

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

PROVISOIRE
2007/0019(COD)

19.7.2007

*****I**

PROJET DE RAPPORT

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
(COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Rapporteur: Dorette Corbey

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en ***gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	26

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

**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
(COM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))**

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2007)0018)¹,
 - vu l'article 251, paragraphe 2, ainsi que l'article 95 et l'article 175, paragraphe 1, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0061/2007),
 - vu l'article 51 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et les avis de la commission de l'agriculture et du développement rural ainsi que de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (A6-0000/2007),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1 CONSIDÉRANT 2

(2) La communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen intitulée «Stratégie thématique sur la

(2) La communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen intitulée «Stratégie thématique sur la

¹ Non encore publiée au JO.

pollution atmosphérique¹» a fixé des objectifs en vue de réduire les émissions polluantes d'ici à 2020. Ces objectifs découlent d'une analyse approfondie des coûts et des bénéfices. Il s'agit en particulier de parvenir à une réduction de 82 % des émissions de SO₂, de 60 % des émissions de NO_x, de 51 % des composés organiques volatils (COV) et de 59 % des particules PM_{2,5} primaires, par rapport aux niveaux enregistrés en 2000. Il convient que les conséquences des modifications de la directive 98/70/CE sur les émissions de COV des stations-service soient prises en compte par de futures dispositions de la législation.

pollution atmosphérique¹» a fixé des objectifs en vue de réduire les émissions polluantes d'ici à 2020. Ces objectifs découlent d'une analyse approfondie des coûts et des bénéfices. Il s'agit en particulier de parvenir à une réduction de 82 % des émissions de SO₂, de 60 % des émissions de NO_x, de 51 % des composés organiques volatils (COV) et de 59 % des particules PM_{2,5} primaires, par rapport aux niveaux enregistrés en 2000. ***Toutefois, dans sa résolution du 26 septembre 2006 sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique¹, le Parlement européen a demandé des objectifs de réduction plus ambitieux, à savoir 65 % pour les émissions de NO_x, 55 % pour les émissions de COV et 61 % pour les particules PM_{2,5} primaires. Il convient que cette ambition soit prise en compte dans la présente directive.*** Il convient que les conséquences des modifications de la directive 98/70/CE sur les émissions de COV des stations-service soient ***aussi*** prises en compte par de futures dispositions de la législation.

¹ JO C 306 E du 15.12.2006, p. 176.

Justification

Le Parlement européen a appelé de ses vœux une politique plus ambitieuse en matière de lutte contre la pollution atmosphérique. Tout acte législatif relatif à la pollution atmosphérique doit s'aligner sur cette ambition.

Amendement 2 CONSIDÉRANT 3

(3) Dans le cadre du protocole de Kyoto, la Communauté s'est engagée à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés pour la période 2008-2012. Les transports terrestres sont

(3) Dans le cadre du protocole de Kyoto, la Communauté s'est engagée à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés pour la période 2008-2012. Les transports terrestres sont

¹ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen - Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique - COM(2005) 446.

actuellement responsables de près de 20 % de ces émissions. La Communauté *s'interroge à présent sur le niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'il faudrait essayer d'atteindre au-delà de l'engagement de Kyoto*. Une participation de tous les secteurs sera nécessaire pour atteindre *les* objectifs *futurs*.

actuellement responsables de près de 20 % de ces émissions. La Communauté *s'est aussi engagée à réduire, pour 2020, ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % dans le cadre d'un accord mondial et de 20 % unilatéralement*. Une participation de tous les secteurs sera nécessaire pour atteindre *ces* objectifs.

Justification

Tel que proposé par la Commission, l'objectif de 30 % ou de 20 % pour après 2012 est soutenu tant par le Conseil que par le Parlement. Tout acte législatif relatif à la réduction des gaz à effet de serre doit s'aligner sur cette ambition.

Amendement 3 CONSIDÉRANT 6

(6) La directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2003 visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports a pour finalité de développer l'utilisation des biocarburants dans la Communauté. La stratégie communautaire sur les biocarburants a été précisée dans la communication de la Commission de 2006 intitulée «Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants». Tout en soulignant la volonté d'encourager le développement des biocarburants et de la technologie y afférente, la communication précise que cette croissance ne doit pas mener à une aggravation des atteintes à l'environnement et insiste sur la nécessité de réduire plus encore les émissions de gaz à effet de serre. La communication reconnaît également la nécessité d'encourager le développement de la technologie des biocarburants.

(6) La directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2003 visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports a pour finalité de développer l'utilisation des biocarburants dans la Communauté. La stratégie communautaire sur les biocarburants a été précisée dans la communication de la Commission de 2006 intitulée «Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants». Tout en soulignant la volonté d'encourager le développement des biocarburants et de la technologie y afférente, la communication précise que cette croissance ne doit pas mener à une aggravation des atteintes à l'environnement et insiste sur la nécessité de réduire plus encore les émissions de gaz à effet de serre. La communication reconnaît également la nécessité d'encourager le développement de la technologie des biocarburants. ***Pour la production de biocarburants, il est souhaitable d'introduire non seulement des critères relatifs à la biodiversité, mais aussi des critères sociaux.***

Justification

Il convient de promouvoir l'incorporation, dans les carburants, de biocarburants produisant peu de gaz à effet de serre. Mais il faut éviter que cela se fasse au détriment de la biodiversité ou conduise à des préjudices sociaux substantiels dans les pays producteurs.

Amendement 4 CONSIDÉRANT 15

(15) Le mélange d'éthanol dans l'essence modifie de façon non linéaire la pression de vapeur du mélange de carburant obtenu. Pour faire en sorte que la pression de vapeur de l'essence résultant du **mélange de deux mélanges essence-éthanol autorisés reste inférieure à la limite autorisée**, il est nécessaire de définir le dépassement **autorisé de la pression de vapeur prescrite** pour de tels mélanges **de façon à ce qu'il corresponde à l'augmentation réelle de pression de vapeur observée lors de l'ajout d'un pourcentage donné d'éthanol dans l'essence.**

(15) Le mélange d'éthanol dans l'essence modifie de façon non linéaire la pression de vapeur du mélange de carburant obtenu. Pour faire en sorte que **l'augmentation de la pression de vapeur de l'essence résultant du pourcentage à incorporer ne soit pas démesurément forte**, il est nécessaire de définir, **à titre de condition pour autoriser un dépassement pour de tels mélanges, un pourcentage minimum à incorporer.**

Justification

L'incorporation d'éthanol peut entraîner une augmentation de la pression de vapeur. Il importe de veiller à ce que l'application du présent acte ne se traduise pas par une augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée.

Amendement 5 CONSIDÉRANT 16

(16) Afin d'encourager l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone tout en respectant les objectifs en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, **le mieux serait** que les raffineurs proposent de l'essence à faible pression de vapeur en quantités suffisantes. Cela n'étant pas le cas pour le moment, la pression de vapeur maximale autorisée pour les mélanges contenant de l'éthanol est augmentée afin de permettre au marché des biocarburants

(16) Afin d'encourager l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone tout en respectant les objectifs en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, **il conviendrait** que les raffineurs proposent de l'essence à faible pression de vapeur en quantités suffisantes. Cela n'étant pas le cas pour le moment, la pression de vapeur maximale autorisée pour les mélanges contenant de l'éthanol est augmentée afin de permettre au marché des biocarburants

de se développer.

de se développer. ***Le dépassement ne saurait entraîner une augmentation générale des émissions de COV. Il est donc nécessaire d'abaisser les niveaux maximum de pression de vapeur.***

Justification

L'incorporation d'éthanol peut entraîner une augmentation de la pression de vapeur. Il importe de veiller à ce que le dépassement proposé par la Commission n'entraîne pas une augmentation du niveau actuel de la pression de vapeur maximale autorisée.

Amendement 6
CONSIDÉRANT 19

(19) Dans le cadre de la mise en place d'un nouveau mécanisme de surveillance des émissions de gaz à effet de serre, il convient d'habiliter la Commission à définir la méthode à utiliser pour rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers. Ces mesures, de même que celles relatives à l'adaptation des méthodes d'analyse autorisées prévue à l'article 10 de la directive 98/70/CE, étant de portée générale et visant à compléter la présente directive par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, il convient qu'elles soient adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle prévue par l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

(19) Dans le cadre de la mise en place d'un nouveau mécanisme de surveillance des émissions de gaz à effet de serre, il convient d'habiliter la Commission à définir, ***sur la base des orientations arrêtées par le Parlement européen et le Conseil***, la méthode à utiliser pour rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers. Ces mesures, de même que celles relatives à l'adaptation des méthodes d'analyse autorisées prévue à l'article 10 de la directive 98/70/CE, étant de portée générale et visant à compléter la présente directive par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, il convient qu'elles soient adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle prévue par l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

Justification

La Commission propose que les émissions de gaz à effet de serre soient surveillées tout au long du cycle de vie des carburants, puis qu'elles soient réduites. D'un point de vue démocratique, il importe que le Parlement européen et le Conseil définissent l'orientation de la méthode de surveillance, au lieu que, pour cela, on s'en remette totalement à la comitologie.

Amendement 7
CONSIDÉRANT 22 BIS (nouveau)

(22 bis) Des technologies des moteurs nouvelles, plus propres, ont été développées pour les bateaux de navigation intérieure. Les moteurs en question ne peuvent être alimentés qu'avec du carburant à très faible teneur en soufre. La teneur en soufre des carburants pour bateaux de navigation intérieure sera réduite dans les plus brefs délais en une seule étape.

Justification

Les moteurs de bateau modernes, propres, bénéficiant de techniques de filtrage avancées permettant de contrecarrer la pollution atmosphérique, ne sont compatibles qu'avec des carburants à très faible teneur en soufre. La Commission propose que la teneur en soufre des carburants pour bateaux de navigation intérieure soit réduite en deux étapes. Toutefois, il est préférable d'accélérer l'introduction de carburant à faible teneur en soufre et de franchir en une fois les deux étapes.

Amendement 8
ARTICLE 1, POINT -1 (nouveau)
Article 1 (directive 98/70/CE)

-1. L'article premier est remplacé par le texte suivant:

"Article premier

Champ d'application

La présente 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 et de moteur à allumage par compression et bénéficiant d'autres technologies des moteurs."

Justification

Jusqu'ici, la directive concernant la qualité des carburants réglementait uniquement la qualité des carburants. La modification proposée prévoit, en sus, une réduction obligatoire de

la quantité de gaz à effet de serre provenant des carburants. Les fournisseurs de carburants peuvent se conformer à cette obligation notamment en produisant d'autres carburants, tel l'hydrogène, qui présentent un bon bilan en matière de gaz à effet de serre. Pour rendre cette option possible, il est nécessaire d'élargir le champ d'application de la directive.

Amendement 9

ARTICLE 1, POINT 1 BIS (nouveau)

Article 2, alinéa 1, point 5 bis (nouveau) (directive 98/70/CE)

1 bis. Au premier alinéa de l'article 2, le point 5 bis suivant est ajouté:

"5 bis) "performance en matière de gaz à effet de serre": la quantité de gaz à effet de serre présente dans le carburant, mesurée en équivalents CO₂, augmentée de la quantité d'équivalents CO₂ émise du fait du processus d'extraction et de production, du transport, de la distribution et des changements dans l'utilisation des sols, diminuée de la quantité d'équivalents CO₂ dont l'émission a été évitée, lors de la production de carburants, par capture et stockage ou piégeage."

Justification

Pour 2020, les fournisseurs de carburants doivent améliorer de 10 % la performance des carburants en matière de gaz à effet de serre. Il est nécessaire de définir cette notion.

Amendement 10

ARTICLE 1, POINT 2, c)

Article 3, paragraphe 3 (directive 98/70/CE)

3. Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe III est signalé par un étiquetage comportant la mention "**Essence à faible teneur en biocarburant**" dans la ou les langues nationales.

Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe V est signalé par un étiquetage comportant la mention "**Essence à teneur élevée en**

3. Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe III est signalé par un étiquetage comportant la mention "**Essence**" dans la ou les langues nationales.

Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe V est signalé par un étiquetage comportant la mention "**Essence à faible teneur en**

biocarburant" dans la ou les langues nationales.

biocarburant" dans la ou les langues nationales.

Justification

Afin de ne pas créer de confusion dans l'esprit du consommateur, il convient de réserver l'expression "Essence à teneur élevée en biocarburant" à l'essence contenant un pourcentage réellement élevé de biocarburants. C'est pourquoi l'essence contenant de 0 % à 5 % de biocarburant doit être appelée "Essence", tandis que l'essence contenant de 5 % à 10 % de biocarburant doit être appelée "Essence à faible teneur en biocarburant".

Amendement 11

ARTICLE 1, POINT 3, c)

Article 4, paragraphe 5 (directive 98/70/CE)

5. Les États membres veillent à ce que les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles et forestiers, qui sont commercialisés sur leur territoire après le 1^{er} janvier 2008 contiennent moins de 1 000 mg/kg de soufre. 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, à l'exclusion des bateaux de navigation intérieure, est de 10 mg/kg.

5. Les États membres veillent à ce que les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles et forestiers, qui sont commercialisés sur leur territoire après le 1^{er} janvier 2008 contiennent moins de 1 000 mg/kg de soufre. 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, à l'exclusion des bateaux de navigation intérieure, est de 10 mg/kg.

Les États membres veillent aussi à ce que, pour le 31 décembre 2009 au plus tard, les gazoles destinés aux engins mobiles non routiers et aux bateaux de navigation intérieure soient alignés sur la qualité des carburants diesel pour véhicules routiers spécifiée à l'annexe IV.

Justification

La Commission propose que, pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles ou engins forestiers, la teneur en soufre soit abaissée. En revanche, rien n'est proposé en ce qui concerne d'autres substances polluantes telles que les HAP. Il importe que les carburants destinés aux véhicules en question satisfassent à toutes les exigences applicables aux véhicules routiers, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe IV.

Amendement 12

ARTICLE 1, POINT 3, d)
Article 4, paragraphe 6 (directive 98/70/CE)

6. Les États membres veillent à ce que le 31 décembre 2009 au plus tard, la teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles destinés aux bateaux de navigation intérieure soit de **300 mg/kg**. ***Les États membres font en sorte que cette teneur soit ramenée à 10 mg/kg le 31 décembre 2011 au plus tard.***

6. Les États membres veillent à ce que le 31 décembre 2009 au plus tard, la teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles destinés aux bateaux de navigation intérieure soit de **10 mg/kg**.

Les États membres veillent à ce que, pour le 31 décembre 2009 au plus tard, les gazoles destinés aux engins mobiles non routiers et aux bateaux de navigation intérieure soient alignés sur la qualité des carburants diesel pour véhicules routiers spécifiée à l'annexe IV.

Justification

Les moteurs de bateau modernes, propres, bénéficiant de techniques de filtrage avancées permettant de contrecarrer la pollution atmosphérique, ne sont compatibles qu'avec des carburants à très faible teneur en soufre. La Commission propose que la teneur en soufre des carburants pour bateaux de navigation intérieure soit réduite en deux étapes. Toutefois, il est préférable d'accélérer l'introduction de carburant à faible teneur en soufre et de franchir en une fois les deux étapes. Les émissions de CO₂ supplémentaires qui en résulteront au niveau de la raffinerie seront largement compensées par la réduction des émissions de CO₂ provenant de moteurs d'un meilleur rendement. En outre, il importe que les carburants pour bateaux de navigation intérieure satisfassent à toutes les exigences applicables aux véhicules routiers, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe IV.

Amendement 13
ARTICLE 1, POINT 5
Article 7 bis, paragraphe 1 (directive 98/70/CE)

1. À compter du 1^{er} janvier 2009, 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.

1. À compter du 1^{er} janvier 2009, 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 unité d'énergie***, par ces carburants tout au long de leur cycle de vie et qu'ils en rendent compte dans des rapports.

Justification

Voir la justification de l'amendement 15.

Amendement 14

ARTICLE 1, POINT 5

Article 7 bis, paragraphe 2 (directive 98/70/CE)

2. À compter du 1^{er} janvier 2011, les États membres exigent des fournisseurs des carburants destinés à être utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers qu'ils réduisent les émissions de gaz à effet de serre produites par ces carburants. Cette réduction est telle que **chaque année civile** jusqu'à 2020 compris, les émissions sont réduites de **1 %** par rapport aux émissions de 2010. En 2020, le niveau déclaré des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants, par unité d'énergie, ne dépasse pas 90 % du niveau déclaré en 2010.

2. À compter du 1^{er} janvier 2011, les États membres exigent des fournisseurs des carburants destinés à être utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers qu'ils réduisent les émissions de gaz à effet de serre produites par ces carburants. Cette réduction est telle que **toutes les deux années civiles** jusqu'à 2020 compris, les émissions sont réduites de **2 %** par rapport aux émissions de 2010. En 2020, le niveau déclaré des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants, par unité d'énergie, ne dépasse pas 90 % du niveau déclaré en 2010.

Justification

Voir la justification de l'amendement 15.

Amendement 15

ARTICLE 1, POINT 5

Article 7 bis, paragraphe 3 (directive 98/70/CE)

3. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre d'un mécanisme de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants, sur la base d'une définition précise des éléments à prendre en considération pour le calcul de ces émissions afin de respecter les obligations établies aux paragraphes 1 et 2 du présent article, et qui sont destinées à modifier en les complétant des éléments non essentiels de la directive sont adoptées conformément à la procédure visée à

3. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre d'un mécanisme de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre produites, **par unité d'énergie**, sur l'ensemble du cycle de vie des carburants, sur la base d'une définition précise des éléments à prendre en considération pour le calcul de ces émissions afin de respecter les obligations établies aux paragraphes 1 et 2 du présent article, et qui sont destinées à modifier en les complétant des éléments non essentiels de la directive sont adoptées conformément

l'article 11, paragraphe 2.

à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2, **sur la base des orientations énoncées à l'annexe VI bis.**

Justification

La Commission propose que l'on s'en remette à la comitologie pour définir la méthode à utiliser pour mesurer, du puits au moteur, les gaz à effet de serre. Mais la question du choix de la méthode à employer présente des aspects très politiques. Il convient donc que le Parlement donne des orientations sur lesquelles le processus de comitologie devra se fonder. En ce qui concerne les réductions des émissions de gaz à effet de serre, il serait préférable de prévoir cinq réductions de 2 % chacune, plutôt que dix réductions annuelles, de 1 % chacune, et cela parce qu'il est plus facile de mettre en oeuvre des réductions de 2 % tous les deux ans.

Amendement 16

ARTICLE 1, POINT 5

Article 7 ter bis (nouveau) (directive 98/70/CE)

Article 7 ter bis

Critères de durabilité pour les biocarburants

1. Seuls les biocarburants qui satisfont aux critères de durabilité de la production et de la performance en matière de gaz à effet de serre pendant le cycle de vie, tels qu'énoncés à l'annexe VI ter, sont considérées comme contribuant à l'objectif de l'article 7 bis.

2. Les États membres acceptent les accords bilatéraux et multilatéraux entre la Communauté et des pays tiers comme preuve que les conditions énoncées à l'annexe VI ter sont remplies.

3. Les États membres acceptent la preuve du respect de régimes internationaux volontaires fixant des normes de production durable de produits agricoles ou forestiers comme preuve que les conditions énoncées à l'annexe VI ter sont remplies, à condition que les régimes en question aient été certifiés comme répondant à des normes suffisantes en matière de fiabilité, de transparence et de contrôle par des tiers indépendants. Une liste des régimes qui satisfont à ces

critères sera publiée et mise à jour périodiquement.

Les critères de durabilité énoncés à l'annexe VI ter sont adoptés selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 2.

Justification

La production de biomasse peut susciter des problèmes graves en matière de biodiversité et en matière sociale. La directive révisée concernant la qualité des carburants stimule la production de biomasse ayant une teneur relativement basse en gaz à effet de serre; mais, il faut prévoir, en sus, des critères relatifs à la biodiversité et des critères sociaux. Il importe que le Parlement formule des orientations concernant ces critères, au lieu que l'on s'en remette à la comitologie.

Amendement 17

ARTICLE 1, POINT 6

Article 8 bis (directive 98/70/CE)

La Commission *poursuit l'élaboration de* méthodes d'essai adaptées eu égard à l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants.

L'utilisation de l'additif métallique MMT dans les carburants est interdite à compter du 1^{er} janvier 2010. La Commission *élabore des* méthodes d'essai adaptées eu égard à l'utilisation d'additifs métalliques *autres que le MMT* dans les carburants.

Justification

Dans certains États membres, on ajoute du MMT à l'essence, afin d'améliorer la qualité, médiocre, de l'essence importée de Russie. L'emploi de cet additif et d'autres additifs métalliques est très dommageable pour l'environnement. Le MMT peut facilement être remplacé par des substances moins nocives, de sorte que l'emploi de cet additif doit être interdit à compter de 2010. En ce qui concerne les autres additifs métalliques, la Commission élaborera des méthodes d'essai adaptées.

Amendement 18

ARTICLE 1, POINT 7

Article 9, point c bis (nouveau) (directive 98/70/CE)

(c bis) la définition de l'expression "conditions climatiques de type polaire ou hivern rigoureux", en vue de restreindre le champ d'application de cette définition aux seules régions où les conditions

justifient un niveau de pression de vapeur maximal plus élevé.

Justification

Dans les États membres où prévalent des conditions climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux, le niveau de pression de vapeur maximal peut être plus élevé. La Commission propose une définition très large de ce qu'il faut entendre par "conditions climatiques de type polaire ou hivers rigoureux". Aussi faut-il examiner s'il n'est pas possible de restreindre le champ d'application de cette définition aux seules régions où, réellement, la pression de vapeur maximale devrait pouvoir être plus élevée.

Amendement 19

ARTICLE 1, POINT 7

Article 9, point (f) (directive 98/70/CE)

(f) l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants.

(f) l'utilisation d'additifs métalliques **autres que le MMT** dans les carburants.

Justification

Voir la justification de l'amendement 20.

Amendement 20

ARTICLE 1, POINT 7

Article 9, point (f bis) (nouveau) (directive 98/70/CE)

(f bis) le volume total des composants utilisés dans l'essence et dans le diesel, eu égard à la législation communautaire en matière d'environnement, en ce compris les objectifs de la directive-cadre sur l'eau et de ses directives filles.

Justification

Il apparaît que des organismes aquatiques sont parfois pollués par des produits utilisés dans le diesel ou dans l'essence, tels que le MTBE ou l'ETBE ou d'autres produits tels que le benzène. Cette question doit être étudiée à la lumière de la DCE et d'autres actes communautaires relatifs à l'environnement.

Amendement 21

ARTICLE 1, POINT 12, ALINÉA -1 (nouveau)

Annexe III, tableau (directive 98/70/CE)

Sur la ligne correspondant à la "Tension de vapeur Reid, période estivale", l'entrée qui figure dans la colonne "Maximum" est remplacée par "56,0⁵".

Justification

L'annexe III est applicable à l'essence qui a une teneur en biocarburant de 0 à 5 %. Comme l'essence contenant de 5 à 10 % de biocarburant est dénommée "essence à faible teneur en biocarburant", il convient de maintenir, pour l'essence contenant de 0 à 5 % de biocarburant, la simple dénomination "essence" qu'elle a dans l'actuelle directive 98/70/CE non modifiée.

Amendement 22

ARTICLE 1, POINT 12

Annexe III, note 5 en bas de page (directive 98/70/CE)

Le texte de la note 5 en bas de page est **modifié** par **l'ajout du** texte suivant:
"Lorsque le carburant contient **de l'éthanol**, la pression de vapeur maximale **en période estivale peut dépasser la limite de 60 kPa de la valeur indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI.**"

Le texte de la note 5 en bas de page est **remplacé** par le texte suivant: **"Pour les États membres qui connaissent des conditions climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux, la pression de vapeur maximale ne dépasse pas 66,0 kPa.** Lorsque le carburant contient **des biocarburants**, la pression de vapeur maximale **autorisée** en période estivale peut dépasser **56 kPa de 4 Kpa (voir annexe VI) si une teneur minimale en produit biologique de 3 % est respectée.**"

Justification

L'annexe III est applicable à l'essence qui a une teneur en biocarburant de 0 à 5 %. Comme l'essence contenant de 5 à 10 % de biocarburant est dénommée "essence à faible teneur en biocarburant", il convient de maintenir, pour l'essence contenant de 0 à 5 % de biocarburant, la simple dénomination "essence" qu'elle a dans l'actuelle directive 98/70/CE non modifiée.

Amendement 23

ARTICLE 1, POINT 13, a

Annexe IV, tableau (directive 98/70/CE)

(a) Sur la ligne correspondant aux "Hydrocarbures aromatiques polycycliques", l'entrée qui figure dans la colonne "Maximum" est remplacée par **"8"**.

(a) Sur la ligne correspondant aux "Hydrocarbures aromatiques polycycliques", l'entrée qui figure dans la colonne "Maximum" est remplacée par **"6"**.

Justification

Il est souhaitable de réduire autant que possible les émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), lesquels sont nuisibles. La Commission souhaite réduire de 11 % à 8 % la valeur maximale autorisée de HAP. Or, en moyenne, dans l'UE, les carburants contiennent environ 3 % de HAP; le niveau de 6 % est rarement dépassé. Le pourcentage maximal prescrit peut donc être encore réduit, jusqu'à 6 %.

Amendement 24

ARTICLE 1, POINT 15 BIS (nouveau)
Annexes VI bis et VI ter (nouvelles) (directive 98/70/CE)

15 bis. Les annexes VI bis et VI ter figurant dans l'annexe à la présente directive sont ajoutées.

Justification

Il est nécessaire de préciser la manière dont les performances des carburants en matière de gaz à effet de serre seront surveillées et réduites. C'est dans ce but que deux annexes nouvelles sont ajoutées.

Amendement 25

ANNEXE
Annexe V, sous-titre (directive 98/70/CE)

Type: Essence à teneur ***élevée*** en biocarburant

Type: Essence à ***faible*** teneur en biocarburant

Justification

L'annexe V contient des dispositions applicables à l'essence contenant de 0 à 10 % de biocarburant. Il est trompeur de dénommer une essence contenant une telle proportion de biocarburant "essence à teneur élevée en biocarburant". Cette expression devrait être réservée à l'essence ayant une teneur beaucoup plus élevée en biocarburant. De plus, il est préférable de mentionner, d'une part, l'essence contenant de 0 à 5 % de biocarburant et, d'autre part, l'essence, contenant de 5 à 10 % de biocarburant.

Amendement 26

ANNEXE
Annexe V, tableau, ligne 3, colonne 4 (directive 98/70/CE)

Pression de vapeur, période estivale

Pression de vapeur, période estivale

60,0 (°)

56,0 (°)

Justification

Voir la justification de l'amendement 25.

Amendement 27

ANNEXE

Annexe V, tableau, ligne 7, tiret 2 (directive 98/70/CE)

- **Éthanol** (des agents stabilisants peuvent être nécessaires) %v/v **10**

- **Biocarburant** (des agents stabilisants peuvent être nécessaires) %v/v **5-10**

Justification

Voir la justification de l'amendement 25.

Amendement 28

ANNEXE

Annexe V, note 4 en bas de page (directive 98/70/CE)

(4) Dans les États membres qui connaissent des conditions climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux, la pression de vapeur maximale ne dépasse pas **70,0** kPa. Lorsque le carburant contient de l'éthanol, la pression de vapeur maximale en période estivale peut dépasser la limite de 60 kPa de la valeur indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI.

(4) Dans les États membres qui connaissent des conditions climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux, la pression de vapeur maximale ne dépasse pas **66,0** kPa. Lorsque le carburant contient de l'éthanol, la pression de vapeur maximale en période estivale peut dépasser la limite de 60 kPa de la valeur indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI.

Justification

Voir justification de l'amendement 25.

Amendement 29

ANNEXE

Annexe VI (directive 98/70/CE)

DÉROGATION CONCERNANT LA
PRESSION DE VAPEUR AUTORISÉE
POUR L'ESSENCE CONTENANT **DE**
L'ÉTHANOL

DÉROGATION CONCERNANT LA
PRESSION DE VAPEUR AUTORISÉE
POUR L'ESSENCE CONTENANT **DES**

BIOCARBURANTS

<i>Teneur en éthanol (%v/v)</i>	<i>Dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite (kPa)</i>
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Lorsque la teneur en éthanol est comprise entre deux valeurs indiquées dans le tableau, le dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite est déterminé par extrapolation linéaire à partir des dépassements indiqués pour la teneur en éthanol immédiatement supérieure et pour la teneur immédiatement inférieure.

Un dépassement de 4 kPa est autorisé uniquement en cas d'incorporation de biocarburants en proportion allant de 3 % à 10 %.

Justification

Avec le dépassement proposé, la pression de vapeur s'élèverait jusqu'à 68 kPa et, en raison de l'augmentation des émissions de COV, la qualité de l'air se détériorerait. Or, pour les fournisseurs, l'incorporation d'éthanol ou d'autres biocarburants peut être un moyen important d'améliorer la performance de leurs carburants en matière de GES. Pour que la qualité de l'air ne se détériore pas, il faut donc que la pression de vapeur maximale générale soit abaissée à un niveau de 56 kPa. De plus, un dépassement d'un maximum de 4 kPa peut être autorisé. Avec cette approche, même avec le dépassement, la pression de vapeur maximale ne dépassera pas 60 kPa et la pollution atmosphérique n'augmentera pas.

Amendement 30

ANNEXE

Annexe VI bis (nouvelle) (directive 98/70/CE)

ANNEXE VI BIS

MÉTHODE DE MESURE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE GÉNÉRÉES PAR TOUS LES CARBURANTS PENDANT LEUR

CYCLE DE VIE

1. Dans les rapports sur les émissions de gaz à effet de serre générées par tous les carburants pendant leur cycle de vie, les éléments suivants seront pris en compte:

(a) Extraction/production de matières premières, y compris:

- le mode d'extraction, mesuré ou évalué par site d'extraction;

- une évaluation de la quantité d'énergie utilisée au cours de l'extraction, en ce compris torchage, fuites et autres formes de consommation d'énergie liées au processus;

- l'impact des modifications d'utilisation des sols, en ce compris les déplacements d'activités agricoles;

- la quantité d'énergie utilisée par la production et l'emploi de substances agrochimiques, par unité d'énergie;

- l'impact des produits dérivés;

- utilisation de carburants pour engins de production, par unité;

(b) Transport et distribution, y compris:

- transport à partir du puits jusqu'au premier lieu de raffinage/transfert, sur la base d'équivalents CO₂ moyens, par unité d'énergie;

- le nombre de kilomètres que représente le transport à partir du puits jusqu'au lieu de raffinage/de transfert;

- le nombre de kilomètres que représente le transport à partir du lieu de raffinage/de transfert jusqu'au point de vente, sur la base d'équivalents CO₂ moyens, par unité d'énergie;

(c) Conversion/raffinage, y compris:

- la quantité d'énergie utilisée dans le processus de conversion/raffinage, par unité d'énergie;

- la quantité d'équivalents CO₂ émis, par

unité d'énergie;

(d) Produit final:

- la teneur en carbone, par unité d'énergie.

2. Avant le 1^{er} janvier 2011, des normes de base concernant les carburants seront formulées pour les carburants sur la base des émissions de gaz à effet de serre générées pendant le cycle de vie, mesurées conformément au point 1 de la présente annexe. Seront pris pour normes soit les résultats des mesures concernant le fournisseur de carburants ayant la meilleure performance globale, soit la moyenne des trois meilleurs fournisseurs. Le cas échéant, une distinction pourra être faite entre pétrole brut naturel léger et pétrole brut naturel lourd.

3. À compter du 1^{er} janvier 2011, la réduction d'équivalents CO₂ prévue à l'article 7 bis, paragraphe 2, pourrait être déterminée sur la base des valeurs par défaut par site d'extraction ou d'une teneur fixe en équivalents CO₂ sur une base "du puits à la roue". Les fournisseurs de carburants peuvent s'écarter de cette valeur dans un sens positif s'ils peuvent prouver que leur produit a une moindre performance en matière de gaz à effet de serre par rapport à la valeur par défaut.

Justification

Cette annexe donne des orientations pour la méthode de mesure du CO₂ provenant de tous les carburants (y compris carburants fossiles, biocarburants, hydrogène). Si les fournisseurs peuvent atteindre l'objectif de réduction des émissions de carbone fixé à l'article 7 bis en utilisant de nouveaux carburants tels que l'hydrogène, il devrait en résulter une forte augmentation des investissements dans les nouvelles technologies des véhicules. La méthode comporte trois parties: la première décrit le processus de surveillance des émissions de GES tout au long de la chaîne; la deuxième fixe les normes de base relatives à la réduction des émissions de GES; quant à la troisième, elle décrit la phase de réduction et introduit la possibilité d'utiliser des valeurs par défaut.

Amendement 31

ANNEXE VI TER

**CRITÈRES DE DURABILITÉ POUR LA
PRODUCTION DE BIOCARBURANTS**

Biodiversité

Les critères relatifs à la biodiversité seront fondés sur un système où la biomasse est traçable, au moins en partie, jusqu'à sa source, où de la biomasse certifiée peut être mélangée à de la biomasse non certifiée et où toutes les entreprises de la chaîne de production de biomasse durable sont certifiées. Ce système devra garantir:

- que nulle production de biomasse n'a lieu à proximité de zones naturelles de valeur ou de zones publiques protégées, sauf si elles consistent en eaux résiduaires ou en jachères forestières;*
- que la production de biomasse n'entraîne aucun déboisement;*
- que les conventions et réglementations internationales sont respectées;*
- que la production de biocarburants n'entraîne aucune pénurie d'eau.*

Critères sociaux

Les critères sociaux relatifs à la production de biocarburants comporteront les éléments suivants:

- obligation de faire rapport sur les conséquences sociales de la production de matières premières biologiques, notamment sur les prix des denrées alimentaires;*
- déclaration de consentement émanant des communautés/populations locales.*

Justification

La production de biomasse peut donner lieu à des problèmes graves en matière de biodiversité et en matière sociale. La directive révisée concernant la qualité des biocarburants stimule la production de biomasse ayant une teneur relativement faible en gaz à effet de serre. Mais il faut, aussi, des critères afférents à la biodiversité et des critères

sociaux. Le système de vérification proposé prévoit que l'origine de la biomasse sera vérifiée de façon efficace, de manière à garantir qu'il n'y a pas perte de biodiversité, et cela tout en permettant une mise en oeuvre sur grande échelle.

Quant aux critères sociaux, ils devraient être fondés sur une information de qualité et sur le consentement des habitants.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La révision de la directive concernant la qualité des carburants a un double objectif. Tout d'abord, améliorer la qualité de l'air en réduisant, entre autres, les émissions de soufre et de HAP. Deuxième objectif: contribuer à la lutte contre le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre produites par les carburants utilisés dans le secteur des transports. Ce second objectif représente une décision politique remarquable. Tout d'abord, les émissions de gaz à effet de serre doivent être mesurées tout au long du cycle de vie: extraction, production, transport, distribution et utilisation finale. L'étape suivante consiste à réduire les émissions. C'est la première fois qu'un objectif de réduction est appliqué à un produit matériel (carburant) sur la base d'une analyse du cycle de vie. On notera que, aux États-Unis, l'État de Californie a annoncé, presque en même temps, une initiative similaire, ce qui a ouvert une perspective de coopération productive avec les États-Unis. Pour préparer le débat politique, les coordinateurs de la commission de l'environnement du Parlement européen ont fait réaliser une étude. Cette étude, intitulée *Inclusion of sustainability criteria in the Fuel Quality Directive*, a été publiée au début de juillet. Le 5 juillet, la commission ENVI et le service politique ont organisé un atelier au cours duquel des experts ont exposé leurs vues et auquel les parties intéressées avaient été invitées. Ont ainsi participé au débat quelque 50 personnes, dont des représentants de la Commission, du CES, des États membres, de la présidence du Conseil, du secteur pétrolier, de la mouvance écologique et des producteurs de biocarburants. Au cours des derniers mois, le rapporteur a eu de nombreux entretiens, tant avec des parties intéressées qu'avec des experts. En mai, il a participé, en Californie, à un symposium sur le thème à l'examen. Différentes options, concernant, d'une part, la qualité de l'air et, d'autre part, les objectifs à fixer en matière de climat, demandent à être précisées.

1. Qualité de l'air

La directive concernant la qualité des carburants fixe de nouvelles normes applicables au dioxyde de soufre et aux hydrocarbures aromatiques polycycliques. En ce qui concerne la teneur en soufre des carburants pour bateaux de navigation intérieure, la Commission propose de la réduire en deux étapes: elle serait réduite à 300 mg/kg le 31 décembre 2009 et à 10 mg/kg le 31 décembre 2011. La Commission justifie cette approche en deux étapes par la consommation supplémentaire d'énergie nécessaire pour réduire la teneur en soufre des carburants. À cela, cependant, on objectera qu'un carburant ayant une faible teneur en soufre rend possibles des moteurs pour bateau plus efficaces. L'utilisation supplémentaire d'énergie intervenant dans la raffinerie est largement compensée par la réduction de consommation de carburant sur les bateaux. Les moteurs de bateau plus efficaces sont déjà disponibles.

La Commission propose de réduire de 11 % à 8 % la teneur maximale admissible d'hydrocarbures aromatiques polycycliques dans les carburants. Or, dans l'UE, le niveau moyen se situe entre 3 et 4 %; le niveau de 6 % est rarement dépassé. Il serait donc possible, sans grand surcoût, d'abaisser encore, de 8 % à 6 %, le pourcentage maximum.

Pression de vapeur et éthanol

Autre point: la pression de vapeur. Plus la pression de vapeur est grande, plus fortes sont les émissions de composés organiques volatils (COV). Les COV jouent un rôle important dans la formation d'ozone. Par temps chaud, la formation d'ozone peut être un problème de santé important. Dans sa résolution sur la stratégie thématique sur la qualité de l'air, le Parlement a demandé que l'on fasse preuve de plus d'ambition, précisément à cause de la toxicité des émissions de COV. La Commission ne propose pas de réduction supplémentaire et souhaite maintenir la pression de vapeur maximale admissible à 60 kPa, avec possibilité, dans des conditions climatiques de type polaire, de passer à 70 kPa, de manière que, même dans les régions connaissant un climat de type polaire, les voitures puissent démarrer. De plus, la Commission propose même une augmentation en cas d'incorporation d'éthanol. L'incorporation d'éthanol produit un effet secondaire: la pression de vapeur augmente, ce qui accroît le dégagement de COV dans l'atmosphère. L'augmentation de la pression de vapeur n'est pas strictement proportionnelle à la quantité d'éthanol incorporée. Elle atteint un maximum pour 5 % d'éthanol incorporé, puis retombe progressivement.

Pour arriver à une proposition équilibrée, le rapporteur s'est inspiré de ce qui se fait aux États-Unis. Dans la plupart des États de ce pays, la pression de vapeur maximale autorisée est considérablement plus basse: 48 kPa. Nulle augmentation n'est prévue en cas d'incorporation d'éthanol, bien que les États où la qualité de l'air le permet en ait la possibilité. Nul obstacle technique n'empêche de rendre obligatoire, dans l'UE aussi, une pression de vapeur plus basse. Une pression de vapeur de 56 kPa est possible. En outre, on peut se demander dans quelle mesure une exception doit être faite pour l'éthanol. Compte tenu de l'augmentation rapide de la pression de vapeur en cas d'incorporation d'une petite fraction d'éthanol, ce serait donner une mauvaise incitation que d'autoriser une augmentation de la pression de vapeur en cas d'incorporation d'un petit pourcentage. Dans ce cas, en effet, une contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre irait de pair avec une détérioration disproportionnée de la qualité de l'air. Le rapporteur propose donc un dépassement limité, de 4 kPa en cas d'incorporation d'au moins 3 % de biocarburants.

Propositions

En résumé, le rapporteur propose:

- d'accélérer la réduction de la teneur en soufre des carburants pour bateaux de navigation intérieure;
- d'abaisser la quantité maximale admissible de HAP;
- d'interdire l'additif MMT nocif;
- d'abaisser la pression de vapeur et de n'autoriser une dérogation qu'en cas d'incorporation d'une proportion de biocarburants allant de 3 % à 10 %.

2. Gaz à effet de serre

Dans l'UE, c'est aux transports routiers que sont imputables quelque 20 % des émissions de gaz à effet de serre. Si l'on veut réduire de 30 % les émissions de CO₂ pour 2020, il faut que les voitures deviennent beaucoup plus efficaces; mais il faut aussi réduire les émissions de CO₂ produites par le carburant. La Commission propose que les émissions de gaz à effet de serre soient d'abord mesurées, puis réduites, au cours de la période 2011-2020, de 1 % par an. En gros, les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants résultent, pour 85 %, de la combustion qui s'effectue dans les voitures et, pour 15 %, de l'ensemble du processus de

production et de raffinage, en ce compris le transport et la distribution des carburants. La proposition de la Commission prévoyant de réduire les émissions mérite d'être soutenue sans réserve. Pour réaliser cette réduction, les fournisseurs de carburants peuvent choisir de rendre plus efficace le processus d'extraction et de raffinage, de sorte qu'il faille moins d'énergie pour extraire le pétrole et le transformer en essence ou en diesel. Il ressort d'études comparatives réalisées, entre autres, par Kristina Holmgren, du *IVL Swedish Environmental Research Institute*, que, dans l'UE, les raffineries diffèrent et qu'il existe encore de nombreuses possibilités d'économie d'énergie qui ne sont pas exploitées. Il y a une autre option: produire et commercialiser d'autres carburants, tels que le gaz naturel, l'hydrogène ou le GPL. Bien entendu, la production de ces carburants alternatifs doit être soumise à la même analyse *Well to Wheel*. Une troisième possibilité consiste à incorporer des biocarburants. Ici aussi, l'approche *Well to Wheel* doit être appliquée, à la suite de quoi on donnera la préférence aux biocarburants qui présentent un bilan "gaz à effet de serre" meilleur que celui des combustibles fossiles. Cette proposition offre aux fournisseurs de carburants suffisamment d'options pour qu'ils puissent se déterminer et fournir les carburants qui présentent un meilleur bilan "carbone". Cette proposition mérite notre soutien total. La proposition de la Commission appelle néanmoins un certain nombre d'observations:

1. Fixation de la méthode

La Commission propose que l'approche *Well to Wheel* soit fixée dans le cadre de la comitologie. Comme il y a là certains choix politiques importants à faire, il faut que le Parlement codécide un certain nombre d'orientations. À cet effet, on peut formuler, dans une annexe nouvelle, des orientations qui pourront ensuite être précisées dans le cadre de la procédure de comitologie. Dans le cadre de ces orientations, on peut notamment faire des choix concernant l'année de référence et la norme.

2. L'année de référence et la norme

Les compagnies pétrolières diffèrent les unes des autres par la mesure dans laquelle elles ont investi dans les améliorations d'efficacité. La proposition de la Commission prévoit que chaque fournisseur serait tenu de fournir des données concernant les émissions de gaz à effet de serre, et ce serait là la norme. Il en résulterait que, pour chaque entreprise, on appliquerait une norme particulière, ce qui va contre la logique du marché intérieur. Cela va aussi contre le sentiment de justice: les entreprises qui ont investi dans des améliorations seraient lésées, car elles devraient satisfaire à des normes plus rigoureuses que leurs concurrentes qui ont moins investi dans l'efficacité. Pour garantir l'égalité des conditions de concurrence, il faut une norme communautaire. Idéalement, l'année de référence devrait se situer dans le passé, de manière que les comportements ne soient pas influencés par des motivations stratégiques. Dans ce cas, il faut recourir à des études existantes. Comme de nombreuses données font défaut et que les fournisseurs de carburants et les producteurs de biocarburants ne souscrivent pas tous clairement aux résultats de ces études, il est préférable que l'année de référence se situe dans l'avenir, et cela le plus tôt possible après l'adoption de la directive. Ainsi, chaque fournisseur pourra et devra fournir des données.

3. L'objectif

L'objectif proposé est de 1 % par an. Selon les experts, sa réalisation demandera un effort considérable; mais, bien entendu, cela dépendra fortement du point de départ ou de la norme de base. On se demande naturellement comment choisir cette norme sur la base des données fournies par les producteurs de carburants. On recommande de ne retenir ni la norme la plus basse ni la norme moyenne. Une norme appropriée suppose une approche maximaliste: la meilleure entreprise (ou, par exemple, la moyenne des trois meilleures entreprises) servirait de modèle aux autres. Mais, ici, encore une observation: on peut supposer que la meilleure entreprise travaillera avec du pétrole léger, lequel, d'ailleurs, demande moins de traitement et de raffinage. Si la meilleure entreprise fixe la norme, tous les autres fournisseurs européens de carburants seront fortement incités, voire obligés d'utiliser, eux aussi, un pétrole aussi léger que possible. Ceci entraînerait une hausse du cours du pétrole léger et aurait pour conséquence que le pétrole lourd irait à des pays tels que la Chine et l'Inde. Ce qui ne serait pas nécessairement meilleur pour ce qui est du niveau mondial d'émission de gaz à effet de serre: les émissions seraient simplement transférées des entreprises européennes vers d'autres entreprises. Pour garantir une véritable réduction, il pourrait être nécessaire d'instaurer deux normes: une pour le pétrole lourd et une pour le pétrole léger. Mais il n'est possible de vérifier cette nécessité que sur la base des données concernant le véritable niveau d'émissions imputable aux fournisseurs de carburants. De plus, la réduction proposée, 1 % par an, serait difficile à maintenir. Une réduction de 2 % tous les deux ans serait plus aisée et permettrait la même réduction totale des émissions pour 2020.

4. La chaîne tout entière

La proposition de la Commission évoque expressément une approche *Well to Wheel*: on prend en compte les émissions tout au long de la chaîne. Pour les combustibles fossiles, la chaîne comprend: extraction du pétrole, torchage, premier traitement, transport, raffinage, distribution et rejet lors de la combustion dans le moteur. Pour les biocarburants, il en va de même; mais les facteurs à prendre en compte sont plutôt l'emploi d'adjuvants (engrais) et les modifications dans l'utilisation des sols. En annexe, ces critères sont énumérées de façon telle qu'ils s'appliquent au pétrole, au gaz, à l'hydrogène et aux biocarburants. On pourrait aussi prévoir, pour chaque carburant, une méthode particulière; mais cette approche garantit que la méthode est neutre sur le plan technologique et ne comporte aucune incitation cachée en faveur de l'un ou l'autre carburant. C'est le fournisseur de carburants qui pourra choisir l'option optimale.

5. Champ d'application

La proposition de la Commission n'évoque pas l'hydrogène. Or, il importe d'offrir aux fournisseurs de carburants un éventail de choix optimal et de ne pas tout miser sur la mise en oeuvre des biocarburants. C'est pourquoi on a adapté l'article 2, relatif au champ d'application. Un point difficile: l'électricité. Bien sûr, on se féliciterait que des voitures roulent à l'électricité, une électricité produite de façon durable. Certains constructeurs automobiles prévoient l'avènement de la voiture que l'on chargera chez soi en mettant la prise. Dans ces conditions, les actuels fournisseurs de carburants seraient en grande partie hors jeu. En principe, étendre le champ d'application pour qu'il couvre aussi l'électricité serait une bonne chose; mais, généralement, les fournisseurs de carburants ne livrent pas d'électricité. Un régime de négoce serait une solution, mais cela compliquerait à nouveau la directive.

6. Critères de durabilité

Même si les fournisseurs de carburants disposent de plusieurs possibilités pour se conformer aux obligations en matière de réduction, on ne saurait nier que cet objectif représente une forte incitation dans le sens de l'utilisation de biocarburants. À cet égard, il va de soi que l'incorporation de biocarburants dont une analyse *Well to Wheel* montrerait qu'ils émettent encore plus de gaz à effet de serre ou à peine moins ne serait pas un progrès. Il n'est donc pas nécessaire de prévoir un critère qui fixe expressément une exigence minimale en ce qui concerne la performance en matière de gaz à effet de serre: les fournisseurs de carburants n'auront aucune raison d'incorporer des biocarburants qui ne présentent pas une bonne efficacité en matière de CO₂.

Il en va autrement des critères de durabilité. On se préoccupe, avec raison, des conséquences qu'une utilisation, à grande échelle, des biocarburants entraînerait pour la biodiversité, pour l'environnement, mais aussi pour les relations sociales. Il n'est pas facile de formuler des critères qu'approuverait l'Organisation mondiale du commerce. Certains pays européens ont déjà franchi une première étape. Sur la base des positions (provisoires) du Royaume-Uni, de l'Allemagne et des Pays-Bas, on a formulé, en annexe [annexe VI ter], un certain nombre de critères qui répondent aux préoccupations concernant les biocarburants. En ce qui concerne les critères sociaux, il s'agit, en premier lieu, d'une obligation de suivre les conséquences sociales et d'obtenir l'assentiment des populations locales. En ce qui concerne la biodiversité, il s'agit notamment de l'utilisation de l'eau et de la proximité de régions naturelles de grande valeur.

7. Convergence avec d'autres réglementations: ETS (commerce des émissions) et objectif en matière de biocarburants

On discute beaucoup de la convergence avec d'autres dispositions législatives et initiatives. Le Conseil européen a souscrit à un objectif contraignant prévoyant l'incorporation de 10 % de biocarburants, et cela à deux conditions. Il doit s'agir de biocarburants durables, et les technologies de la deuxième génération doivent être suffisamment développées. Il est évident que les objectifs de durabilité énoncés dans l'annexe à la directive à l'examen ne sauraient diverger de la condition générale de durabilité formulée par le Conseil. La Commission s'emploie actuellement à définir des critères. Éventuellement, à un stade ultérieur, l'annexe VI ter pourra simplement renvoyer à une liste de critères qui aura été établie. Seconde convergence: le commerce des émissions. Les raffineries relèvent du régime ETS et doivent rendre compte de leurs émissions et acheter des droits supplémentaires si elles produisent des émissions en excès sur les droits reçus. Selon certains, cela suffit pour garantir que les raffineries auront un comportement responsable en matière d'émissions de CO₂, de sorte qu'elles ne devraient pas être soumises à l'obligation de présenter des rapports. Par ailleurs, d'aucuns considèrent que le régime ETS n'est qu'une incitation à réduire les émissions de CO₂, et non pas une exigence absolue. Les compagnies pétrolières peuvent d'ailleurs choisir d'acheter des droits d'émission de CO₂ sur le marché. Le régime ETS et la directive à l'examen sont incitatifs; ni l'un ni l'autre n'imposent des améliorations de l'efficacité dans les raffineries. En un mot, ces deux régimes se renforcent mutuellement et ne sont nullement contradictoires.

8. Conclusion

Les modifications présentées par le rapporteur visent aux objectifs suivants: efficacité maximale, égalité des conditions de concurrence et objectifs ambitieux mais raisonnables. De plus, il importe que la directive soit neutre sur le plan technologique, en ce sens qu'elle ne doit comporter aucune stimulation supplémentaire en faveur de tel carburant ou de telle technologie. En résumé, on propose les modifications suivantes:

- annexe VI bis: orientations relatives aux méthodes de mesure, en ce compris la possibilité d'utiliser des valeurs standard (default values), une approche maximaliste et, le cas échéant, l'application de normes différentes pour le pétrole léger et pour le pétrole lourd;
- annexe VI ter: critères de durabilité: obligations en matière de biodiversité et en matière sociale;
- extension du champ d'application de la directive: l'utilisation d'hydrogène pour réduire les émissions de CO₂ est rendue possible;
- plus de flexibilité: jusque et y compris 2020, les émissions seraient réduites de 2 % tous les deux ans, au lieu de l'être de 1 % par an;
- garanties de durabilité dans un article 7 quater nouveau.