La Commission peut autoriser cet État membre à appliquer des valeurs plus élevées sur son territoire pendant une période n'excédant pas six mois. Elle notifie sa décision au Conseil et aux États membres. Tout État membre peut déférer cette décision au Conseil dans un délai d'un mois. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut arrêter une décision différente dans un délai de deux mois.

*Article 13***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 à 7. 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 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:
  - a) inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes; et
  - b) 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 (MEPC) 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 7, 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. 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 17, paragraphe 2.

*Article 14***Rapports et réexamen**

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 13, 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 à l'article 6, paragraphe 8, cinquième alinéa, 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.

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 3; 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. La Commission peut adopter des actes d'exécution en ce qui concerne les informations à faire figurer dans le rapport visé au paragraphe 1, ainsi que le format de ce rapport. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 17, paragraphe 2.

*Article 15***Adaptation au progrès scientifique et technique**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 16 en ce qui concerne les adaptations au progrès scientifique et technique de l'article 2, points a) à e) et p), de l'article 13, paragraphe 2, point b) i), et paragraphe 3. 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.

*Article 16***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 8, paragraphe 5, et à l'article 15 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 8, paragraphe 5, et à l'article 15 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 8, paragraphe 5, et de l'article 15 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.

#### Article 17

##### **Comité**

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
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.

#### Article 18

##### **Sanctions**

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

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 la violation des dispositions nationales visées au premier alinéa, tout en augmentant progressivement ces amendes pour les infractions répétées.

#### Article 19

##### **Abrogation**

La directive 1999/32/CE, telle que modifiée par les actes visés à l'annexe III, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne des directives indiqués à l'annexe III, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV.

#### Article 20

##### **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 21***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 11 mai 2016.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

---

## ANNEXE I

**VALEURS D'ÉMISSION ÉQUIVALENTES POUR LES MÉTHODES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS VISÉES À L'ARTICLE 8, PARAGRAPHE 2**

Valeurs limites de teneur en soufre des combustibles marins visées aux articles 6 et 7 de la présente directive 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 8, paragraphe 2:

Teneur en soufre du combustible marin (% m/m)	Rapport émissions de SO <sub>2</sub> (ppm)/émissions de CO <sub>2</sub> (% 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 CO<sub>2</sub> se trouve réduite par l'unité d'épuration des gaz d'échappement, la concentration en CO<sub>2</sub> 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 8, PARAGRAPHE 4**

Les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 8 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 <sup>(1)</sup> .
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 <sup>(2)</sup> 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, à l'article 6, paragraphes 1, 2 et 5, et à l'article 7 de la présente directive.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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).

## ANNEXE III

**PARTIE A**

Directive abrogée et liste de ses modifications successives  
(visées à l'article 19)

Directive 1999/32/CE du Conseil

(JO L 121 du 11.5.1999, p. 13)

Règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil

(JO L 284 du 31.10.2003, p. 1)

Point 19 de l'annexe I uniquement

Directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil

(JO L 191 du 22.7.2005, p. 59)

Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil

(JO L 87 du 31.3.2009, p. 109)

Point 3.4 de l'annexe uniquement

Directive 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil

(JO L 140 du 5.6.2009, p. 88)

Article 2 uniquement

Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil

(JO L 327 du 27.11.2012, p. 1)

**PARTIE B**

Délais de transposition en droit national  
(visés à l'article 19)

Directive	Date limite de transposition
1999/32/CE	1 <sup>er</sup> juillet 2000
2005/33/CE	11 août 2006
2009/30/CE	31 décembre 2010
2012/33/UE	18 juin 2014

## ANNEXE IV

## TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 1999/32/CE	La présente directive
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, termes introductifs	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, termes introductifs
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, points a), b) et c)	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, points a), b) et c)
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, point d), termes introductifs	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, point d), termes introductifs
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, point d), premier tiret	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, point d) i)
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, point d), deuxième tiret	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, point d) ii)
Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, points e) à h)	Article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 2, alinéa 2, points e) à h)
Article 2, termes introductifs	Article 2, termes introductifs
Article 2, point 1)	Article 2, point a)
Article 2, point 1), premier tiret	Article 2, point a) i)
Article 2, point 1), deuxième tiret	Article 2, point a) ii)
Article 2, point 2)	Article 2, point b)
Article 2, point 2), premier tiret	Article 2, point b) i)
Article 2, point 2), deuxième tiret	Article 2, point b) ii)
Article 2, point 2), termes finaux	Article 2(b), termes finaux
Article 2, point 3)	Article 2, point c)
Article 2, point 3 bis)	Article 2, point d)
Article 2, point 3 ter)	Article 2, point e)
Article 2, point 3 quater)	Article 2, point f)
Article 2, point 3 quinquies)	Article 2, point g)
Article 2, point 3 sexties)	Article 2, point h)
Article 2, point 3 septies)	Article 2, point i)
Article 2, point 3 octies)	Article 2, point j)
Article 2, point 3 nonies)	Article 2, point k)
Article 2, point 3 decies)	Article 2, point l)
Article 2, point 3 duodecies)	Article 2, point m)
Article 2, point 3 terdecies)	Article 2, point n)
Article 2, point 3 quaterdecies)	Article 2, point o)
Article 2, point 4	Article 2, point p)
Article 2, point 5	Article 2, point q)
Article 3	Article 3
Article 3 bis	Article 5

Directive 1999/32/CE	La présente directive
Article 4	Article 4
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 1	Article 6, paragraphe 2
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 1 <i>bis</i>	Article 6, paragraphe 1
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 2	Article 6, paragraphe 3
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 3	Article 6, paragraphe 4
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 4	Article 6, paragraphe 5
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 5	Article 6, paragraphe 6
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 5 <i>bis</i>	Article 6, paragraphe 7
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 5 <i>ter</i>	Article 6, paragraphe 8
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 6	Article 6, paragraphe 9
Article 4 <i>bis</i> , paragraphe 7	Article 6, paragraphe 10
Article 4 <i>ter</i>	Article 7
Article 4 <i>quater</i> , paragraphes 1 et 2	Article 8, paragraphes 1 et 2
Article 4 <i>quater</i> , paragraphe 2 <i>bis</i>	Article 8, paragraphe 3
Article 4 <i>quater</i> , paragraphe 3	Article 8, paragraphe 4
Article 4 <i>quater</i> , paragraphe 4	Article 8, paragraphe 5
Article 4 <i>quinquies</i>	Article 9
Article 4 <i>sexies</i>	Article 10
Article 4 <i>septies</i>	Article 11
Article 5	Article 12
Article 6, paragraphe 1	Article 13, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 1 <i>bis</i>	Article 13, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 2	Article 13, paragraphe 3
Article 6, paragraphe 1 <i>ter</i>	Article 13, paragraphe 4
Article 7, paragraphes 1 et 2	Article 14, paragraphes 1 et 2
Article 7, paragraphe 1 <i>bis</i>	Article 14, paragraphe 3
Article 7, paragraphe 3	—
Article 7, paragraphe 4	Article 15
Article 9	Article 17
Article 9 <i>bis</i>	Article 16
Article 10	—
Article 11, paragraphe 1	Article 18, premier alinéa
Article 11, paragraphe 2	Article 18, second alinéa
—	Article 19
Article 12	Article 20

Directive 1999/32/CE	La présente directive
Article 13	Article 21
Annexes I et II	Annexes I et II
—	Annexe III
—	Annexe IV