

Procédure file

| Informations de base | |
|---|--------------------|
| <p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure 2007/0019(COD) 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>Sujet</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 | PSE CORBEY Dorette | 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 | | |
| | 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 | PPE-DE DAUL Joseph | 08/05/2007 |
| Conseil de l'Union européenne | Formation du Conseil | Réunion | Date |
| | Justice et affaires intérieures(JAI) | 2936 | 06/04/2009 |
| | Environnement | 2842 | 20/12/2007 |
| | Environnement | 2826 | 30/10/2007 |
| | Environnement | 2812 | 28/06/2007 |
| Commission européenne | DG de la Commission | Commissaire | |
| | Environnement | DIMAS Stavros | |

| Evénements clés | | | |
|-----------------|--|---|--------|
| 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 | 2812 | |
| 30/10/2007 | Débat au Conseil | 2826 | 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 | 2842 | |
| 16/12/2008 | Débat en plénière |  | |
| 17/12/2008 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 17/12/2008 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T6-0613/2008 | Résumé |
| 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 procédure | 2007/0019(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Législation |
| Instrument législatif | Directive |
| | 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 095; Traité CE (après Amsterdam) EC 175-p1 |
| Etape de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission parlementaire | ENVI/6/46035 |

| Portail de documentation | | | | | |
|------------------------------------|---|-------------------------------|------------|----|--------|
| Document de base législatif | | COM(2007)0018 | 31/01/2007 | EC | Résumé |
| Document annexé à la procédure | | SEC(2007)0055 | 31/01/2007 | EC | |
| Document annexé à la procédure | | SEC(2007)0056 | 31/01/2007 | EC | |
| Projet de rapport de la commission | | PE392.119 | 19/07/2007 | EP | |
| Avis de la commission |  | PE390.722 | 13/09/2007 | EP | |

| | | | | | |
|--|------|--------------------------------|------------|-----|--------|
| Amendements déposés en commission | | PE396.443 | 11/10/2007 | EP | |
| Comité économique et social: avis, rapport | | CES1454/2007 | 24/10/2007 | ESC | |
| Avis de la commission | ITRE | PE390.741 | 13/11/2007 | EP | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A6-0496/2007 | 06/12/2007 | EP | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T6-0613/2008 | 17/12/2008 | EP | Résumé |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | | SP(2009)402 | 29/01/2009 | EC | |
| Projet d'acte final | | 03740/2008/LEX | 23/04/2009 | CSL | |
| Document de suivi | | COM(2010)0811 | 22/12/2010 | EC | Résumé |

Informations complémentaires

| | |
|-----------------------|-------------------------|
| Parlements nationaux | IPEX |
| Commission européenne | EUR-Lex |

Acte final

[Directive 2009/30](#)
[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»

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 engendrera 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»

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»

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

exclus 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.

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»

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:

- 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^{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 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 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.

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»

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.