

# 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) - 17/12/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 670 voix pour, 20 voix contre et 25 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil 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, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par Mme Dorette **CORBEY** (PSE, NL), au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire.

Les amendements adoptés en 1<sup>ère</sup> lecture de la procédure de codécision résultent d'un compromis négocié entre le Parlement et le Conseil. Les principaux éléments du compromis sont les suivants :

**Champ d'application** : la directive fixe, pour les véhicules routiers et les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure lorsqu'ils ne sont pas en mer), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer:

- a) 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, et de moteur à allumage par compression, compte tenu des spécifications techniques desdits moteurs;
- b) un objectif pour la réduction des gaz à effet de serre émis sur l'ensemble du cycle de vie.

**Essence** : les fournisseurs doivent garantir que l'essence mise sur le marché jusqu'en 2013 ait une **teneur maximale en oxygène de 2,7%** et une **teneur maximale en éthanol de 5%**. Des informations pertinentes devront être fournies aux consommateurs en ce qui concerne la teneur en biocarburant de l'essence et, en particulier, l'utilisation appropriée des différents mélanges d'essence.

Les États membres qui connaissent des conditions de basses températures ambiantes estivales pourront autoriser, au cours de la période d'été, la mise sur le marché d'essence dont le niveau maximal de pression de vapeur est de **70 kPa**. Les États membres dans lesquels cette dérogation n'est pas appliquée pourront autoriser au cours de la période d'été la mise sur le marché d'essence contenant de l'éthanol et dont le niveau maximal de pression de vapeur est de 60 kPa.

Les États membres souhaitant appliquer une dérogation devront le notifier à la Commission. Cette dernière évaluera le bien-fondé et la durée de la dérogation, en tenant compte : a) des problèmes socio-économiques évités grâce à l'augmentation de la pression de vapeur, y compris les besoins d'adaptation

technique à court terme; et b) des répercussions sur l'environnement ou la santé d'une augmentation de la pression de vapeur et, en particulier, des incidences sur le respect de la législation communautaire relative à la qualité de l'air. Si l'évaluation de la Commission fait apparaître que la dérogation aboutira à un non-respect de la législation communautaire relative à la qualité de l'air ou à la pollution atmosphérique, y compris les valeurs limites et les plafonds d'émissions applicables, la demande sera rejetée.

**Carburants diesel** : les États membres pourront autoriser la mise sur le marché de carburants diesel dont la teneur en esters méthyliques d'acides gras (FAME) est supérieure à 7%. Ils devront garantir que des informations pertinentes sont fournies aux consommateurs en ce qui concerne la teneur du diesel en biocarburant, notamment en FAME.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2008 au plus tard, les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance pourront être commercialisés sur le territoire des États membres, à condition que leur teneur en soufre **ne dépasse pas 1000 mg/kg**. À partir du 1er janvier 2011, la teneur maximale en soufre admissible pour ces gazoles sera de **10 mg/kg**. Les combustibles liquides autres que ces gazoles ne pourront être utilisés pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance que si leur teneur en soufre ne dépasse pas la teneur maximale admissible pour lesdits gazoles.

Afin de s'adapter à une contamination moindre dans la chaîne logistique, les États membres pourront, à compter du 1er janvier 2011, permettre que les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance contiennent jusqu'à 20 mg/kg de soufre au moment de leur distribution finale aux utilisateurs finaux. Les États membres pourront également autoriser la mise sur le marché permanente, jusqu'au 31 décembre 2011, de gazole contenant jusqu'à 1000 mg/kg de soufre, destiné aux véhicules ferroviaires et aux tracteurs agricoles et forestiers, à condition qu'ils soient en mesure de garantir que le fonctionnement correct des systèmes de contrôle des émissions ne sera pas compromis.

Les États membres pourront prévoir, pour les régions ultrapériphériques, des dispositions spécifiques pour l'introduction de carburants diesel et de gazole d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg. Enfin, pour les États membres connaissant un hiver rigoureux, le point de distillation maximal de 65% à 250 °C pour les carburants diesel et les gazoles pourra être remplacé par un point de distillation maximal de 10% (vol /vol) à 180 °C.

**Réduction des émissions de gaz à effet de serre** : les États membres demanderont aux fournisseurs de réduire, aussi progressivement que possible, les émissions de gaz à effet de serre, produites sur l'ensemble du cycle de vie du carburant ou de l'énergie fournis, par unité d'énergie, à hauteur de **10% d'ici au 31 décembre 2020**, en comparaison avec les normes de base pour les carburants visées à la directive. Cette réduction se compose des éléments suivants:

- a) **6% avant le 31 décembre 2020**. Les États membres peuvent exiger des fournisseurs, à cette fin, qu'ils se conforment aux objectifs intermédiaires suivants: 2% avant le 31 décembre 2014 et 4% avant le 31 décembre 2017;
- b) **un objectif indicatif de 2% supplémentaires d'ici au 31 décembre 2020**, réalisé grâce à au moins l'une des deux méthodes suivantes : i) la fourniture d'énergie destinée aux transports, fournie pour le fonctionnement de tout type de véhicule routier ou d'engin mobile non routier (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance; ii) l'utilisation de toute technologie (y compris le piégeage et le stockage du dioxyde de carbone) susceptible de réduire les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie du carburant ou de l'énergie fournis;

- c) **un objectif indicatif supplémentaire de 2% d'ici au 31 décembre 2020**, réalisé grâce à l'utilisation de crédits acquis via le « mécanisme pour un développement propre » du protocole de Kyoto, dans les conditions prévues par la directive 2003/87/CE.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, les fournisseurs devront présenter à l'autorité désignée par l'État membre un rapport annuel sur l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants et de l'énergie fournis dans chaque État membre, en apportant au minimum les informations suivantes: a) le volume total de chaque type de carburant ou d'énergie fournis, en indiquant le lieu d'achat et l'origine de ces produits; et b) les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie.

Les mesures nécessaires à la mise en œuvre de ces dispositions seront arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle (comitologie).

**Critères de durabilité des biocarburants** : le compromis garantit que seuls seront utilisés les biocarburants remplissant des critères de production durable. Avec effet à partir de 2017, la réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation de biocarburants sera de 50%. Après 2017, elle sera de 60% pour les biocarburants produits dans des installations dont la production aura démarré à partir de 2017.

Les biocarburants pris en considération ne doivent pas être produits :

- à partir de matières premières provenant de terres de grande valeur en termes de diversité biologique: i) forêts et autres surfaces boisées d'essences indigènes, lorsqu'il n'y a pas d'indication clairement visible d'activités humaines et que les processus écologiques ne sont pas perturbés de manière importante; ii) zones affectées à la protection de la nature ou zones affectées à la protection d'écosystèmes ou d'espèces rares, menacés ou en voie de disparition reconnues par des accords internationaux ; iii) prairies naturelles et non naturelles présentant une grande valeur sur le plan de la biodiversité ;
- à partir de matières premières provenant de terres présentant un important stock de carbone : i) zone humide ; ii) zone forestière continue ; iii) une étendue de plus de 1 ha caractérisée par un peuplement d'arbres d'une hauteur supérieure à 5 mètres et des frondaisons couvrant entre 10 et 30% de sa surface ;
- à partir de terres possédant le statut de tourbières en janvier 2008, sauf s'il est prouvé que la culture et la récolte de ces matières premières n'entraîne pas l'irrigation de sols non irrigués auparavant.

La Commission présentera tous les deux ans un rapport au Parlement européen et au Conseil relatif à l'incidence de l'augmentation de la demande en biocarburants sur la viabilité sociale dans la Communauté et les pays tiers et à l'incidence de la politique de l'Union en matière de biocarburants sur la disponibilité des denrées alimentaires à un prix abordable, notamment pour les personnes vivant dans les pays en développement, et à d'autres questions générales liées au développement.

**Vérification de la conformité aux critères de durabilité pour les biocarburants** : lorsque les biocarburants doivent être pris en considération aux fins de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les États membre obligeront les opérateurs économiques à montrer que les critères de durabilité ont été respectés. À cet effet, les opérateurs économiques devront utiliser un système de bilan massique. La Commission fera rapport au Parlement européen et au Conseil en 2010 et 2012 sur le fonctionnement de la méthode de vérification par bilan massique et sur les possibilités de prendre en compte d'autres méthodes de vérification pour une partie ou la totalité des types de matières premières ou de biocarburants.

La Communauté s'efforcera de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux avec des pays tiers contenant des dispositions relatives aux critères de durabilité qui correspondent à celles de la présente directive.

En 2012 au plus tard, la Commission présentera concernant: a) l'efficacité du système mis en place pour la fourniture d'informations sur les critères de durabilité; et b) la faisabilité et l'opportunité d'introduire des dispositions obligatoires en matière de protection de l'air, des sols et de l'eau, compte tenu des données scientifiques les plus récentes et des obligations internationales de la Communauté.

**Calcul des émissions de gaz à effet de serre produites par les biocarburants** : une nouvelle Annexe IV définit les règles de calcul des émissions de gaz à effet de serre produites par les biocarburants sur l'ensemble du cycle de vie. Elle porte sur : a) les valeurs types et valeurs par défaut pour les biocarburants produits sans émissions nettes de carbone dues à des changements dans l'affectation des sols ; b) les estimations de valeurs types et de valeurs par défaut pour des biocarburants du futur, inexistantes ou présents seulement en quantités négligeables sur le marché en janvier 2008, produits sans émissions nettes de carbone dues à des changements dans l'affectation des sols ; c) la méthodologie pour le calcul des émissions ; d) les valeurs par défaut détaillées pour les biocarburants: e) les estimations des valeurs détaillées pour des biocarburants du futur, inexistantes ou présents seulement en quantités négligeables sur le marché en janvier 2008.

En ce qui concerne les valeurs par défaut et la méthode énoncée à l'annexe IV, une attention particulière sera accordée: i) à la méthode de prise en compte des déchets et des résidus; ii) à la méthode de prise en compte des co-produits; iii) à la méthode de prise en compte de la cogénération; iv) et au statut accordé aux résidus de cultures en tant que co-produits.

Le 31 décembre 2010 au plus tard, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les incidences des modifications indirectes de l'affectation des sols dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre et sur les moyens de réduire ces incidences au minimum. Ce rapport sera assorti, s'il y a lieu, d'une proposition de méthodologie à appliquer aux émissions résultant de modifications des stocks de carbone dues à des changements dans l'affectation des sols. La proposition contiendra les garanties nécessaires pour sécuriser les investissements entrepris avant l'application de cette méthodologie. Le Parlement européen et le Conseil s'efforceront de statuer en 2012 au plus tard sur toute proposition de cette nature soumise par la Commission.

**Additifs métalliques dans les carburants** : la Commission devra réaliser une évaluation des risques pour la santé et l'environnement causés par l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants et élaborer, dans ce but, des méthodes d'essai. Elle rendra compte de ses conclusions au Parlement européen et au Conseil avant le 31 décembre 2012.

En attendant le développement des méthodes d'essai, la présence de l'additif métallique méthylcyclopentadiényle manganèse tricarbonyle (MMT) dans les carburants sera limitée à 6 mg Mn par litre, à compter du 1er janvier 2011. Cette limite sera de 2 mg à partir du 1er janvier 2014. La teneur limite de MMT dans les carburants sera révisée sur la base des résultats de l'évaluation réalisée au moyen des méthodes d'essais. Elle pourra être réduite à zéro lorsque l'évaluation des risques le justifie.

Une étiquette comportant le texte: « Contient des additifs métalliques » devra être apposée, de façon bien lisible, partout où un carburant contenant des additifs métalliques est mis à la disposition des consommateurs.

**Rapport** : le 31 décembre 2012 au plus tard et tous les trois ans par la suite, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification de la présente directive. Ce rapport portera en particulier sur les points suivants:

- l'utilisation et l'évolution de la technologie automobile et, en particulier, la faisabilité d'une augmentation de la teneur maximale autorisée de biocarburant dans l'essence et le diesel ;
- la politique de la Communauté en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers;
-

- la possibilité d'appliquer les exigences visées à l'annexe II (spécifications environnementales applicables aux carburants sur le marché destinés aux véhicules équipés de moteur à allumage par compression) et en particulier la teneur maximale en hydrocarbures aromatiques polycycliques, aux engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), aux tracteurs agricoles et forestiers et aux bateaux de plaisance;
- l'augmentation de l'utilisation des détergents dans les carburants;
- l'utilisation d'additifs métalliques autres que le MMT dans les carburants ;
- le volume total des composants utilisés dans l'essence et dans le diesel ;
- les conséquences de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le système d'échange de quotas d'émission;
- la nécessité éventuelle d'adapter la directive afin d'évaluer les efforts envisageables pour atteindre un objectif de réduction des gaz à effet de serre de 10% d'ici à 2020 ;
- la possibilité d'introduire des mesures supplémentaires afin que les fournisseurs réduisent de 2% les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie, grâce à l'utilisation de crédits acquis via le « mécanisme pour un développement propre » du protocole de Kyoto, dans les conditions prévues par la directive 2003/87/CE, afin d'examiner d'autres contributions éventuelles pour atteindre un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 10% d'ici à 2020 ;
- une évaluation actualisée du rapport coûts-avantages et de l'impact d'une réduction de la pression de vapeur maximale autorisée pour l'essence au cours de la période estivale, en deçà de 60 kPa.

Au plus tard en 2014, la Commission soumettra un rapport au Parlement européen et au Conseil relatif à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2020. La Commission joindra à son rapport, le cas échéant, une proposition de modification de l'objectif.