

Informations de base	
<p>2007/0019(COD)</p> <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive</p>	Procédure terminée
<p>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»</p> <p>Modification Directive 98/70/EC 1996/0163(COD) Modification Directive 1999/32/EC 1997/0105(SYN) Voir aussi 2014/2995(RSP)</p> <p>Subject</p> <p>3.20.04 Transport fluvial 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.60.05 Energies douces et renouvelables 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile 3.70.20 Développement durable</p>	





Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	CORBEY Dorette (PSE)	08/03/2007
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ECON Affaires économiques et monétaires	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	ITRE Industrie, recherche et énergie	RANSDORF Miloslav (GUE/NGL)	12/04/2007
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	TRAN Transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	AGRI Agriculture et développement rural	DAUL Joseph (PPE-DE)	08/05/2007
Conseil de l'Union	Formation du Conseil	Réunions	Date

européenne	Justice et affaires intérieures(JAI)	2936	2009-04-06
	Environnement	2812	2007-06-28
	Environnement	2826	2007-10-30
	Environnement	2842	2007-12-20
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Environnement	DIMAS Stavros	

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
31/01/2007	Publication de la proposition législative	COM(2007)0018 	Résumé
13/03/2007	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
28/06/2007	Débat au Conseil		
30/10/2007	Débat au Conseil		Résumé
27/11/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
06/12/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0496/2007	
20/12/2007	Débat au Conseil		
16/12/2008	Débat en plénière		
17/12/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0613/2008	Résumé
17/12/2008	Résultat du vote au parlement		
06/04/2009	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		
05/06/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2007/0019(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 98/70/EC 1996/0163(COD) Modification Directive 1999/32/EC 1997/0105(SYN) Voir aussi 2014/2995(RSP)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 175-p1 Traité CE (après Amsterdam) EC 095

État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/6/46035

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE392.119	19/07/2007	
Avis de la commission	AGRI	PE390.722	13/09/2007	
Amendements déposés en commission		PE396.443	11/10/2007	
Avis de la commission	ITRE	PE390.741	13/11/2007	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0496/2007	06/12/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0613/2008	17/12/2008	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final		03740/2008/LEX	23/04/2009	
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(2007)0018 	31/01/2007	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2007)0055 	31/01/2007	
Document annexé à la procédure		SEC(2007)0056 	31/01/2007	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2009)402	29/01/2009	
Document de suivi		COM(2010)0811 	22/12/2010	Résumé
Parlements nationaux				
Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_SENATE	COM(2010)0811	09/05/2011	
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
	Comité économique et social: avis,			

EESC	rapport	CES1454/2007	24/10/2007	
------	---------	--------------	------------	--

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Directive 2009/0030 JO L 140 05.06.2009, p. 0088	Résumé

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) - 30/10/2007

Le Conseil a tenu un débat d'orientation important pour la poursuite des travaux sur la proposition de directive visant à réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre produites par les carburants utilisés dans les transports et à accroître le recours aux biocarburants,

La directive proposée devrait contribuer à la mise en œuvre des stratégies communautaires en matière de qualité de l'air, de changement climatique et de développement durable.

Le but du débat était essentiellement de permettre aux ministres d'exprimer leurs points de vue sur l'élément clé de la proposition. Il s'est centré sur:

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre produites par les carburants et la fixation d'un objectif chiffré pour la réduction de ces émissions, et
- les conditions pour insérer un tel objectif dans la directive relative à la qualité des carburants.

Les délégations ont largement soutenu la fixation d'un objectif pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre produits par les carburants, sous certaines conditions. Parmi ces conditions, les délégations ont notamment mentionné le besoin d'établir des critères de durabilité pour les biocarburants, tout en soulignant la nécessité de fixer un objectif réaliste et rentable.

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) - 23/04/2009 - Acte final

OBJECTIF : introduire de nouvelles normes pour les carburants afin de lutter contre le changement climatique et de réduire la pollution atmosphérique.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/30/CE 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, 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.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a approuvé la révision d'une directive visant à améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à des normes environnementales pour les carburants. La directive révisée facilitera également l'incorporation plus systématique de biocarburants dans l'essence et le diesel et fixe des critères de durabilité pour les biocarburants

La directive fait partie du **paquet législatif « énergie climat »** qui contient des mesures visant à lutter contre le changement climatique et à promouvoir les énergies renouvelables (voir également [COD/2008/0013](#), [COD/2008/0014](#), [COD/2008/0015](#), [COD/2008/0016](#) et [COD/2007/0297](#)). Cet ensemble de mesures entend permettre à l'UE d'atteindre son objectif environnemental d'une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre et d'une part de 20% des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie de l'UE d'ici 2020.

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.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre : la directive fixe pour la première fois un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants. D'ici 2020, les fournisseurs de carburant devront **réduire de 10% les émissions** nocives pour le climat sur l'ensemble du cycle de vie de leurs produits. 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 l'utilisation de technologies de piégeage et de stockage du carbone respectueuses de l'environnement et l'emploi de véhicules électriques ;
- 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.

Pour permettre ces réductions des émissions de gaz à effet de serre, **l'essence** pourra avoir une teneur en biocarburant plus élevée. À partir de 2011, l'essence pourra contenir jusqu'à 10% d'éthanol. Toutefois, afin d'éviter d'endommager les véhicules anciens, de l'essence ayant une teneur en éthanol de 5% (E5) continuera d'être commercialisée jusqu'en 2013, les États membres ayant la possibilité de prolonger ce délai.

Biocarburants : la directive fixe également des critères de durabilité environnementale et de viabilité sociale stricts pour les biocarburants, qui correspondent à ceux prévus par la directive relative à la promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables. 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.

Additifs métalliques : la directive impose également des limites à la teneur en soufre et en additifs métalliques dans les carburants pour moteurs. Afin de réduire au maximum les émissions de polluants atmosphériques volatiles, un niveau maximal de pression de vapeur est également fixé pour les carburants.

Rapports : 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 directive. Au plus tard en 2014, la Commission soumettra un rapport 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.

Les normes de qualité environnementale révisées, ainsi que les critères de durabilité pour les biocarburants, s'appliqueront à partir de 2011.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 25/06/2009.

TRANSPOSITION : 31/12/2010.

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) - 31/01/2007 - Document de base législatif

OBJECTIF : proposer de nouvelles normes pour les carburants afin de lutter contre le changement climatique et de réduire la pollution atmosphérique.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la directive 98/70/CE concernant la qualité des carburants (voir COD/1996/0163) fixe des spécifications européennes communes applicables aux carburants essence et diesel destinés à être utilisés par les véhicules routiers, les bateaux de navigation intérieure et les engins mobiles non routiers tels que les locomotives, les engins de terrassement et les tracteurs. Son objectif est de protéger la santé humaine et l'environnement et de garantir le bon fonctionnement du marché unique pour ces carburants. La modification de cette directive envisagée par la Commission tient compte des progrès de la technologie des carburants et des moteurs, de l'importance croissante accordée aux biocarburants et de la nécessité d'atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés dans la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique de 2005 ; elle vise également à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique. Les nouvelles normes permettront:

- une réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE représentant 500 millions de tonnes de carbone en 2020;
- une amélioration de la qualité des carburants utilisés dans le secteur des transports et la promotion des biocarburants de seconde génération, ce qui permettra de réduire encore davantage les émissions;
- des gains en termes de santé publique grâce à la réduction des émissions polluantes nocives, en particulier du fait de l'abaissement de la teneur en soufre des carburants diesel.

CONTENU : les principales modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive de 1998 sont les suivantes:

- à compter du 1^{er} janvier 2009, tous les carburants diesel commercialisés devront être avoir une faible teneur en soufre (pas plus de 10 parties par million). Cela engendra une baisse des émissions polluantes, essentiellement des particules, facilitera l'introduction d'autres équipements antipollution et donnera des certitudes aux secteurs industriels ;

- la teneur maximale en hydrocarbures aromatiques polycycliques du carburant diesel sera ramenée à 8% à compter de 2009. Cela entraînera une réduction des émissions de particules et d'hydrocarbures aromatiques polycycliques. Le pourcentage et la date ont été fixés afin de s'assurer que la modification proposée n'ait aucune incidence financière ;

- la teneur maximale en soufre du gazole non routier sera ramenée de 1000 ppm à 10 ppm pour les applications terrestres et de 1000 ppm à 300 ppm pour les utilisations dans la navigation intérieure. Dans le cas des applications terrestres, la modification facilitera l'apparition de moteurs et de dispositifs antipollution plus perfectionnés tout en réduisant les émissions de particules des engins existants. Dans le cas de la navigation intérieure, la modification permettra de s'assurer que les moteurs respectent les niveaux d'émissions polluantes approuvés ;

- afin d'augmenter la part de biocarburants entrant dans la composition de l'essence, un mélange spécifique sera mis au point : ce mélange à plus forte teneur en additifs oxygénés pourra contenir jusqu'à 10% d'éthanol. Les différents mélanges d'essence seront clairement étiquetés de manière à éviter l'utilisation d'un carburant incompatible avec le moteur qu'il est destiné à alimenter. Pour compenser l'augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui résultera d'une utilisation accrue de l'éthanol, la Commission présentera dans le courant de 2007 une proposition prévoyant l'installation obligatoire d'unités de récupération des vapeurs dans les stations-service. Ces vapeurs, dénommées composés organiques volatils, contribuent à la pollution par l'ozone troposphérique qui peut provoquer le décès prématuré des personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques ;

- une surveillance des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie des carburants sera rendue obligatoire à partir de 2009. La directive révisée obligera ainsi les fournisseurs de carburants à réduire les émissions de gaz à effet de serre que ces carburants génèrent tout au long de leur cycle de vie, c'est-à-dire, lors du raffinage, du transport et de l'utilisation. À partir de 2011, les fournisseurs devront réduire les émissions par unité d'énergie de 1% par an par rapport aux niveaux de 2010. Il en résultera une diminution de 10% en 2020. Cette disposition favorisera la mise au point de nouveaux carburants à faible teneur en carbone et l'adoption d'autres mesures pour réduire les émissions générées tout au long de la chaîne de production des carburants, garantissant ainsi la participation du secteur des carburants à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne ;

- la pression de vapeur maximale des mélanges contenant de l'éthanol a été modifiée pour permettre à l'industrie naissante des biocarburants de se développer. Cependant, dans la mesure où il est possible de produire une essence à teneur plus élevée en biocarburants et en éthanol à plus faible pression de vapeur, les compagnies pétrolières ont été invitées à produire de tels mélanges en Europe également. Dès lors que cette essence de base à plus faible pression de vapeur sera disponible en quantités suffisantes, la valeur limite de la pression de vapeur pourrait être revue ;

- en outre, la proposition de directive donne des éclaircissements sur les possibilités de recours à la dérogation à la limite de pression de vapeur dans des conditions climatiques de type polaire ou lors d'hivers rigoureux, afin d'éviter toute interprétation erronée et d'accroître la sécurité juridique. Elle introduit aussi une nouvelle clause de réexamen. La proposition de directive actualise également la directive 98/70/CE qu'elle modifie pour en supprimer les éléments superflus.

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) - 22/12/2010

La Commission présente un rapport sur les changements indirects d'affectation des sols liés aux biocarburants et aux bioliquides. Les directives 2009/28/CE (directive «énergies renouvelables») et 2009/30/CE (directive «qualité des carburants») prévoient que la Commission présente pour le 31 décembre 2010 au plus tard, un rapport consacré à l'impact des changements indirects d'affectation des sols sur les émissions de gaz à effet de serre et aux moyens de réduire cet impact au minimum. Ce rapport devrait s'accompagner, le cas échéant, d'une proposition s'appuyant sur les meilleures preuves scientifiques disponibles, contenant une méthodologie concrète à appliquer aux émissions découlant des changements survenus dans les stocks de carbone en raison de changements indirects d'affectation des sols.

Le rapport est centré, conformément aux directives, sur les **conséquences des biocarburants pour les émissions de gaz à effet de serre**.

Le moteur principal des changements indirects d'affectation des sols est la demande accrue de cultures agricoles dans les situations où les possibilités de disposer de terres agricoles adéquates, aussi bien que d'accroître les rendements, sont limitées. D'autres facteurs clés, tels que la réalisation d'un bénéfice maximal sur la production et le respect de la législation en vigueur, sont également susceptibles d'influencer la manière choisie pour répondre à la hausse de la demande.

La disponibilité limitée des terres pauvres en carbone dans d'autres régions du monde et le manque de protection plus rigoureuse des forêts et des zones riches en carbone sont des facteurs qui peuvent favoriser des changements indirects préjudiciables de l'affectation des sols. Si l'on parvenait à limiter la conversion des terres riches en carbone et à soumettre toutes les matières premières agricoles à des critères de durabilité comparables à ceux fixés pour les biocarburants, les changements indirects d'affectation des sols pourraient être restreints. En effet, la conséquence des changements indirects d'affectation des sols pour les biocarburants revient à des changements directs d'affectation des sols pour d'autres matières premières

Estimation des émissions de gaz à effet de serre dues à des changements indirects d'affectation des sols : une telle estimation nécessite de réaliser des projections des impacts, dont le caractère est incertain puisque les développements futurs ne suivront pas nécessairement les tendances du passé. En outre, les estimations relatives aux changements d'affectation des sols ne peuvent jamais être validées car les changements indirects d'affectation des sols constituent un phénomène impossible à observer ou à mesurer de manière directe. Il est donc nécessaire de **faire une modélisation pour estimer ces changements indirects**.

Pour fonder ses travaux sur les meilleures preuves scientifiques disponibles, la Commission a lancé plusieurs exercices d'analyse ainsi qu'une revue de la littérature existante sur les changements indirects d'affectation des sols en 2009 et 2010. Elle a également mené différentes consultations avec la communauté au sens large. Les travaux ont également tenu compte d'une série d'autres rapports externes. Deux de ces rapports contenaient des exercices de modélisation distincts :

- **Le premier, réalisé par l'IPTS, faisait appel au modèle AGLINK-COSIMO.** Cette modélisation partait de l'hypothèse que l'objectif de 10% pour les énergies renouvelables dans les transports serait atteint en utilisant 7% de biocarburants classiques et 1,5% de biocarburants avancés, comptant pour le double. Ce modèle tenait compte des impacts de la demande supplémentaire de biocarburants classiques nécessaires pour atteindre l'objectif, mais ignorait celle des biocarburants avancés ou des bioliquides. La répartition entre bioéthanol et biodiesel était identique à celle de l'essence et du diesel, c'est-à-dire 35% et 65% environ, de sorte que la part du biocarburant dans l'essence et le diesel correspondait approximativement à 8,5% dans chacun des cas. La modélisation aboutissait à la conclusion finale que cette option entraînerait, par rapport au scénario contrefactuel en 2020, un accroissement de la demande de 21 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep), exigeant une augmentation de 5,2 millions d'hectares de la superficie cultivée totale requise au niveau mondial, dont un quart de cette superficie dans l'UE. Cette modélisation ne calculait pas les impacts de cette conversion des sols en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

- **Le deuxième exercice de modélisation utilisait le modèle MIRAGE de l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI).** Il était basé sur l'hypothèse que l'objectif de 10% pour les énergies renouvelables dans les transports serait atteint en utilisant 5,6% de biocarburants classiques et le solde par d'autres moyens, notamment une contribution de 1,5% des biocarburants avancés, dans un scénario de maintien de la politique commerciale actuelle et dans un scénario de libéralisation totale des échanges. La demande supplémentaire de biocarburants avancés et de bioliquides n'était pas modélisée. Cette deuxième modélisation aboutissait à la conclusion que cette option entraînerait, par rapport au scénario contrefactuel en 2020, un accroissement de la demande de 8 Mtep, exigeant au niveau mondial une augmentation de la superficie totale de culture chiffrée à 0,8 million d'hectares pour le scénario de statu quo et à 1 million d'hectares pour le scénario de libre-échange. Les parts du bioéthanol et du biodiesel étaient respectivement fixées à 45% et à 55%. La superficie globale nécessaire augmentait de 2,8 millions d'hectares au niveau mondial pour le scénario prévoyant l'utilisation de 8,6% de biocarburants classiques, entraînant des émissions moyennes de 30 g/MJ.

La répartition entre bioéthanol et biodiesel s'est avérée très importante pour les estimations de l'impact des changements (indirects) d'affectation des sols en utilisant le modèle MIRAGE de l'IFPRI. Dans une autre simulation utilisant le modèle MIRAGE de l'IFPRI et basée sur le scénario prévoyant l'utilisation de 5,6% de biocarburants classiques avec une répartition de 25% de biodiesel et 75% de bioéthanol, les émissions moyennes liées aux changements (indirects) d'affectation des sols avoisinaient 45 g/MJ.

Le rapport note que **les résultats des modèles varient donc considérablement selon les matières premières et les hypothèses commerciales.** On peut considérer que la meilleure méthodologie disponible pour estimer les changements (indirects) dans l'affectation des sols passe toujours par les modèles économiques dans lesquels les décisions sont prises sur la base de prix relatifs. n'en reste pas moins que dans ce cadre de modélisation économique, **il y aura toujours une série de questions non résolues, qui influencent considérablement les résultats.**

La modélisation dépend d'hypothèses, surtout liées au traitement des coproduits, aux rendements existants, aux rendements marginaux, à la consommation de denrées alimentaires et d'aliments pour animaux, à la classification des sols, aux élasticités, aux valeurs des stocks de carbone, au type de sol converti, à la modélisation des pâturages et aux facteurs de déboisement. La compréhension de ces éléments doit être approfondie.

Conclusions préliminaires et prochaines étapes : le rapport souligne que l'énergie produite à partir de sources renouvelables, notamment les biocarburants, est une composante essentielle de la stratégie de l'UE en matière d'énergie et de climat. Dans ce contexte, il est impératif de **préserver le climat stable et prévisible pour les investissements** instauré par la directive sur les énergies renouvelables. Celle-ci contient déjà des critères de durabilité rigoureux applicables aux biocarburants et aux bioliquides, notamment en ce qui concerne leurs performances sur le plan des émissions de gaz à effet de serre. La directive sur la qualité des carburants prévoit elle aussi un objectif ambitieux qu'il convient de respecter, concernant la réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre liées aux carburants utilisés dans les transports.

Pour ce qui est des changements indirects dans l'affectation des sols, la Commission reconnaît qu'il faut encore **remédier à plusieurs lacunes et incertitudes liées à la modélisation** nécessaire pour estimer les impacts, avec des incidences considérables sur les résultats des analyses réalisées jusqu'ici. Elle continuera donc à mener des travaux dans ce domaine afin de garantir que les stratégies sont décidées sur la base des meilleures données scientifiques disponibles et de satisfaire ses futures obligations d'information en la matière.

La Commission est cependant consciente que les changements indirects d'affectation des sols peuvent avoir un impact sur les réductions des émissions de gaz à effet de serre liées aux biocarburants et risquent d'amoinrir la contribution de ces derniers aux objectifs politiques si aucune mesure n'est prise. Elle estime ainsi que s'il faut intervenir, **les changements indirects d'affectation des sols devraient être abordés sous l'angle du principe de précaution.**

La Commission met en ce moment la dernière main à son évaluation des incidences, centrée sur l'évaluation des **options stratégiques suivantes**:

- ne prendre aucune mesure pour l'instant, tout en continuant à surveiller la situation,
- augmenter le seuil minimal de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants,
- introduire de nouvelles exigences en matière de durabilité applicables à certaines catégories de biocarburants,
- attribuer aux biocarburants une quantité d'émissions de gaz à effet de serre reflétant l'impact présumé des changements indirects dans l'affectation des sols.

La Commission présentera l'évaluation des incidences pour **juillet 2011 au plus tard**, accompagnée le cas échéant d'une proposition de législation modifiant la directive sur les énergies renouvelables ainsi que la directive sur la qualité des carburants.

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^{ère} 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:

- 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;
- 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^{er} 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^{er} 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 de 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 présentes 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 présentes 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 méthylcyclopentadiényl 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 CO₂ 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.