

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

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)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003	L 284	1	31.10.2003
► <u>M2</u>	Directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005	L 191	59	22.7.2005
► <u>M3</u>	Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009	L 87	109	31.3.2009



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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 130 S, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 189 C du traité ⁽³⁾,

- (1) considérant que les objectifs et les principes de la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement, tels qu'ils sont définis dans les programmes d'action pour l'environnement, et notamment dans le cinquième programme d'action en matière d'environnement ⁽⁴⁾ s'inspirant des principes énoncés à l'article 130 R du traité, visent en particulier à protéger efficacement les populations des risques connus que présentent les émissions de dioxyde de soufre et à protéger l'environnement en empêchant que les dépôts de soufre dépassent des charges et des niveaux critiques définis;
- (2) considérant que, aux termes de l'article 129 du traité, les exigences en matière de protection de la santé sont une composante des autres politiques de la Communauté; que l'article 3, point o), du traité dispose, en outre, que l'action de la Communauté comporte une contribution à la réalisation d'un niveau élevé de protection de la santé;
- (3) considérant que les émissions de dioxyde de soufre participent de manière importante au phénomène d'acidification dans la Communauté; que le dioxyde de soufre exerce également des effets directs sur la santé humaine et sur l'environnement;
- (4) considérant que 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; que les pluies acides en milieu urbain peuvent dégrader considérablement les bâtiments et le patrimoine architectural; que 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;
- (5) considérant que l'acidification est un problème transfrontalier qui demande des solutions au niveau tant communautaire que national ou local;
- (6) considérant que les émissions de dioxyde de soufre contribuent à la formation de particules dans l'atmosphère;

⁽¹⁾ JO C 190 du 21.6.1997, p. 9 et
JO C 259 du 18.8.1998, p. 5.

⁽²⁾ JO C 355 du 21.11.1997, p. 1.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 13 mai 1998 (JO C 167 du 1.6.1998, p. 111), position commune du Conseil du 6 octobre 1998 (JO C 364 du 25.11.1998, p. 20) et décision du Parlement européen du 9 février 1999 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO C 138 du 17.5.1993, p. 5.

▼B

- (7) considérant que la Communauté et les différents États membres sont parties contractantes à la convention CEE-ONU sur la pollution transfrontière à longue distance; que 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; que le deuxième protocole CEE-ONU repose sur l'hypothèse que les charges et niveaux critiques continueront d'être dépassés dans certaines zones sensibles; que d'autres mesures visant à réduire les émissions de dioxyde de soufre devront encore être prises si l'on veut respecter les objectifs fixés dans le cinquième programme d'action en matière d'environnement; que les parties contractantes devraient dès lors réduire encore notablement les émissions de dioxyde de soufre;
- (8) considérant que 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;
- (9) considérant que la Commission a récemment publié une communication sur une stratégie permettant de lutter de manière efficace et rentable contre l'acidification dans la Communauté; que la limitation des émissions de dioxyde de soufre provenant de la combustion de certains combustibles liquides a été reconnue comme un élément à part entière de cette stratégie; que la Commission reconnaît la nécessité de mesures concernant tous les autres combustibles;
- (10) considérant que 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 et que la technologie permettant de réduire la teneur en soufre des combustibles liquides existe et est bien établie;
- (11) considérant que, conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité visés à l'article 3 B du traité, l'action individuelle des États membres ne peut pas permettre d'atteindre efficacement l'objectif visant à réduire les émissions de soufre produites par la combustion de certains types de combustibles liquides; que des actions non concertées n'offrent aucune garantie quant à la réalisation de l'objectif visé; que de telles actions sont contreproductives et qu'elles conduiraient à déstabiliser gravement le marché des combustibles concernés; qu'il est donc plus efficace, vu la nécessité de réduire les émissions de dioxyde de soufre dans l'ensemble de la Communauté, d'entreprendre une action au niveau communautaire; que la présente directive se limite aux exigences minimales nécessaires pour atteindre l'objectif visé;
- (12) considérant que, dans la directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides (¹), la Commission a été invitée à soumettre au Conseil une proposition prévoyant des limites plus basses pour la teneur en soufre des gas-oils et fixant de nouvelles valeurs limites pour les kérosènes d'aviation; qu'il y a lieu de fixer des limites pour la teneur en soufre d'autres combustibles liquides, en particulier les fiouls lourds, les fiouls de soute, les gas-oils à usage maritime et les gas-oils, sur la base d'études de rentabilité;
- (13) considérant que, conformément à l'article 130 T du traité, la présente directive ne devrait pas empêcher les États membres

(¹) JO L 74 du 27.3.1993, p. 81.

▼B

de conserver ou de prendre des mesures de protection plus strictes; que ces mesures doivent être compatibles avec le traité et devraient être notifiées à la Commission;

- (14) considérant que 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 83/189/CEE du Conseil du 28 mars 1983 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques ⁽¹⁾;
- (15) considérant que, 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;
- (16) considérant que, 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 88/609/CEE du Conseil du 24 novembre 1998 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion ⁽²⁾; qu'il pourrait être nécessaire, à la lumière de la prochaine révision de la directive 88/609/CEE, de réexaminer et, si nécessaire, de réviser certaines dispositions de la présente directive;
- (17) considérant que, pour les installations de combustion des raffineries exclues du champ d'application de l'article 3, paragraphe 3, point i) 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 88/609/CEE ou par tout acte ultérieur la modifiant; que, 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 son article 2 ne doit pas entraîner une augmentation des émissions d'agents polluants acidifiants;
- (18) considérant que la directive 93/12/CEE a déjà fixé à 0,2 % la teneur maximale en soufre des gas-oils; que cette valeur limite devrait être ramenée à 0,1 % d'ici au 1^{er} janvier 2008;
- (19) considérant que, conformément à l'acte d'adhésion de 1994, l'Autriche et la Finlande bénéficient d'une dérogation de quatre ans, à compter de la date d'adhésion, aux dispositions de la directive 93/12/CEE sur la teneur en soufre du gas-oil;
- (20) considérant que les teneurs maximales en soufre de 0,2 % (à partir de l'an 2000) et de 0,1 % (à compter de 2008) fixées pour les gas-oils destinés aux navires de mer risquent de poser des problèmes techniques et économiques à la Grèce sur l'ensemble de son territoire, à l'Espagne dans les îles Canaries, à la France dans les départements français d'outre-mer, et au Portugal dans les archipels de Madère et des Açores; qu'une dérogation accordée pour la Grèce, pour les îles Canaries, pour les départements français d'outre-mer et pour les archipels de Madère et des Açores ne devrait pas nuire au marché des gas-oils à usage maritime dans la mesure où le carburant exporté à partir de la Grèce, des îles Canaries, des départements français d'outre-mer et des archipels de Madère et des Açores vers d'autres États membres devrait répondre aux critères en vigueur dans l'État membre de destination; que la Grèce, les îles Canaries, les départements français d'outre-mer et les archipels de Madère et des Açores devraient, par conséquent, se voir accorder une dérogation les

⁽¹⁾ JO L 109 du 26.4.1983, p. 8. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 96/139/CE de la Commission (JO L 32 du 10.2.1996, p. 31).

⁽²⁾ JO L 336 du 7.12.1988, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/66/CE (JO L 337 du 24.12.1994, p. 83).

▼B

autorisant à ne pas respecter les teneurs en soufre maximales de 0,2 % en poids pour le gas-oil à usage maritime;

- (21) considérant que les émissions de soufre provenant des transports maritimes et dues à la combustion de fiouls de soute présentant une teneur élevée en soufre contribuent à la pollution par le dioxyde de soufre et aux problèmes d'acidification; que, lors des négociations en cours et futures sur la convention MARPOL dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Communauté préconisera une protection plus efficace des régions particulièrement vulnérables aux émissions de SO_x, ainsi qu'un abaissement de la valeur généralement fixée pour le fioul de soute (actuellement de 4,5 %); qu'il convient de poursuivre les initiatives communautaires visant à obtenir que la mer du Nord/la Manche soient déclarées zone spéciale de réduction des émissions de SO_x;
- (22) considérant qu'il faut approfondir les travaux de recherche sur les effets de l'acidification sur les écosystèmes et sur l'organisme humain; que la Communauté encourage cette recherche au titre du cinquième programme-cadre de recherche ⁽¹⁾;
- (23) considérant que, 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;
- (24) considérant que les États membres devraient mettre en place des mécanismes adaptés permettant de vérifier le respect des dispositions de la présente directive; que des rapports sur la teneur en soufre des combustibles liquides devraient être transmis à la Commission;
- (25) considérant que, pour des raisons de clarté, il y a lieu de modifier la directive 93/12/CEE,

A ARRÊTÉ 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.

▼M2

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;

⁽¹⁾ JO L 26 du 1.2.1999, p. 1.

▼M2

- d) combustibles utilisés et mis sur le marché dans les régions ultrapériphériques de la Communauté, sous réserve que les États membres concernés garantissent que, dans ces régions:
- les normes de qualité de l'air sont respectées,
 - les fiouls lourds ne sont pas utilisés si leur teneur en soufre dépasse 3 % en masse,
- e) combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires. Toutefois, 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'entraînent pas les opérations ou les capacités opérationnelles de tels navires;
- f) utilisations de combustibles à bord d'un navire qui sont nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer;
- g) utilisations de combustibles à bord d'un navire rendues nécessaires par une avarie survenue à ce navire ou à son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables soient prises après l'avarie pour empêcher ou réduire les émissions excédentaires et que des mesures soient adoptées dès que possible pour réparer l'avarie. Cette disposition ne s'applique pas si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement;
- h) combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des technologies de réduction des émissions conformément à l'article 4 *quater*.

▼B*Article 2***Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) *fiouls lourds*:

▼M2

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 51 à 2710 19 69, 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) **►M2** *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 45 ou 2710 19 49, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, dont moins de 65 % en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C et dont au moins 85 % en volume

▼B

(pertes comprises) distillent à 350 °C selon la méthode ASTM D86. ◀

Les carburants diesels définis à l'article 2, paragraphe 2, de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE ⁽¹⁾ 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;

▼M2

- 3) *combustible marin*, tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un navire/bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217;
- 3 bis) *diesel marin*, tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMB et DMC dans le tableau I de la norme ISO 8217;
- 3 ter) *gas-oil marin*, tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMX et DMA dans le tableau I de la norme ISO 8217;
- 3 quater) *convention MARPOL*, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978;
- 3 quinquies) *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;
- 3 sexies) *zones de contrôle des émissions de SOx*, les zones maritimes définies comme telles par l'OMI, au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL;
- 3 septies) *navires à passagers*, les navires transportant plus de douze passagers, un passager étant toute personne autre que:
- i) le capitaine et les membres de l'équipage ou une autre personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire et à son service; et
 - ii) un enfant âgé de moins d'un an;
- 3 octies) *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;
- 3 nonies) *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

⁽¹⁾ JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.

▼ M2

- 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;
- 3 *decies*) *navires à quai*, les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de la Communauté lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises;
- 3 *undecies*) *bateau de navigation intérieure*, un bateau destiné en particulier à être utilisé sur une voie de navigation intérieure tel que défini dans la directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ⁽¹⁾, y compris tous les bateaux munis:
- i) d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure, tel que défini dans la directive 82/714/CEE;
 - ii) d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin;
- 3 *duodecies*) *mise sur le marché*, la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, en un point quelconque des zones relevant de la juridiction des États membres, contre paiement ou à titre gratuit, de combustibles marine destinés à être utilisés à bord. Ne sont visées ni la fourniture ni la mise à disposition de combustibles marins destinés à être exportés dans les citernes à cargaison d'un navire;
- 3 *terdecies*) *régions ultrapériphériques*, les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, conformément à l'article 299 du traité;
- 3 *quaterdecies*) *technologies de réduction des émissions*, un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, ou toute autre méthode technique qui soit contrôlable et applicable;

▼ B

- 4) *méthode ASTM*, les méthodes arrêtées par l'«American Society for Testing and Materials» dans les définitions et spécifications standards des produits lubrifiants et dérivés du pétrole (édition de 1976);
- 5) *installation de combustion*, tout dispositif technique dans lequel les combustibles sont oxydés afin d'utiliser la chaleur produite.

▼ M2

Article 3

Teneur maximale en soufre des fiouls lourds

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que, à partir du 1^{er} janvier 2003, les fiouls lourds ne sont pas utilisés sur leur territoire si leur teneur en soufre dépasse 1 % en masse.
2. i) Sous réserve que les autorités compétentes exercent une surveillance appropriée des émissions, ces exigences ne s'appliquent pas aux fiouls lourds utilisés:

⁽¹⁾ JO L 301 du 28.10.1982, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

▼M2

- a) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE du Parlement 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 ⁽¹⁾, qui sont considérées comme des installations nouvelles au sens de l'article 2, point 9), de ladite directive et qui satisfont aux valeurs limites d'émission du dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe IV de ladite directive et appliquées conformément à l'article 4 de cette dernière;
 - b) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE, qui sont considérées comme des installations existantes au sens de l'article 2, point 10), de cette directive, si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations de combustion sont inférieures ou égales à 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumées de 3 % en volume à l'état sec et si, à partir du 1^{er} janvier 2008, les émissions de dioxyde de soufre en provenance des installations de combustion relevant des dispositions de l'article 4, paragraphe 3, point a), de la directive 2001/80/CE sont inférieures ou égales à celles résultant du respect des valeurs limites d'émission fixées pour les installations nouvelles dans la partie A de l'annexe IV de ladite directive et, le cas échéant, de l'application des articles 5, 7 et 8 de cette dernière;
 - c) dans d'autres installations de combustion ne relevant pas des points a) ou b), si les émissions de dioxyde de soufre en provenance de ces installations de combustion ne dépassent pas 1 700 mg/Nm³ pour une teneur en oxygène des gaz de fumées 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 la raffinerie, indépendamment du type ou de la combinaison de combustibles utilisés, se situe dans une limite à fixer par chaque État membre et qui ne dépasse pas 1 700 mg/Nm³. Cette disposition ne s'applique pas aux installations de combustion qui relèvent du point a), ni, à partir du 1^{er} janvier 2008, à celles qui relèvent du point b).
- ii) Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que toute installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à la valeur limite spécifiée au paragraphe 1 ne soit pas exploitée sans un permis délivré par les autorités compétentes, et précisant les limites d'émission autorisées.

3. Les dispositions du paragraphe 2 sont réexaminées et, le cas échéant, modifiées en fonction de toute future modification apportée à la directive 2001/80/CE.

▼B

*Article 4***Teneur maximale en soufre du gas-oil**

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir que les gas-oils, y compris les gas-oils à usage maritime, ne soient pas utilisés sur leur territoire, à partir:

— du 1^{er} juillet 2000 si leur teneur en soufre dépasse 0,20 % en masse,

⁽¹⁾ JO L 309 du 27.11.2001, p. 1. Directive modifiée par l'acte d'adhésion de 2003.

▼B

- du 1^{er} janvier 2008 si leur teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse.
- 2. Par dérogation au paragraphe 1, l'Espagne, pour les îles Canaries, la France, pour les départements d'outre-mer, la Grèce, pour tout ou partie de son territoire, et le Portugal, pour les archipels de Madère et des Açores, peuvent autoriser l'utilisation de gas-oil à usage maritime dont la teneur en soufre dépasse les limites spécifiées au paragraphe 1.

▼M2*Article 4 bis*

Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés dans les zones de contrôle des émissions de SO_x et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse ne soient pas utilisés dans les parties de leurs mers territoriales, de leurs zones économiques exclusives et de leurs zones de prévention de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SO_x. Ces dispositions sont applicables à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris aux navires dont le voyage a débuté en dehors de la Communauté.
2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aux dates suivantes:
 - a) pour la zone de la mer Baltique visée dans la règle 14.3.a. de l'annexe VI de la convention MARPOL: 11 août 2006;
 - b) pour la mer du Nord:
 - 12 mois après l'entrée en vigueur de la désignation de l'OMI, conformément aux procédures établies; ou
 - 11 août 2007,
 la date la plus précoce étant retenue,
 - c) pour toutes les autres zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SO_x conformément à la règle 14.3.b. de l'annexe VI de la convention MARPOL: douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation.
3. Les États membres sont responsables de l'application du paragraphe 1, 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_x, 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, dans le respect du droit maritime international.

4. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté, si leur teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse. Les États membres sont responsables de l'application de cette disposition, au moins en ce qui concerne les navires battant leur pavillon et les navires quel que soit leur pavillon pendant qu'ils se trouvent dans leurs ports.

▼ M2

5. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres exigent que les livres de bord des navires soient correctement tenus, avec indication des opérations de changement de combustible, pour autoriser l'accès de ces navires aux ports de la Communauté.

6. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), et conformément à la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, les États membres:

- tiennent un registre des fournisseurs locaux de combustible marin,
- 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,
- prennent les mesures appropriées contre les fournisseurs de combustible marins dont il a été démontré qu'ils livraient du combustible non conforme à ce qui figurait sur la note de livraison de soutes,
- veillent à ce que des mesures de régularisation soient prises pour mettre en conformité le combustible marin non conforme ainsi découvert.

7. À partir de la date visée au paragraphe 2, point a), les États membres veillent à ce que le diesel marin dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse ne soit pas mis sur le marché sur leur territoire.

8. La Commission notifie aux États membres les dates d'application visées au paragraphe 2, point b), et les publie au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4 ter

Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les bateaux de navigation intérieure et par les navires à quai dans les ports de la Communauté

1. Avec effet au 1^{er} janvier 2010, les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les bateaux/navires ci-après n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse:

- a) les bateaux de navigation intérieure; et
- b) les navires à quai dans les ports de la Communauté, 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 bateaux de navigation intérieure titulaires d'un certificat attestant leur conformité à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1974, telle que modifiée, lorsque ces bateaux se trouvent en mer;
- c) jusqu'au 1^{er} janvier 2012 aux navires énumérés à l'annexe et opérant exclusivement dans les eaux territoriales de la République hellénique;
- d) aux navires qui stoppent toutes les machines et se connectent au réseau électrique du littoral lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

▼ **M2**

3. À compter du 1^{er} janvier 2010, les États membres veillent à ce que les gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse ne soient pas mis sur le marché sur leur territoire.

*Article 4 quater***Essais et utilisation de nouvelles technologies de réduction des émissions**

1. Les États membres peuvent approuver, le cas échéant en coopération avec d'autres États membres, des essais de technologies de réduction des émissions à bord des navires battant leur pavillon ou dans les zones maritimes relevant de leur juridiction. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des articles 4 *bis* et 4 *ter* n'est pas obligatoire, à condition que:

- la Commission et l'État du port concerné soient prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais,
- les autorisations concernant les essais n'aient pas une durée supérieure à dix-huit mois,
- 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,
- tous les navires concernés obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans la présente directive,
- des systèmes adéquats de gestion des déchets soient mis en place pour tous les déchets produits par les technologies de réduction des émissions tout au long de la période d'essai,
- il y ait une évaluation des incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, tout au long de la période d'essai, et
- l'intégralité des résultats soient transmis à la Commission et rendus publics dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.

2. Les technologies de réduction des émissions applicables aux navires battant pavillon d'un État membre sont approuvées conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) ⁽¹⁾, en tenant compte:

- des lignes directrices à élaborer par l'OMI,
- des résultats des essais menés au titre du paragraphe 1,
- des effets sur l'environnement, y compris les diminutions d'émissions réalisables, et des impacts sur les écosystèmes dans les ports et estuaires clos,
- des possibilités de suivi et de contrôle.

▼ **M3**

3. Les critères d'utilisation des technologies de réduction des émissions par les navires, quel que soit leur pavillon, dans les ports et estuaires clos de la Communauté sont fixés par la Commission. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9, paragraphe 2. La Commission communique ces critères à l'OMI.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

▼M2

4. En remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions prévues par les articles 4 *bis* et 4 *ter*, les États membres peuvent autoriser les navires à recourir à une technologie de réduction des émissions approuvée, à condition que ces navires:

- obtiennent continuellement des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées par la présente directive, et
- soient équipés d'un système de surveillance en continu des émissions, et
- mettent clairement en évidence que les flux de déchets déversés dans les ports et estuaires clos n'ont pas d'impact sur les écosystèmes, en se fondant sur les critères communiqués par les autorités de l'État du port à l'OMI.

▼B*Article 5***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 6***Échantillonnage et analyse**

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour vérifier par échantillonnage que la teneur en soufre des combustibles utilisés est conforme aux articles 3 et 4. L'échantillonnage débute dans les six mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués avec une régularité et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné.

▼M2

1 *bis*. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que la teneur en soufre des combustibles marins est conforme aux dispositions pertinentes des articles 4 *bis* et 4 *ter*.

Chacune des méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection est utilisée en tant que de besoin:

- échantillonnage du combustible marin destiné à être utilisé à bord des navires, au moment de sa livraison, conformément aux lignes directrices de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre,
- 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 possible, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires,
- inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes.

▼M2

L'échantillonnage débute à la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués en quantités suffisantes, avec une fréquence appropriée et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et du combustible utilisé par les navires dans les zones maritimes, dans les ports et sur les voies de navigation intérieure pertinents.

Les États membres prennent également des mesures raisonnables, le cas échéant, pour surveiller la teneur en soufre des combustibles marins autres que ceux auxquels les articles 4 *bis* et 4 *ter* s'appliquent.

▼B

2. La teneur en soufre est déterminée selon les méthodes de référence suivantes:

▼M2

a) méthodes ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour le fioul lourd et les combustibles marins;

▼B

b) méthodes EN 24260 (1987), ISO 8754 (1992) et PrEN ISO 14596 pour le gas-oil.

En cas d'arbitrage, la méthode PrEN ISO 14596 sera utilisée. L'interprétation statistique des résultats du contrôle de la teneur en soufre des gas-oils utilisés est effectuée conformément à la norme ISO 4259 (1992).

▼M2*Article 7***Rapports et réexamen**

1. Sur la base des résultats de l'échantillonnage, des analyses et des inspections effectuées conformément à l'article 6, les États membres remettent à la Commission, au plus tard le 30 juin de chaque année, un bref rapport sur la teneur en soufre des combustibles liquides relevant de la présente directive qui ont été utilisés sur leur territoire au cours de l'année civile précédente. Ce rapport précise le nombre total d'échantillons testés pour chaque catégorie de combustible et indique la quantité correspondante de combustible utilisée ainsi que la teneur en soufre moyenne calculée. Les États membres consignent également le nombre d'inspections effectuées à bord des navires et indiquent la teneur moyenne en soufre des combustibles marins utilisés sur leur territoire qui n'entrent pas, au 11 août 2005, dans le champ d'application de la présente directive.

2. Sur la base, entre autres:

- a) des rapports annuels présentés conformément au paragraphe 1;
- b) de l'évolution constatée de la qualité de l'air, de l'acidification, des coûts des combustibles et du transfert modal;
- c) des progrès réalisés en matière de réduction des émissions d'oxydes de soufre en provenance des navires par le biais des mécanismes de l'OMI, à la suite des initiatives de la Communauté dans ce domaine;
- d) d'une nouvelle analyse du rapport coût-efficacité, y compris les avantages directs et indirects pour l'environnement des mesures prévues à l'article 4 *bis*, paragraphe 4, et d'éventuelles mesures permettant de réduire davantage les émissions; et
- e) de la mise en œuvre de l'article 4 *quater*;

la Commission soumet, au plus tard en 2008, un rapport au Parlement européen et au Conseil.

La Commission peut accompagner ce rapport de propositions visant à modifier la présente directive, en particulier en ce qui concerne:

▼ M2

- une deuxième phase de valeurs limites pour le soufre fixées pour chaque catégorie de combustible et,
- compte tenu des travaux réalisés au sein de l'OMI, les zones maritimes au sein desquelles il y a lieu d'utiliser des combustibles marins à faible teneur en soufre.

La Commission examinera avec une attention particulière les propositions relatives à:

- a) la désignation de zones de contrôle supplémentaires des émissions de SO_x;
- b) la réduction, si possible à 0,5 %, des valeurs limites pour le soufre pour les combustibles marins utilisés dans les zones de contrôle des émissions de SO_x;
- c) des mesures complémentaires ou de remplacement.

3. Au plus tard le 31 décembre 2005, la Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'utilisation éventuelle d'instruments économiques, y compris des mécanismes tels que des droits différenciés et des redevances au kilomètre, des permis d'émission négociables et des compensations.

La Commission peut envisager de présenter des propositions relatives à des instruments économiques en tant que mesures complémentaires ou de remplacement dans le cadre de la révision de 2008, sous réserve que les avantages pour l'environnement et la santé puissent être clairement démontrés.

▼ M3

4. Toute modification nécessaire pour procéder à des adaptations d'ordre technique de l'article 2, points 1), 2), 3), 3 *bis*), 3 *ter*) et 4), ou de l'article 6, paragraphe 2, à la lumière du progrès scientifique et technique, est arrêtée par la Commission. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9, paragraphe 2. Ces adaptations ne peuvent aboutir à une modification directe du champ d'application de la présente directive ou des valeurs limites fixées pour la teneur en soufre des combustibles spécifiés dans la présente directive.

▼ B*Article 8***Modifications de la directive 93/12/CEE**

1. La directive 93/12/CEE est modifiée comme suit:
 - a) à l'article 1^{er}, le paragraphe 1, point a), et le paragraphe 2 sont supprimés;
 - b) à l'article 2, le premier alinéa du paragraphe 2 et le paragraphe 3 sont supprimés;
 - c) les articles 3 et 4 sont supprimés.
2. Le paragraphe 1 s'applique à partir du 1^{er} juillet 2000.

▼ M3*Article 9***Comité**

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.



Article 10

Transposition

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} juillet 2000. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

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

Article 11

Sanctions

Les États membres déterminent les sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 12

Entrée en vigueur de la directive

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 13

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼ M2

ANNEXE

NAVIRES GRECS

NOM DU NAVIRE	ANNÉE DE LIVRAISON	NUMÉRO OMI
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAË PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLISV ENIZELOS	1990	8916607