

Luxembourg, le 28 août 2013

Objet: Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides. (4126 MJE)

Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures (22 avril 2013)

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Le projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet de transposer en droit national la directive 2012/33/UE modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (ci-après la « Directive »). Il adapte le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000¹ concernant la teneur en soufre de certains combustibles marins.

Considérations générales

La Directive opère diverses modifications à la directive 1999/32/CE du Parlement Européen et du Conseil du 26 avril 1999 afin de prendre en compte les amendements apportés à la convention internationale dite MARPOL² de l'organisation maritime internationale (OMI)³. En général, les amendements se traduisent par la diminution de la teneur maximale en soufre des combustibles marins qui sont utilisés dans des zones dénommées « zones de contrôle des émissions de SO₂ » (ZCES) qui comprennent la mer baltique, la mer du Nord et la Manche. La teneur maximale en soufre pour les combustibles liquides marins sera ainsi fixée à 1% jusqu'au 31 décembre 2014 et à 0,10% à partir du 1^{er} janvier 2015. La norme de l'OMI fixant à 0,50% la teneur maximale en soufre en dehors des ZCES deviendra contraignante dans les eaux de l'UE à partir de 2020. L'ajustement de la teneur maximale en soufre s'opère par la modification de l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 transposant la directive 1999/32/CE. Le délai de mise en œuvre est très court, surtout que la question de la solution technique pour atteindre ces taux et de la disponibilité d'un carburant correspondant à ces exigences n'est pas solutionnée. Pour pouvoir répondre à ces exigences, les navires devraient en effet utiliser un combustible désulfuré, qui renchérirait les prix des soutes. Ce qui, compte-tenu de l'extrême tension du marché, notamment sur le transmanche, menace la viabilité économique des armateurs et les emplois.

Selon l'exposé des motifs, les coûts à supporter pour respecter les nouvelles normes en matière de réduction de soufre pourraient avoir des incidences négatives pour la compétitivité du secteur maritime luxembourgeois et entraîner un glissement du transport maritime au transport terrestre. Malgré le fait que le Luxembourg est un pays enclavé, 320 entreprises maritimes se sont installées au Luxembourg exploitant 222 navires battant le pavillon luxembourgeois.⁴ Le secteur maritime luxembourgeois repose principalement sur les services, avec la présence marquée d'armateurs. En cela, le Luxembourg se différencie des autres pays enclavés dont le secteur maritime repose essentiellement sur l'industrie

¹ Mémorial A n°16 – p.491

² Convention internationale pour la prévention de pollution provenant des navires

³ Prise de décision de l'OMI : <http://www.imo.org/ourwork/environment/pollutionprevention/airpollution/pages/sulphur-oxides-%28sox%29-%E2%80%93regulation-14.aspx>

⁴ Cluster Maritime Luxembourgeois : "Report : Covering three years of maritime cluster activity 2009-2010-2011"

équipementière. Ayant identifié le secteur logistique comme un secteur phare dans le processus de diversification de l'économie luxembourgeoise, un secteur maritime fort permet de créer plus d'interactions mutuellement bénéfiques avec les différents secteurs de la logistique traditionnelle. De plus, les secteurs de l'assurance et de la finance profitent particulièrement de la dynamique du secteur maritime et génèrent un important chiffre d'affaires grâce aux activités que le transport maritime entraîne dans son sillage.

La Directive prévoit la possibilité par les Etats membres d'accorder des aides financières pour faire face aux coûts d'investissements liés aux amendements de la teneur de soufre des combustibles liquides marins. Vu le délai très court imposé par la Directive, la Chambre de Commerce invite les auteurs du projet de règlement grand-ducal à prendre en considération la possibilité d'adopter des mesures financières en faveur des opérateurs de navires battant le pavillon luxembourgeois sans pour autant privilégier davantage le secteur maritime par rapport aux autres secteurs. La Chambre de Commerce rappelle sa fidélité à sa mission d'articuler et de sauvegarder avant tout l'intérêt économique général.

De plus, la Chambre de Commerce remarque que l'article premier, point 11) de la Directive n'a pas été transposé par le présent projet. Ce dernier porte sur les sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en application de la Directive. Pourtant, l'exposé des motifs cite que « les amendes éventuelles devraient être au moins équivalentes aux avantages tirés des violations des dispositions de la directive ». Aussi la Chambre de Commerce incite-elle les auteurs à transposer cet article afin que les exploiters du secteur maritime luxembourgeois aient des instructions claires et transparentes en termes de pénalités et de sanctions applicables. Dans la même lignée, il s'agirait aussi d'indiquer clairement quel Etat membre sanctionnera les exploiters maritimes en cas de violations. La pénalité sera-t-elle imposée par le « flag state », l'Etat de pavillon du navire, ou bien par le « port state », l'Etat sur lequel l'infraction a été constatée?

Commentaire des articles

Concernant l'article 4, paragraphe 3

L'article 4 du projet de règlement grand-ducal porte sur les définitions des différents combustibles marins. Le dernier paragraphe de cet article dispose que l'utilisation durable des biocarburants soit exclue de la présente définition, ce qui n'est pas mentionné dans la Directive. La Chambre de Commerce invite les auteurs à réviser le paragraphe en question afin de clarifier la définition des différents combustibles marins, tout en respectant la Directive.

Concernant l'article 14, paragraphe 5ter

La Chambre de Commerce plaide pour une transposition fidèle de la directive et invite les auteurs du projet de règlement grand-ducal sous avis à transposer entièrement l'article premier 6) d) de la Directive. De même, elle invite à compléter la dernière phrase du point 5ter de l'article 14 du projet de règlement grand-ducal comme suit : « *Le navire sous pavillon luxembourgeois notifié au Commissariat aux affaires maritimes et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de combustible marin conforme au présent règlement* ».

Concernant l'article 16

La Chambre de Commerce relève que les paragraphes 4 a) et b) de l'article premier 7) (art. 4quater) de la Directive 2012/33/UE ne sont pas transposés en droit luxembourgeois et que seuls les trois premiers paragraphes sont insérés dans le règlement grand-ducal modifié du 21 février. La Chambre de Commerce plaide pour une transposition fidèle et complète de la Directive et suggère de compléter l'article 16 du projet de règlement grand-ducal.

* * *

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous réserve de la prise en compte de ses observations.

MJE/PPA