

> Circulaire

n° 10603

Lundi 10 décembre 2012

Teneur en soufre des combustibles marins

DIRECTIVE N° 2012/33 DU 21 NOVEMBRE 2012

> Le Journal officiel de l'Union européenne n° L 327 du 27 novembre 2012 vient de publier la directive n° 2012-33, datée du 21 novembre 2012, concernant la teneur en soufre des combustibles marins ; elle complète sur ce point la directive n° 1999/32 du 25 avril 1999 relative à la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides. Sa transposition doit être effective au plus tard le 18 juin 2014.

> Ce texte, notamment :

- précise certaines définitions des produits considérés ainsi que des méthodes de réduction des émissions (article 2),
- reprend l'interdiction d'utiliser, sur le territoire communautaire, des **fiouls lourds** d'une teneur en soufre supérieure à 1 %, interdiction qui existe depuis janvier 2003, mais revoit les mesures particulières applicables à certaines installations de combustion et aux raffineries (article 3),
- définit des teneurs en soufre maximales
 - **pour les combustibles marins**
Elles ne doivent pas dépasser 3,5 %, à l'exception des navires mettant en œuvre des méthodes de réduction des émissions (article 3 bis),
 - **pour les gasoils**
Elles ne doivent pas dépasser 0,10 % ; toutefois, l'emploi de gasoil d'une teneur en soufre comprise entre 0,10 et 0,20 % peut être autorisé sous certaines conditions (article 4),
 - **pour les combustibles marins utilisés dans certaines zones maritimes**
 - eaux territoriales, zones économiques exclusives, zones de prévention de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SO_x : 1,00 % jusqu'au 31 décembre 2014 et 0,10 % à compter du 1^{er} janvier 2015 (article 4 bis-1),

.../...

- eaux territoriales, zones économiques exclusives, zones de prévention de la pollution qui ne font pas partie des zones de contrôle des émissions de SOx : 3,50 % à compter du 18 juin 2014 et 0,50 % à compter du 1^{er} janvier 2020 (article 4 bis-1bis),
- eaux territoriales, zones économiques exclusives, zones de prévention de la pollution qui ne font pas partie des zones de contrôle des émissions de SOx : 1,50 % jusqu'au 1^{er} janvier 2020 pour les navires à passagers effectuant des services réguliers (article 4 bis-4),
- **pour les diesels marins**
Elles ne doivent pas dépasser 1,50 % (article 4 bis),
- **pour les combustibles et gasoils marins utilisés par les navires à quai dans les ports de l'Union européenne,**
Elles ne sauraient dépasser 0,10 % (article 4 ter).
- introduit des méthodes de réduction des émissions auxquelles il est possible de recourir au lieu d'utiliser des combustibles répondant aux exigences rappelées ci-dessus (article 4 quater),
- prévoit des mesures d'échantillonnage et d'analyse (article 6).

> Figurent ci-après le texte de la directive n° 2012/33 du 21 novembre 2012 ainsi que celui de la directive n° 1999/32 du 26 avril 1999, mis à jour par nos soins.

Responsable de cette publication : Bertrand Guillerat
01 47 16 94 70
bertrand.guillerat@cpdp.org

**DIRECTIVE 2012/33/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
DU 21 NOVEMBRE 2012**

**modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne
la teneur en soufre des combustibles marins
(J.O.U.E. du 27 novembre 2012)**

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

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

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

(3) La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ⁽⁴⁾ fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil, du gas-oil marin et du diesel marin utilisés dans l'Union.

vu la proposition de la Commission européenne,

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

(4) Les émissions des navires dues à la combustion de combustibles marins présentant une teneur élevée en soufre contribuent à la pollution de l'air sous la forme d'émissions de dioxyde de soufre et de particules qui nuisent à la santé humaine et à l'environnement et contribuent aux dépôts acides. En l'absence des mesures énoncées dans la présente directive, les émissions dégagées par le transport maritime auraient bientôt dépassé les émissions générées par l'ensemble des sources terrestres.

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

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

considérant ce qui suit:

(1) La politique de l'Union dans le domaine de l'environnement, telle qu'elle est définie dans les programmes d'action en matière d'environnement, et en particulier dans le sixième programme d'action pour l'environnement adopté par la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, vise notamment à atteindre des niveaux de qualité de l'air exempts d'incidences négatives et de risques notables en termes de santé humaine et d'environnement.

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

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

(7) En vertu de la directive 1999/32/CE, la Commission est tenue de faire rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de ladite directive et peut accompagner son rapport de propositions visant à modifier celle-ci, en particulier en ce qui concerne la réduction de la valeur limite de teneur en soufre des combustibles marins dans les zones de contrôle des émissions de SOx (ZCES), en conformité avec les travaux de l'organisation maritime internationale (OMI).

⁽¹⁾ JO C 68 du 6.3.2012, p. 70.

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

⁽³⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 121 du 11.5.1999, p. 13.