

## **Directive n° 1999/32/CE du 26/04/99 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE**

(JOCE n° L. 121 du 11 mai 1999)

---

Texte modifié par :

Directive n° 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012  
(JOUE n° L 327 du 27 novembre 2012)

Directive n° 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 (JOUE n° L 140 du 5 juin 2009)

Directive n° 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2005 (JOUE n° L 191 du 22 juillet 2005)

### **Vus**

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) JO C 190 du 21 juin 1997, p. 9 et JO C 259 du 18 août 1998, p. 5.*

*(2) JO C 355 du 21 novembre 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).*

### **Considérants**

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;

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;

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;

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;

Considérant que l'acidification est un problème transfrontalier qui demande des solutions au niveau tant communautaire que national ou local;

Considérant que les émissions de dioxyde de soufre contribuent à la formation de particules dans l'atmosphère;

Considérant que la Communauté et les différents Etats 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;

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;

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;

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;

Considérant que, conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité visés à l'article 3 B du traité, l'action individuelle des Etats 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 contre-productives 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;

Considérant que, dans la directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides (5), 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;

Considérant que, conformément à l'article 130 T du traité, la présente directive ne devrait pas empêcher les Etats membres 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;

Considérant que les Etats 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 (6);

Considérant que, en ce qui concerne la teneur maximale en soufre des fiouls lourds, il convient de prévoir des dérogations pour les Etats membres et les régions où l'Etat de l'environnement le permet;

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 (7), 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;

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 oeuvre de la présente directive, les Etats 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;

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 1er janvier 2008;

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;

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 Etats membres devrait répondre aux critères en vigueur dans l'Etat 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 autorisant à ne pas respecter les teneurs en soufre maximales de 0,2% en poids pour le gas-oil à usage maritime;

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 SOx, 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 SOx;

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 (8);

Considérant que, en cas de rupture d'approvisionnement en pétrole brut, en produits pétroliers ou en autres hydrocarbures, la Commission peut autoriser un Etat membre à appliquer sur son territoire une valeur limite plus élevée;

Considérant que les Etats 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;

considérant que, pour des raisons de clarté, il y a lieu de modifier la directive 93/12/CEE,

A arrêté la présente directive :

(4) JO C 138 du 17 mai 1993, p. 5.

(5) JO L 74 du 27 mars 1993, p. 81.

(6) JO L 109 du 26 avril 1983, p. 8.

(7) JO L 336 du 7 décembre 1988, p. 1.

(8) JO L 26 du 1er février 1999, p. 1.

## **Article 1er de la directive du 26 avril 1999**

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

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

**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 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'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 3 bis, combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des méthodes de réduction des émissions conformément aux articles 4 quater et 4 sexies.»

## **Article 2 de la directive du 26 avril 1999**

### **Définitions**

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er, Directive n° 2009/30/CE du 23 avril 2009, article 2 et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

Aux fins de la présente directive, on entend par :

**« 1) fiouls lourds :**

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 51 à 2710 19 68, 2710 20 31, 2710 20 35, 2710 20 39, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, autre que le gas-oil défini aux points 2) et 3), appartenant, du fait de ses limites de distillation, à la catégorie des fiouls lourds destinés à être utilisés comme combustibles et dont moins de 65 % en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C selon la méthode ASTM D86. Si la distillation ne peut pas être déterminée selon la méthode ASTM D86, le produit pétrolier est également classé dans la catégorie des fiouls lourds ;

**2) gas-oil :**

- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, classé sous les codes NC 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 ou 2710 20 19, ou
- tout combustible liquide dérivé du pétrole, à l'exclusion des combustibles marins, dont moins de 65 % en volume (pertes comprises) distillent à 250 °C et dont au moins 85 % en volume (pertes comprises) distillent à 350 °C selon la méthode ASTM D86.

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

" **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 directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des Etats 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 (\*) et par la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives aux bateaux de plaisance (\*\*), lorsque ces bateaux sont en mer " ;

« **3 bis) diesel marin**, tout combustible marin correspondant à la définition de la qualité DMB dans le tableau I de la norme ISO 8217 exception faite de la référence à la teneur en soufre ;

**3 ter) gas-oil marin**, tout combustible marin correspondant à la définition des qualités DMX, DMA et DMZ dans le tableau I de la norme ISO 8217, exception faite de la référence à la teneur en soufre ; »

**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 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)** Supprimé ;

**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) méthode de réduction des émissions**, toute installation ou tout matériel, dispositif ou appareil destinés à équiper un navire, ou toute autre procédure, tout combustible de substitution ou toute méthode de mise en conformité utilisés en remplacement de combustibles marins à faible teneur en soufre répondant aux exigences de la présente directive, qui soient vérifiables, quantifiables et applicables ; »

**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;

**6) charge critique**, une estimation quantitative de l'exposition à un ou plusieurs polluants en-dessous de laquelle aucun effet néfaste sur des éléments sensibles de l'environnement ne se produit selon les connaissances actuelles.

(9) JO L 350 du 28 décembre 1998, p. 58.

(\*) . JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

(\*\*) . JO L 164 du 30.6.1994, p. 15.

## **Article 3 de la directive du 26 avril 1999**

### **Teneur maximale en soufre des fiouls lourds**

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

« **1.** Les Etats membres veillent à ce que les fiouls lourds dont la teneur en soufre dépasse 1 % en masse ne soient pas utilisés sur leur territoire.

**2.** Jusqu'au 31 décembre 2015 et sous réserve que les autorités compétentes exercent une surveillance appropriée des émissions, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés :

a) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 relative à la limitation des émissions de certains polluants dans l'atmosphère en provenance des grandes installations de combustion (\*) auxquelles s'appliquent l'article 4, paragraphes 1 ou 2, ou l'article 4, paragraphe 3, point a), de ladite directive et qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations par cette même directive ;

b) dans les installations de combustion relevant de la directive 2001/80/CE auxquelles s'appliquent les dispositions de l'article 4, paragraphe 3, point b), et de l'article 4, paragraphe 6, de ladite directive et dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1 700 mg/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 des points 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 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.** A compter du 1er janvier 2016 et sous réserve d'une surveillance appropriée des émissions par les autorités compétentes, le paragraphe 1 ne s'applique pas aux fiouls lourds utilisés :

a) dans les installations de combustion relevant du chapitre III de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil (\*\*) qui respectent les valeurs limites d'émission de dioxyde de soufre fixées pour ces installations à l'annexe V de ladite directive ou, lorsque ces valeurs limites d'émission ne s'appliquent pas en vertu de ladite directive, dont les émissions mensuelles moyennes de dioxyde de soufre ne dépassent pas 1 700 mg/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 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.

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour qu'aucune installation de combustion utilisant du fioul lourd dont la teneur en soufre est supérieure à celle visée au paragraphe 1 ne soit exploitée sans une autorisation délivrée par les autorités compétentes, et précisant les limites d'émission prescrites.

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

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

## **Article 3 bis de la directive du 26 avril 1999**

**(Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

### **« Teneur maximale en soufre des combustibles marins**

Les Etats 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 oeuvre des méthodes de réduction des émissions, conformément aux dispositions de l'article 4 quater, fonctionnant en système fermé. ».

## **Article 4 de la directive du 26 avril 1999**

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

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

«**1.** Les Etats 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 4 bis de la directive du 26 avril 1999**

**« 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 »**

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

« **1.** Les Etats membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans les parties de leurs eaux territoriales, de leurs zones économiques exclusives et de leurs zones de prévention

de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SOx si la teneur en soufre de ces combustibles, exprimée en pourcentage massique, dépasse :

- a) 1,00 % jusqu'au 31 décembre 2014 ;
- b) 0,10 % à compter du 1er janvier 2015.

Le présent paragraphe s'applique à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris les navires dont le voyage a débuté en dehors de l'Union. La Commission tient dûment compte de toute évolution future des exigences au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL applicables au sein des zones de contrôle des émissions de SOx et, le cas échéant, elle présente toute proposition utile, sans retard injustifié, en vue de modifier la présente directive en conséquence. »

«**1 bis.** Les Etats 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 1er janvier 2020.

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

**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 Sox 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 SOx, 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.** Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans leurs eaux territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution qui ne font pas partie des zones de contrôle des émissions de SOx par des navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de l'Union si la teneur en soufre de ces combustibles dépasse 1,50 % en masse jusqu'au 1er janvier 2020.

Les États membres sont responsables de l'application de cette exigence, au moins en ce qui concerne les navires battant leur pavillon et les navires, quel que soit leur pavillon, qui se trouvent dans leurs ports.

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

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

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

- a) présente un compte-rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions ; et
- b) fournisse la preuve qu'il a cherché à acheter du combustible marin conforme à la présente directive compte tenu de son plan de voyage et que, si ce combustible n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de combustible marin et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du

combustible marin conforme à la présente directive, il n'y en avait pas à acheter.

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

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

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

L'État du port notifie à la Commission les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun combustible marin conforme à la présente directive n'était disponible.

**6.** En conformité avec la règle 18 de l'annexe VI de la convention MARPOL, les Etats membres :

- a) tiennent un registre public des fournisseurs locaux de combustible marin ;
- b) veillent à ce que la teneur en soufre de tous les combustibles marins vendus sur leur territoire soit indiquée par le fournisseur dans une note de livraison de soutes, accompagnée d'un échantillon scellé signé par le représentant du navire destinataire ;
- c) prennent des mesures contre les fournisseurs de combustible marin qui s'avèrent avoir livré du combustible non conforme aux indications de la note de livraison de soutes ;
- d) veillent à ce que les mesures correctives nécessaires soient prises pour rendre conforme le combustible marin qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

**7.** Les Etats 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 4 ter de la directive du 26 avril 1999**

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

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er, Directive n° 2009/30/CE du 23 avril 2009, article 2 et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

**1.** Les Etats 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 Etats 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 Etats membres veillent à ce que les gas-oils marins dont la teneur en soufre dépasse 0,10 % en masse ne soient pas mis sur le marché sur leur territoire.

## **Article 4 quater de la directive du 26 avril 1999**

### **« Méthodes de réduction des émissions**

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

**1.** Les Etats membres autorisent les navires, quel que soit leur pavillon, qui se trouvent dans leurs ports, dans leurs eaux territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de contrôle de la pollution à recourir à des méthodes de réduction des émissions au lieu d'utiliser des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4 bis et 4 ter, sous réserve des paragraphes 2 et 3 du présent article.

**2.** Les navires qui ont recours aux méthodes de réduction des émissions visées au paragraphe 1 réalisent en permanence des réductions des émissions de dioxyde de

soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues en utilisant des combustibles marins répondant aux exigences énoncées aux articles 4 bis et 4 ter. Les valeurs d'émission équivalentes sont déterminées conformément à l'annexe I.

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

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

**4.** Lorsque le progrès scientifique et technique concernant les méthodes alternatives de réduction des émissions le justifie, et de manière à assurer une stricte cohérence avec les instruments et normes pertinents adoptés par l'OMI, la Commission:

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

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

## **Article 4 quinquies de la directive du 26 avril 1999**

### **Approbaton des méthodes de réduction des émissions utilisées à bord des navires battant le pavillon d'un État membre**

**(Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

« 1. Les méthodes de réduction des émissions qui entrent dans le champ d'application de la directive 96/98/CE du Conseil (\*) sont approuvées conformément à ladite directive.

2. Les méthodes de réduction des émissions non couvertes par le paragraphe 1 du présent article sont approuvées conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) (\*\*), compte tenu :

a) des lignes directrices élaborées par l'OMI ;

- b) des résultats des essais menés au titre de l'article 4 sexies ;
- c) des effets sur l'environnement, y compris les réductions d'émissions réalisables, et des impacts sur les écosystèmes dans les ports et estuaires clos ; et
- d) la faisabilité de la surveillance et de la vérification. »

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

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

## **Article 4 sexies de la directive du 26 avril 1999**

### **Essais des nouvelles méthodes de réduction des émissions**

#### **(Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

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

- a) la Commission et l'État du port concerné sont prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais ;
- b) les autorisations concernant les essais n'ont pas une durée supérieure à dix-huit mois ;
- c) tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai ;
- d) tous les navires concernés obtiennent des réductions d'émissions qui sont au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans la présente directive ;
- e) des systèmes adéquats de gestion des déchets sont mis en place pour tous les déchets produits par les méthodes de réduction des émissions tout au long de la période d'essai ;
- f) les incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, font l'objet d'une évaluation tout au long de la période d'essai ; et
- g) les résultats dans leur intégralité sont transmis à la Commission et rendus publics dans les six mois suivant la fin des essais. »

## **Article 4 septies de la directive du 26 avril 1999**

### **Mesures financières**

**(Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

« Les Etats 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 5 de la directive du 26 avril 1999**

### **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 Etat 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 Etat 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 Etats membres. Tout Etat 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 de la directive du 26 avril 1999**

### **Echantillonnage et analyse**

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er, Directive n° 2009/30/CE du 23 avril 2009, article 2 et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

« **1.** Les Etats membres prennent toutes les mesures nécessaires pour vérifier par échantillonnage que la teneur en soufre des combustibles utilisés est conforme aux articles 3, 3 bis, 4, 4 bis et 4 ter. L'échantillonnage débute à la date à laquelle la teneur maximale en soufre applicable du combustible entre en vigueur. Les prélèvements sont effectués périodiquement avec une fréquence et en quantités appropriées et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du

combustible examiné et, dans le cas du combustible marin, du combustible utilisé par les navires se trouvant dans les zones maritimes et dans les ports pertinents. Les échantillons sont analysés sans retard.

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

- a) inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes ; et, le cas échéant, les méthodes d'échantillonnage et d'analyse suivantes :
- b) échantillonnage du combustible marin destiné à être utilisé à bord, lors de sa livraison aux navires, conformément aux lignes directrices pour l'échantillonnage du fioul en vue de déterminer la conformité à l'annexe VI révisée de la convention MARPOL adoptées le 17 juillet 2009 par la résolution 182(59) du comité de protection du milieu marin de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre; ou
- c) échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est réalisable sur les plans technique et économique, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires.

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

- a) la fréquence d'échantillonnage ;
- b) les méthodes d'échantillonnage ;
- c) la définition d'un échantillon représentatif du combustible examiné.

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

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

Afin de déterminer si le combustible marin livré et utilisé à bord des navires respecte les valeurs limites de teneur en soufre énoncées aux articles 3 bis, 4, 4 bis et 4 ter, la procédure de vérification du combustible applicable aux échantillons de fuel-oil établie à l'annexe VI, appendice VI, de la convention MARPOL est utilisée. »

## **Article 7 de la directive du 26 avril 1999**

### **Rapports et réexamen**

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

« **1.** Chaque année, le 30 juin au plus tard, sur la base des résultats de l'échantillonnage, de l'analyse et des inspections effectués conformément à l'article 6, les Etats 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 Etats membres conformément au cinquième alinéa de l'article 4 bis, paragraphe 5 ter, la Commission, dans un délai de douze mois à compter de la date visée au premier alinéa du présent paragraphe, élabore et publie un rapport sur la mise en oeuvre 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. »

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

« **2.** Au plus tard le 31 décembre 2013, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil, qui est, au besoin, accompagné de propositions législatives. La Commission examine, dans son rapport, les possibilités de réduction de la pollution de l'air, en tenant compte, entre autres: des rapports annuels présentés conformément aux paragraphes 1 et 1 bis; de la qualité de l'air et de l'acidification observées; des coûts des combustibles; de l'impact économique potentiel et du transfert modal observé; ainsi que des progrès dans la réduction des émissions des navires.

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

les retombées défavorables possibles. »

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.

« **4.** La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 9 bis en ce qui concerne les adaptations au progrès scientifique et technique de l'article 2, points 1), 2), 3), 3 bis), 3 ter) et 4), de l'article 6, paragraphe 1 bis, point b), et de l'article 6, paragraphe 2. Ces adaptations ne peuvent aboutir à une modification directe du champ d'application de la présente directive ou des valeurs limites fixées pour la teneur en soufre des combustibles spécifiées dans la présente directive. »

Normal 0 21

## **Article 8 de la directive du 26 avril 1999**

**(Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

Supprimé.

## **Article 9 de la directive du 26 avril 1999**

### **Comité**

**(Directive n° 2005/33/CE du 6 juillet 2005, article 1er et Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

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

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

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

*(\*) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13. »*

## **Article 9 bis de la directive du 26 avril 1999**

### **Exercice de la délégation**

**(Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

« **1.** Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

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

**3.** La délégation de pouvoir visée à l'article 4 quater, paragraphe 4, et à l'article 7, paragraphe 4, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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

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

## **Article 10 de la directive du 26 avril 1999**

### **Transposition**

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

Lorsque les Etats 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 Etats membres.

Les Etats 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 de la directive du 26 avril 1999**

### **Sanctions**

**(Directive n° 2012/33/UE du 21 novembre 2012, article 1er)**

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

**2.** Les sanctions déterminées doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives et elles peuvent comprendre des amendes calculées de manière à, au minimum, priver les responsables des avantages économiques tirés de leur infraction, tout en augmentant progressivement pour les infractions répétées. »

## **Article 12 de la directive du 26 avril 1999**

### **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 de la directive du 26 avril 1999**

### **Destinataires**

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

**« Annexe I : Valeurs d'émission équivalentes pour les méthodes de réduction des émissions visées à l'article 4 quater, paragraphe 2**

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

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 visées à l'article 4 quater, paragraphe 3**

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

*concernant-reduction-teneur-soufre-certains*