

Spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles: mécanisme pour la surveillance et la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants. Directive «qualité des carburants»

2007/0019(COD) - 27/11/2007

En adoptant le rapport de Mme Dorette **CORBEY** (PSE, NL), la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a modifié, en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, la proposition de directive modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants utilisés dans le transport routier.

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

Champ d'application : la commission parlementaire entend préciser que la directive fixe, aux fins de la protection de la santé et de l'environnement, les spécifications techniques applicables aux carburants destinés à être utilisés par les véhicules équipés de moteur à allumage commandé, de moteur à allumage par compression ou bénéficiant d'autres technologies des moteurs.

Essence : les États membres devront veiller à ce que, au plus tard le 1er janvier 2012, l'essence sans plomb ayant une teneur en bioéthanol d'au moins 70% v/v soit conforme aux spécifications environnementales fixées à la nouvelle annexe VI bis. De plus, le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe III ne nécessitera pas d'étiquetage particulier relatif à l'incorporation d'éthanol ou d'éthyl tertio butyl éther (ETBE).

Gazoles/Bateaux de navigation intérieure: les députés demandent que le 31 décembre 2009 au plus tard, la teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles destinés aux engins mobiles non routiers et aux tracteurs agricoles et forestiers, y compris les bateaux de navigation intérieure, soit de 10 mg/kg. De nouvelles exigences en matière de réduction des émissions des moteurs de bateau ne sont pas exclues pour autant. Les États membres devraient également veiller à ce que, pour le 31 décembre 2009 au plus tard, les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers et les bateaux de navigation intérieure soient alignés sur la qualité des carburants diesel pour véhicules routiers spécifiée à l'annexe IV.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre : les députés proposent qu'à compter du 1er janvier 2010 (au lieu du 1er janvier 2009 comme proposé par la Commission européenne), les États membres exigent des fournisseurs qui commercialisent des carburants destinés à être utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers qu'ils surveillent les émissions de gaz à effet de serre générées par ces carburants tout au long de leur cycle de vie et qu'ils en rendent compte dans des rapports. Afin d'introduire davantage de flexibilité, un amendement précise que les émissions de CO₂ devront faire l'objet d'une réduction d'au minimum 2% tous les deux ans entre 2012 et 2020, à la place de l'objectif de 1% à partir de 2011 proposé par la Commission européenne.

Critères de durabilité des biocarburants et de la biomasse : la commission parlementaire a introduit des amendements garantissant que seuls soient utilisés les biocarburants remplissant les critères de production durable.

Additifs métalliques dans les carburants : les députés demandent que l'utilisation de l'additif métallique MMT dans les carburants soit interdite à compter du 1^{er} janvier 2010. La Commission devra élaborer des méthodes d'essai adaptées eu égard à l'utilisation d'additifs métalliques autres que le MMT dans les carburants.

Qualité de l'air : en vue de réduire à un minimum absolu les émissions d'hydrocarbures polyaromatiques toxiques contenus dans le diesel, les députés entendent en faire passer la teneur autorisée de 10% à 6% plutôt qu'à 8% comme le propose la Commission européenne. A l'annexe V, les députés ont également précisé que la pression de vapeur maximale ne devrait pas dépasser 56 kPa (contre 60 kPa dans la proposition de la Commission). Dans les États membres qui connaissent des conditions de basses températures estivales, la pression de vapeur maximale ne devrait pas dépasser 66,0 kPa (70 kPa selon la proposition).

Annexes : les députés ont introduit deux nouvelles annexes : i) l'annexe VI bis qui donne des orientations pour la méthode de mesure du CO₂ provenant de tous les carburants (y compris carburants fossiles, biocarburants, hydrogène) ; ii) l'annexe VI ter porte sur les critères de durabilité pour les biocarburants et la biomasse (obligations en matière de biodiversité et en matière sociale).

Rapport : la Commission européenne est invitée à soumettre le 31 juin 2008, un rapport au Parlement européen et au Conseil dans lequel il clarifie: a) la méthode d'évaluation et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés dans le transport routier; b) la relation de chaque mécanisme de réduction avec le système communautaire d'échange de quotas d'émission et les engagements pris par les États membres au titre du protocole de Kyoto; c) la définition de l'année de référence.