

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 31/05/2017 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport en application de l'article 9 de la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel.

Sur la base de l'évaluation de certaines parties de la directive menée dans le cadre de son programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), la Commission conclut que **la directive apporte une valeur ajoutée européenne** en améliorant et en préservant la qualité des carburants. Elle est jugée globalement adaptée à son objet et semble **atteindre ses objectifs** de manière efficace et efficiente.

Les éléments d'appréciation disponibles montrent **qu'une modification de la directive ne se justifie pas** à l'heure actuelle.

1) Qualité des carburants et questions liées aux gaz à effet de serre: la directive prévoit l'obligation pour les fournisseurs de carburant de réduire de **6%** par rapport à 2010 l'intensité d'émission de gaz à effet de serre de la palette de carburants qu'ils proposeront en 2020.

En vertu de la [directive \(UE\) 2015/652](#) du Conseil, qui doit être transposée le 21 avril 2017 au plus tard, les États membres sont tenus de contrôler et de déclarer de façon détaillée l'intensité d'émission de gaz à effet de serre (GES) des carburants. Les premiers rapports sont attendus en 2018. Les États membres ont déjà fait état de réductions nettes des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports d'environ 35 Mt équivalent CO₂ en 2014.

La Commission a proposé de ne pas maintenir au-delà de 2020 l'objectif relatif aux émissions de GES fixé par la directive sur la qualité des carburants. Au lieu de cela, c'est la directive sur les énergies renouvelables qui devrait servir d'instrument clé pour promouvoir la commercialisation de carburants renouvelables à faibles émissions d'ici à 2030. Dès lors, il n'est pas jugé opportun de proposer une modification de l'objectif de 6% pour 2020.

Plafonds d'incorporation: l'objectif de réduction de 6% des émissions de GES provenant des carburants incite à utiliser davantage de carburants à faible teneur en carbone, comme les biocarburants, dans le secteur des transports.

La Commission a fait réaliser une **étude** sur la faisabilité et les retombées économiques et environnementales d'une hypothétique augmentation des plafonds d'incorporation de biocarburants qui sont actuellement en vigueur. Les scénarios envisagés laissent à penser qu'il n'y aura **pas d'effet négatif sensible** sur les émissions polluantes des véhicules ni sur les raffineries.

Par ailleurs, le dernier rapport de suivi sur la qualité des carburants dans l'Union, établi pour 2014 et 2015, montre que les spécifications de l'essence et des carburants diesel établies dans la directive sur la qualité des carburants sont globalement bien respectées.

En conséquence, la Commission ne juge **pas opportun, de modifier les spécifications des carburants** sur le marché libre en ce qui concerne les plafonds d'incorporation de biocarburants qui sont en vigueur dans l'UE.

Liens avec les normes d'émission de CO₂: selon le rapport, il serait possible d'améliorer la conception des moteurs pour qu'ils puissent utiliser une essence à indice d'octane recherche (RON) plus élevé,

permettant de meilleurs taux de compression, ce qui entraîne une diminution de la consommation de carburant et partant, une réduction des émissions de CO₂.

Étant donné que les spécifications actuelles autorisent déjà la commercialisation d'essence à indice RON plus élevé, rien ne semble pour le moment justifier leur modification.

2) Qualité des carburants et questions environnementales: un des objectifs de la directive sur la qualité des carburants est de réduire la pollution atmosphérique causée par les véhicules.

Entre 1995 et 2013, dans le secteur des transports, les émissions de SO_x ont marqué un recul de 98%, celles de plomb de 95%, celles de NO_x de 51%, celles de PM₁₀ de 42%, et celles de HAP de 62%.

Spécifications environnementales applicables aux carburants destinés aux engins mobiles non routiers: la Commission a analysé la possibilité d'étendre les exigences applicables aux carburants diesel destinés à être utilisés dans les véhicules routiers aux carburants pour engins mobiles non routiers. Selon cette analyse, il est **peu probable qu'une telle extension ait une incidence notable** dans la plupart des États membres en ce qui concerne la pollution atmosphérique.

Additifs pour carburants: les normes européennes relatives à la qualité des carburants (EN 228 pour l'essence et EN 590 pour les carburants diesel) autorisent l'utilisation d'additifs afin d'améliorer la qualité de fonctionnement. La Commission estime que la pratique actuelle de **normalisation volontaire** s'est traduite par un niveau approprié d'utilisation des détergents et d'avantages connexes. Aucune action supplémentaire n'est donc requise.

Additifs métalliques: les exigences légales de surveillance de la qualité et d'échantillonnage des carburants incombent aux États membres en ce qui concerne les additifs métalliques pour carburants se limitent au plomb et au MMT. La Commission n'a pas connaissance de l'utilisation d'autres additifs métalliques pour carburants qui seraient vendus par l'intermédiaire du réseau de distribution des carburants.

Constituants de l'essence et des carburants diesel réglementés par la législation dans le domaine de l'environnement: les informations disponibles ne permettent pas de déterminer la quantité de constituants des carburants prise en considération au titre de la directive-cadre sur l'eau. En conséquence, rien pour le moment ne justifie de modifier les spécifications des carburants à cet égard.

Pression de vapeur: celle-ci est fixée à 60 kPa pour l'essence en période estivale, afin de réduire les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) des véhicules routiers. Selon un rapport établi pour la Commission, une nouvelle réduction de la pression de vapeur maximale autorisée aurait des répercussions pour l'industrie des carburants, qui se traduiraient par une augmentation des coûts d'investissement et d'exploitation.

En conclusion, la Commission entend continuer de **s'assurer du respect des spécifications environnementales applicables aux carburants** qui sont établies par la directive sur la qualité des carburants et de suivre l'incidence de celle-ci sur la protection de l'environnement et de la santé humaine et sur le marché intérieur des carburants, des véhicules et des engins mobiles non routiers.

La Commission suivra également la **transposition des dispositions relatives à l'objectif de réduction des émissions de GES** de la directive sur la qualité des carburants, qui doit intervenir au plus tard en avril 2017.