

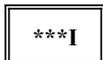
20 mars 1997

A4-0096/97

Commented [COMMENT1]:

(Amendement ##)

→##←



RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (COM(96)0248 - C4-0462/96 - 96/0163(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs

Rapporteur: M. Noël Mamère

SOMMAIRE

Page

Page réglementaire.....	3
A. PROPOSITION LÉGISLATIVE	4
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE	
B. EXPOSÉ DES MOTIFS	
Avis de la commission des budgets	
Avis de la commission économique, monétaire et de la politique industrielle.....	
Avis de la commission de la recherche, du développement technologique et de l'énergie	

Par lettre du 29 août 1996, la Commission a soumis au Parlement européen, conformément à l'article 189 B, paragraphe 2, et à l'article 100 A du traité CE une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil.

Au cours de la séance du 20 septembre 1996, le Président du Parlement européen a annoncé qu'il avait renvoyé cette proposition, pour examen au fond, à la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs et, pour avis, à la commission des budgets, à la commission économique, monétaire et de la politique industrielle, à la commission de la recherche, du développement technologique et de l'énergie et à la commission des transports et du tourisme.

Au cours de sa réunion du 7 mai 1996, la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs a nommé M. Mamère rapporteur.

Au cours de ses réunions des 4 février et 19 mars 1997, elle a examiné la proposition de la Commission ainsi que le projet de rapport.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté le projet de résolution législative par 32 voix contre 4 et 1 abstention.

Ont participé au vote les députés Kenneth Collins, président; Poggiolini et Lannoye, vice-présidents; Mamère, rapporteur; d'Aboville, Aparicio Sánchez (suppléant M. Apolinário), Blokland, Bowe, Correia (suppléant Mme van Putten), Eisma, Estevan Bolea (suppléant M. Campoy Zueco), Flemming, Garosci, (suppléant M. Viceconte), González Álvarez, Graenitz, Hautala (suppléant Mme Breyer), Holm (suppléant M. Tamino, conformément à l'article 138, paragraphe 2, du règlement), Hulthén, Koch (suppléant M. Florenz), Kokkola, Kronberger, Kuhn, Lange (suppléant M. Whitehead), Liese (suppléant Mme Jackson), Marinucci, Mendonça (suppléant M. Trakatellis), Myller (suppléant Mme Kirsten Jensen), Needle, Olsson, Oomen-Ruijten, Pollack, Roth-Behrendt, Schleicher, Schnellhardt, Valverde López, Virgin et White.

Les avis de la commission des budgets, de la commission économique, monétaire et de la politique industrielle et de la commission de la recherche, du développement technologique et de l'énergie sont joints au présent rapport. La commission des transports et du tourisme a décidé de ne pas émettre d'avis.

Le rapport a été déposé le 20 mars 1997.

Le délai de dépôt des amendements sera indiqué dans le projet d'ordre du jour de la période de session au cours de laquelle le rapport sera examiné.

A.
PROPOSITION LÉGISLATIVE

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (Com(96)0248 - C4-0462/96 - 96/0163(COD))

Cette proposition est approuvée avec les modifications suivantes:

Texte proposé par la Commission()

Modifications apportées par le Parlement

(Amendement 1)
Premier considérant

(¹) JO ...

1) considérant que les disparités entre les législations ou mesures administratives adoptées par les États membres en matière de spécifications applicables aux carburants classiques et aux carburants de substitution utilisés dans les véhicules à allumage par étincelle et à moteur diesel entravent les échanges dans la Communauté, risquant ainsi d'affecter directement l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur; qu'il apparaît donc nécessaire, en vertu des dispositions de l'article 3 B du traité, de rapprocher les législations dans ce domaine,

1) considérant que les disparités entre les législations ou mesures administratives adoptées par les États membres en matière de spécifications minimales obligatoires applicables aux carburants classiques et aux carburants de substitution utilisés dans les véhicules à allumage par étincelle et à moteur diesel risquent d'affecter directement l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur, ainsi que la compétitivité internationale des secteurs européens de la construction automobile et du raffinage; qu'il apparaît donc nécessaire, en vertu des dispositions de l'article 3 B du traité, de rapprocher les législations dans ce domaine,

(Amendement 2)
Deuxième considérant

2) considérant que l'article 100 A paragraphe 3 du traité prévoit que la Commission prenne pour base un niveau de protection élevé dans les propositions qu'elle présente en vue de l'établissement et du fonctionnement du marché intérieur, dans le domaine de la protection de l'environnement;

2) considérant que l'article 100 A paragraphe 3 du traité prévoit que la Commission prenne pour base un niveau de protection élevé dans les propositions qu'elle présente en vue de l'établissement et du fonctionnement du marché intérieur, dans les domaines de la santé et de la protection de l'environnement;

(Amendement 3)
Troisième considérant

3) considérant que les polluants atmosphériques primaires tels que les oxydes d'azote, les hydrocarbures imbrûlés et les particules sont dégagés en quantités considérables dans les gaz d'échappement et d'évaporation des véhicules à moteur et présentent ainsi un grand risque pour la santé humaine et pour l'environnement, soit directement, soit indirectement par le biais du développement de l'ozone, polluant secondaire,

3) considérant que les polluants atmosphériques primaires tels que les oxydes d'azote, les hydrocarbures imbrûlés, les particules, les monoxydes de carbone, le benzène, les autres émissions toxiques de gaz d'échappement et leurs polluants secondaires comme l'ozone sont dégagés en quantités considérables dans les gaz d'échappement et d'évaporation des véhicules à moteur et présentent ainsi un grand risque pour la santé humaine et pour l'environnement, soit directement, soit indirectement,

(Amendement 4)

Cinquième considérant bis (nouveau)

5 bis) considérant qu'en plus d'une première phase de spécifications pour les carburants, débutant en l'an 2000, un second niveau, entrant en vigueur en 2005, doit être fixé afin de permettre à l'industrie de réaliser les investissements nécessaires pour adapter son outil de production;

(Amendement 5)

Cinquième considérant ter (nouveau)

5 ter) considérant que des carburants essence et diesel respectant les niveaux de spécifications établies aux annexes 1 et 2 sont déjà disponibles sur le marché dans l'Union européenne;

(Amendement 6)

Sixième considérant

6) considérant que le programme européen auto-oil, décrit dans la communication de la Commission⁽⁸⁾ sur la stratégie future pour la maîtrise des émissions atmosphériques du transport routier, fournit la base scientifique,

6) considérant que le programme européen auto-oil, décrit dans la communication de la Commission⁽⁸⁾ sur la stratégie future pour la maîtrise des émissions atmosphériques du transport routier, fournit des éléments de

technique et économique de l'introduction, au niveau communautaire, des nouvelles spécifications environnementales applicables à l'essence et au carburant diesel;

base scientifique, technique et économique permettant de recommander l'introduction, au niveau communautaire, des nouvelles spécifications environnementales applicables à l'essence et au carburant diesel;

(Amendement 7)

Sixième considérant bis (nouveau)

6 bis) considérant que, dans la mesure où le coûts des mesures adoptées seront de toute façon à la charge des consommateurs, l'étude auto-oil n'a pas pris en compte une analyse macro-économique coûts/bénéfices incluant les aspects coûts/efficacité mais aussi les coûts sociaux et notamment les économies que des normes renforcées de qualité de l'air permettront de réaliser sur les systèmes de santé;

(Amendement 8)

Septième considérant

7) considérant que l'introduction de spécifications environnementales applicables à l'essence et au carburant diesel représente un élément important de l'ensemble de mesures rentables de portée européenne, nationale régionale et locale qui ont été recensées par le programme européen auto oil;

7) considérant que l'introduction de spécifications environnementales applicables à l'essence et au carburant diesel représente un élément important de l'ensemble de mesures rentables de portée européenne, nationale régionale et locale qui doivent être mises en oeuvre

(Amendement 9)

Huitième considérant

Sans objet en français

(Amendement 10)

Huitième considérant bis (nouveau)

8 bis) considérant qu'il est nécessaire d'obtenir à court terme une réduction des

émissions polluantes des véhicules dans les zones urbaines, et notamment des polluants primaires tels que les hydrocarbures imbrûlés et le monoxyde de carbone, des polluants secondaires tels que l'ozone, des émissions toxiques telles que le benzène et des émissions de particules;

considérant que la réduction des émissions polluantes des véhicules dans les zones urbaines peut être réalisée immédiatement, en ce qui concerne les véhicules équipés de moteur à allumage commandé, en modifiant la composition du carburant,

(Amendement 11)

Huitième considérant ter (nouveau)

8 ter) considérant que l'incorporation d'oxygène et la réduction significative des aromatiques, des oléfines, du benzène et du soufre permettent d'obtenir un carburant de meilleure qualité du point de vue environnemental; considérant qu'il est approprié, à cette fin, d'encourager l'utilisation des composés oxygénés,

(Amendement 12)

Neuvième considérant

9) considérant que la présente directive devrait s'appliquer sans préjudice des dispositions de la directive 92/81/CEE du Conseil⁽⁹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE⁽¹⁰⁾, et notamment de son article 8 paragraphe 4;

9) considérant que les dispositions de la directive 92/81/CEE du Conseil⁽⁹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE⁽¹⁰⁾, et notamment de son article 8 paragraphe 4, interdisent aux États membres de moduler les droits d'accises pour améliorer la qualité des carburants au-delà des spécifications communautaires;

(Amendement 13)

Neuvième considérant bis (nouveau)

9 bis) considérant qu'il conviendrait que les États membres puissent, en modulant les droits d'accises, utiliser des mesures

d'incitation fiscale pour introduire des carburants améliorés en fonction des priorités, capacités et besoins nationaux;

(Amendement 14)
Dixième considérant

10) considérant que, de manière générale, des spécifications applicables aux carburants en vue de limiter les émissions tant à l'échappement que par évaporation font défaut,

10) considérant que, de manière générale, des spécifications minimales applicables aux carburants en vue de limiter les émissions tant à l'échappement que par évaporation font défaut,

(Amendement 15)
Douzième considérant

12) considérant que la nécessité de réduire les émissions de véhicules et l'existence des technologies de raffinage nécessaires justifient l'établissement de spécifications environnementales applicables aux carburants en vue de la commercialisation de l'essence sans plomb et du carburant diesel,

12) considérant que la nécessité de réduire les émissions de véhicules et l'existence des technologies de raffinage nécessaires justifient l'établissement de spécifications environne-mentales minimales applicables aux carburants en vue de la commercialisation de l'essence sans plomb et du carburant diesel,

(Amendement 16)
Douzième considérant bis (nouveau)

12 bis) considérant que l'application de la présente directive permettant aux distributeurs de disposer, dès l'an 2000, de l'infrastructure auparavant attribuée à la distribution du carburant plombé, il semble opportun de prévoir la mise en place de deux types de carburants diesel dont un diesel de meilleure qualité;

(Amendement 17)
Quatorzième considérant

14) considérant que les États membres devraient instaurer des systèmes de surveillance pour assurer le respect des

14) considérant que les États membres devraient instaurer des systèmes de surveillance pour assurer le respect des

normes de qualité des carburants prévues par la présente directive; que ces systèmes de surveillance devraient être fondés sur des procédures communes d'échantillonnage et d'essai,

normes de qualité minimales des carburants prévues par la présente directive; que ces systèmes de surveillance devraient être fondés sur des procédures communes d'échantillonnage et d'essai,

(Amendement 18)

Quatorzième considérant bis (nouveau)

14 bis) considérant que le niveau actuel des émissions de gaz d'échappement est sensiblement plus élevé que celui prévu pour l'an 2010 et que les quantités de gaz d'échappement tolérées par les directives actuellement en vigueur ainsi que par celles qui devraient entrer en vigueur dans le cadre de l'initiative auto-oil sont toujours insuffisantes pour atteindre les objectifs actuels de qualité de l'air de la Communauté en l'an 2010.

(Amendement 19)

Quatorzième considérant ter (nouveau)

considérant qu'il est possible, pour ne pas entraîner de coûts excessifs pour le consommateur, de développer progressivement des normes de qualité minimales obligatoires à l'échelle de la Communauté, et que les États membres doivent pouvoir recourir à une différenciation fiscale afin d'accroître l'usage des carburants les plus évolués.

(Amendement 20)

Quinzième considérant

15) considérant que, sur la base d'une évaluation complète, la Commission devrait, dans les douze mois suivant l'adoption de la présente directive et en aucun cas pas plus tard que 31 décembre 1998, présenter une proposition de modification des dispositions de la présente directive;

15) considérant que, sur la base d'une évaluation complète, la Commission devrait, dans les douze mois suivant l'adoption de la présente directive et en aucun cas pas plus tard que 31 décembre 1999, présenter une proposition de modification des dispositions de la présente directive permettant au moins

d'atteindre les valeurs de spécifications proposées pour l'année 2005 à l'annexe 1;

(Amendement 21)

Quinzième considérant bis (nouveau)

15 bis) considérant que la Commission devrait s'assurer qu'à partir du 1er janvier 2005 le carburant diesel dont les spécifications sont proposées à l'annexe 2A ne sera plus présent sur le marché et présenter, au plus tard le 31 décembre 1999, une proposition de modification permettant au minimum d'atteindre les niveaux de spécifications proposés à l'annexe 2B;

(Amendement 22)

Quinzième considérant ter (nouveau)

15 ter) considérant l'existence des flottes de véhicules captives (autobus, taxis, véhicules utilitaires...) responsables d'une large part de pollution urbaine et qui pourraient avantageusement bénéficier de spécifications particulières.

(Amendement 23)

Quinzième considérant quater (nouveau)

15 quater) considérant que la Commission européenne devra proposer des spécifications applicables aux carburants GPL, GNV et biocarburants dans le contexte du processus Auto-oil 2.

(Amendement 24)

Article premier

La présente directive fixe, aux fins de la protection de la santé et de l'environnement, les spécifications techniques applicables à tous les carburants, classiques et de

La présente directive fixe, aux fins de la protection de la santé et de l'environnement, les spécifications techniques minimales applicables à tous les carburants, classiques

substitution, destinés à être utilisés par les véhicules à allumage par étincelle et à moteur diesel.

et de substitution, destinés à être utilisés par les véhicules à allumage par étincelle et à moteur diesel.

(Amendement 25)
Article 3, paragraphe 3

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, les États membres peuvent continuer à permettre la mise sur le marché d'essence plombée sur leur territoire durant trois ans à dater de l'adoption de la présente directive, mais en tout cas pas au-delà du 1er janvier 2002, s'il peut être prouvé que l'introduction d'une suppression totale de la mise sur le marché d'essence plombée dès le 1er janvier 2000 entraînerait de sévères difficultés socio-économiques.

Supprimé

Les États membres souhaitant faire usage de la dérogation doivent informer la Commission avant le 1er janvier 1999. Ils fournissent aussi à la Commission une justification de la demande de dérogation.

La Commission peut autoriser une dérogation pour la mise sur le marché d'essence plombée.

La Commission notifie sa décision aux États membres et en informe le Conseil.

(Amendement 26)
Article 4

Les États membres veillent à ce que le carburant diesel ne puisse être commercialisé sur leur territoire que si certains paramètres importants pour l'environnement sont conformes aux spécifications fixées à l'annexe II.

Les États membres veillent à ce que le carburant diesel ne puisse être commercialisé sur leur territoire que si certains paramètres importants pour l'environnement sont conformes aux spécifications fixées aux annexes 2A et 2B.

Les États membres veillent à ce que le carburant diesel dont les spécifications sont établies à l'annexe 2B soit mis sur le marché

en quantités suffisantes.

Les États membres veillent à ce que le carburant diesel dont les spécifications sont établies à l'annexe 2A ne puisse plus être commercialisé sur leur territoire à partir du 1er janvier 2005.

(Amendement 27)
Article 5 bis (nouveau)

Lors de la révision de la directive du Conseil 92/81/CEE, modifiée par la directive 94/74/CE, la Commission propose au Conseil et au Parlement européen des dispositions visant l'utilisation active de mesures d'incitation fiscale passant par une modulation des droits d'accises, afin de faciliter l'introduction de carburants améliorés, en précisant les procédures à suivre par les États membres qui souhaitent faire usage de cette possibilité.

(Amendement 28)
Article 6, paragraphe 2, 2e alinéa

La Commission, après communication aux autres États membres de l'information reçue peut autoriser les mesures spécifiques pour la mise sur le marché de carburants plus propres, comme proposé par l'État membre en question.

La Commission, après consultation du comité prévu à l'article 11 de la présente directive, peut autoriser les mesures spécifiques pour la mise sur le marché de carburants plus propres, comme proposé par l'État membre en question.

(Amendement 29)
Article 6, paragraphe 2, troisième alinéa

La Commission notifie sa décision au Conseil et aux autres États membres.

La Commission notifie sa décision au Parlement européen, au Conseil et aux autres États membres.

(Amendement 30)

Article 6, paragraphe 2, quatrième et cinquième alinéas

Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans le mois qui suit la notification de la décision.

Supprimé

Le Conseil, à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans le mois qui suit sa saisine.

Supprimé

(Amendement 31)

Article 7, premier alinéa

Si un changement inattendu dans l'approvisionnement en pétrole brut ou en produits pétroliers rendait difficile le respect des exigences de qualité de carburant énoncées aux articles 3 et 4 pour une raffinerie d'un État membre, l'État membre en informe la Commission. La Commission, après en avoir informé les autres États membres, peut autoriser des valeurs limites plus élevées dans cet État membre, pour un ou plusieurs paramètres de ce carburant, pour une période n'excédant pas six mois.

Si, suite à un événement exceptionnel, un changement inattendu dans l'approvisionnement en pétrole brut ou en produits pétroliers rendait difficile le respect des exigences de qualité de carburant énoncées aux articles 3 et 4 pour une raffinerie d'un État membre, l'État membre en informe la Commission. La Commission, après consultation du comité prévu à l'article 11 de la présente directive, peut autoriser des valeurs limites plus élevées dans cet État membre, pour un ou plusieurs paramètres de ce carburant, pour une période n'excédant pas six mois.

(Amendement 32)

Article 7, deuxième alinéa

La Commission notifie sa décision aux États membres et au Conseil.

La Commission notifie sa décision aux États membres, au Parlement européen et au Conseil.

(Amendement 33)

Article 7, troisième et quatrième alinéas

Tout État membre peut saisir le Conseil de la décision de la Commission dans le mois qui suit la notification de la décision.

Supprimé

Le Conseil, à la majorité qualifiée, peut rendre une décision différente dans le mois qui suit sa saisine.

Supprimé

(Amendement 34)

Article 9, paragraphe 1, premier alinéa

1. La Commission soumettra, périodiquement, et pour la première fois au plus tard douze mois après la date de l'adoption de la présente directive, mais en aucun cas plus tard que le 31 décembre 1998, et à la lumière d'une évaluation menée en conformité avec les exigences de l'article 5 de la directive 96/.../CE, au Parlement européen et au Conseil, une proposition pour la révision de la présente directive.

1. La Commission soumettra, périodiquement, et pour la première fois au plus tard douze mois après la date de l'adoption de la présente directive, mais en aucun cas plus tard que le 31 décembre 1999, et à la lumière d'une évaluation menée en conformité avec les exigences de l'article 5 de la directive 96/.../CE, au Parlement européen et au Conseil, une proposition pour la révision de la présente directive.

(Amendement 35)

Article 9, paragraphe 1, deuxième alinéa

Cette proposition devrait inclure des améliorations aux spécifications pour les carburants essence et diesel relatives aux paramètres établis dans les annexes I et II de la présente directive, répondant au critère coût/efficacité et devrait comprendre, en particulier, une réduction significative du contenu en soufre de l'essence et du carburant diesel, devant entrer en vigueur au 1er janvier 2005. Cette action fera partie intégrante de la stratégie établie en vue de produire des effets visant à remplir les exigences des normes de qualité de l'air dans la Communauté et à atteindre d'autres objectifs liés, au moindre coût.

Cette proposition devrait inclure des améliorations aux spécifications pour les

carburants essence et diesel relatives aux paramètres établis dans les annexes 1 et 2B de la présente directive, répondant au critère coût/bénéfice et devrait comprendre, en particulier, une réduction supplémentaire du contenu en soufre de l'essence et du carburant diesel, devant entrer en vigueur au 1er janvier 2005. Cette action fera partie intégrante de la stratégie établie en vue de produire des effets visant à remplir les exigences des normes de qualité de l'air dans la Communauté et à atteindre d'autres objectifs liés.

(Amendement 36)

Article 9, paragraphe 2, alinéa introductif

2. En complément aux dispositions du paragraphe 1, la Commission peut présenter des propositions en vue de garantir la nécessaire disponibilité et la distribution suffisante à travers la Communauté avant 2005 de carburant de qualité compatible avec le bon fonctionnement des nouvelles technologies de réduction de pollution. Dans la préparation de telles propositions, la Commission considère en particulier la qualité de l'air, le rapport coût/efficacité, le critère de proportionnalité ainsi que:

2. En complément aux dispositions du paragraphe 1, la Commission peut présenter des propositions en vue de garantir la nécessaire disponibilité et la distribution suffisante à travers la Communauté avant 2005 de carburant de qualité compatible avec le bon fonctionnement des nouvelles technologies de réduction de pollution. Dans la préparation de telles propositions, la Commission considère en particulier la qualité de l'air, le rapport coût/bénéfice, le critère de proportionnalité ainsi que:

(Amendement 37)

Article 9, paragraphe 2, nouveau tiret

- la situation particulière des flottes captives et la nécessité de proposer des niveaux de spécifications aux carburants spéciaux qu'elles utilisent;

(Amendement 38)

Article 9, paragraphe 2, nouveau tiret

- la nécessité de proposer des niveaux de spécifications applicables aux carburants GPL et GNV et biocarburants.

(Amendement 39)
Article 11

La Commission est assistée par un comité de caractère consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

La Commission est assistée par un comité de caractère consultatif composé d'un représentant par État membre et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Les réunions du comité sont en principe publiques, sauf décision particulière contraire dûment motivée et publiée en temps utile. Le comité publie ses ordres du jour deux semaines avant les réunions. Il publie les procès-verbaux de ses réunions. Il établit un registre public des déclarations d'intérêts de ses membres.

(Amendement 40)
ANNEXE I, Distillation

Distillation:
Evaporé a 100°C 46.0

Distillation:
Evaporé a 100°C 51

(Amendement 41)
ANNEXE I, Distillation

Distillation:
Evaporé a 150°C 75.0

Distillation:
Evaporé a 150°C 80

(Amendement 42)
ANNEXE I, Analyse hydrocarbures

- oléfines 18.0

- oléfines. 10

(Amendement 43)
ANNEXE I, Analyse hydrocarbures

- aromatiques 45.0

(Amendement 44)
ANNEXE I, Analyse hydrocarbures (nouvelle colonne)

L'an 2005 valeurs minimales obligatoires

- aromatiques 30

(Amendement 45)
ANNEXE I, Analyse hydrocarbures

- benzène 2.0

- benzène 1

(Amendement 46)
ANNEXE I, Teneur en oxygène

Teneur en oxygène 2.3

Teneur en oxygène 2.7

(Amendement 47)
ANNEXE I, Teneur en soufre

Teneur en soufre 200

Teneur en soufre 30

(Amendement 48)
ANNEXE I, Teneur en soufre (nouvelle colonne)

L'an 2005 valeurs minimales obligatoires

- Teneur en soufre 30(Amendement 49)
ANNEXE II, Titre

ANNEXE II

ANNEXE 2A(Amendement 50)
ANNEXE 2A (remplace l'annexe II)**SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES AUX CARBURANTS
SUR LE MARCHÉ DESTINÉS AUX VÉHICULES ET AUX ENGINS MOBILES
NON ROUTIERS ÉQUIPÉS DE MOTEUR À ALLUMAGE PAR COMPRESSION***(Les propositions de la Commission sont indiquées entre parenthèses)*

Type: carburant diesel

Paramètre	Unité	Limites		Méthode d'essai
		Minimum	Maximum	
Indice de cétane		<u>52,0</u> (51)	-	ISO 5165
Densité à 15° C	kg/m ³	-	<u>837</u> (845)	ISO 3675
Distillation: point 95 %	°C	-	<u>350</u> (360)	ISO 3405
Hydrocarbures aromatiques polycycliques	% m/m	-	<u>6</u> (11)	prIP391
Teneur en soufre	ppm	-	<u>100</u> (350)	ISO 8754

(Amendement 51)
ANNEXE 2B (nouvelle)

Paramètre	Unité	Diesel entrée en vigueur en 2000 Limites(1)		Méthode d'essai(2)
		Minimum	Maximum	

Indice de cétane		58	-	ISO 5165	Hydrocarbures aromatiques polycycliques	% m/m	-	1	prIP391
Densité a 15°C	kg/m ³	-	825	ISO 3675	Teneur en soufre	ppm	-	50	ISO 8754
Distillation(3): point 95%	°C	-	340	ISO 3405					

(1), (2) et (3) Comme Annexe 2A

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE

Résolution législative portant avis du Parlement européen sur la proposition de directive ## du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (COM(96)0248 - C4-0462/96 - 96/0163(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(96)0248 - 96/0163(COD))(¹),
 - vu l'article 189 B, paragraphe 2, et l'article 100 A du traité CE, en vertu duquel la Commission a présenté sa proposition au Parlement européen (C4-0462/96),
 - vu l'article 58 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs et les avis de la commission des budgets, de la commission économique, monétaire et de la politique industrielle et de la commission de la recherche, du développement technologique et de l'énergie (A4-0096/97),
1. approuve, sous réserve des modifications qu'il y a apportées, la proposition de la Commission;
 2. invite la Commission à modifier en conséquence sa proposition, conformément à l'article 189 A, paragraphe 2, du traité CE;
 3. invite le Conseil à inclure, dans la position commune qu'il arrêtera conformément à l'article 189 B, paragraphe 2, du traité CE, les modifications adoptées par le Parlement;
 4. au cas où le Conseil entendrait s'écarter du texte approuvé par le Parlement, invite celui-ci à l'en informer et demande l'ouverture de la procédure de concertation;
 5. rappelle que la Commission est tenue de présenter au Parlement toute modification qu'elle entendrait apporter à sa proposition telle que modifiée par celui-ci;
 6. charge son Président de transmettre le présent avis au Conseil et à la Commission.

(¹) JO

B. EXPOSÉ DES MOTIFS

Contexte

La directive 94/12/CEE⁽¹⁾ a engagé la Commission à lancer un processus appelé "Auto-oil" visant à rassembler les données techniques permettant de définir une ligne d'action politique afin de réduire la pollution de l'air due aux émissions des véhicules à moteur. Après plusieurs années de travail, pendant lesquelles la Commission européenne a largement consulté les constructeurs automobiles et les industries pétrolières, une approche en trois volets a été définie. La pollution de l'air due aux transports par route pourra être réduite par la mise en place de mesures non-techniques largement du ressort des États membres et des autorités locales (gestion du trafic...), par une action sur les véhicules (spécifications pour les moteurs, équipements complémentaires et mesures liées à l'entretien...), et par la fixation de spécifications concernant la qualité des carburants. Ce dernier point est l'objet d'une proposition de directive et du présent rapport.

1. LA POLLUTION DE L'AIR DUE AUX TRANSPORTS PAR ROUTES

La pollution de l'air: une cause de maladies et de coûts gigantesques pour la société

Les conséquences en terme de santé publique de la pollution de l'air sont de mieux en mieux connues: maladies respiratoires, cancers, allergies... Ses effets sur l'environnement et le patrimoine sont également dévastateurs: acidification, pertes de rendement agricole, coût du ravalement des façades en ville... En terme de coûts, la Commission avance un chiffre se situant entre 0,4 % et 3 % du PIB de l'UE selon que les calculs prennent en compte les effets sur la santé ou se limitent à la dégradation des bâtiments⁽²⁾.

Une aggravation continue malgré les efforts faits

Si les pollutions du début de ce siècle, dues aux chauffages à charbon, ont pu être en partie maîtrisées en Europe Occidentale, beaucoup reste à faire dans le domaine des pollutions industrielles et surtout des pollutions dues aux transports. La Commission européenne considère que les transports routiers représentent maintenant la principale cause de la pollution de l'air. Alors que les technologies de réduction des émissions et de dépollution se développent, que la législation européenne permet d'enregistrer certaines avancées, l'augmentation constante du trafic routier tend à annihiler tous les efforts faits. Il ne se passe dorénavant plus une semaine sans que, dans l'un des États membres, des alertes à la pollution de l'air soit lancées. Il faut certes y voir une amélioration des installations de détection mais aussi une détérioration quasi générale de la qualité de l'air. Les grandes villes sont bien entendu les premières visées mais également tous les lieux de passage dense de véhicules.

⁽¹⁾ Directive 94/12/CE du PE et du Conseil relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE. JOCE L100/42 19/04/1994.

⁽²⁾ "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports", COM(95)691 du 20/12/95.

Les principaux polluants

La proposition de la Commission européenne identifie un certain nombre de polluants primaires ou secondaires dont il convient de réduire les concentrations afin de limiter leurs conséquences négatives sur la santé humaine et l'environnement. L'exposé des motifs du projet d'avis préparé par la Commission de la recherche et de l'énergie du Parlement européen (joint à ce rapport) propose une bonne présentation des principaux polluants pris en compte dans la proposition de directive et de leurs effets sur la santé. Il est clair toutefois que d'autres niveaux devront être fixés par la suite, d'une part afin de prolonger les efforts déjà entrepris, et d'autre part afin d'aborder des polluants encore non traités et notamment les particules PM10 et surtout PM2.5 dont les effets sur la santé sont, selon les premières études disponibles, dévastateurs.

2. LUTTER CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR:UN TRAVAIL DE LONGUE HALEINE

Les niveaux de pollution que nous subissons aujourd'hui sont déjà insupportables. Demain, l'augmentation du trafic, combinée à la lenteur de mise en place des mesures d'amélioration, et au cycle de renouvellement du parc automobile qui s'étale sur une quinzaine d'années, nous laissent présager un avenir encore plus sombre..

Un effet immédiat et une condition pour l'amélioration des technologies moteurs

La proposition de directive de la Commission européenne que nous étudions ici s'oriente dans la bonne direction. **La reformulation des carburants**, à la différence de la modification des véhicules, **permet de bénéficier d'un effet immédiat**. La situation est en effet susceptible de s'améliorer dès la mise sur le marché des carburants reformulés. De plus, les carburants plus propres, notamment pauvres en soufre, sont **indispensables pour améliorer les technologies moteurs** et accroître l'efficacité des pots catalytiques et des technologies de dépollution comme les filtres à particules, les catalyseurs DeNox ou les moteurs à combustion pauvre. Le texte de la Commission européenne pêche pourtant par son excès de timidité. Les technologies de raffinage permettant de produire des carburants moins soufrés notamment existent depuis longtemps. Elles sont déjà utilisées en Europe mais pour produire des carburants exportés vers le marché Nord-Américains!

La nécessité de recourir à la fiscalité

Comme la Commission le souligne dans un grand nombre de ses textes (exposé des motifs de Communication Auto oil, Livre vert sur la tarification équitable des transports...), le recours à des instruments fiscaux est susceptible d'apporter des résultats très prometteurs. Les expériences de différenciation entre taxes menées dans certains États membres sont à cet égard très concluantes. Les incitations fiscales (c'est à dire la baisse de la fiscalité) sur certains carburants de meilleure qualité environnementale ou au contraire l'accroissement de la fiscalité sur les carburants les moins propres, ou encore les deux combinés, permettent d'orienter les comportements des consommateurs. Il s'agit maintenant de trouver le cadre réglementaire le plus adapté à la mise en oeuvre d'instruments fiscaux en faveur de la protection de l'environnement dont les nombreux avantages ont été largement démontrés dans le Livre Blanc de J. Delors "Croissance, compétitivité, emplois". Dans la mesure où tous les carburants sont soumis à des droits d'accise dans l'Union, il peut sembler pertinent d'utiliser cette structure pour enfin mettre en pratique les recommandations de la Commission européenne. Il faudrait toutefois se garder de

placer cette directive en position dangereuse étant donnée l'extrême sensibilité des États membres sur ces questions de fiscalité. Pour éviter un tel piège, votre rapporteur a proposé un système de double diesel qui, en se fondant sur les forces du marché, devrait inciter les États membres à mettre en oeuvre des dispositions fiscales.

3. AUTO-OIL EN QUESTION

Pour comprendre la faiblesse de la position de la Commission européenne qui n'a pas pu proposer des normes susceptibles d'améliorer la qualité de l'air dans les prochaines années, il faut revenir à la genèse du programme Auto-oil. On trouvera dans le projet de rapport de D. Eisma sur la Communication Auto-oil (PE 220.507) une analyse détaillée des limites de ce programme à laquelle votre rapporteur souscrit entièrement. Nous reprenons ici les principales critiques.

L'originalité de l'initiative Auto-oil : réunir les industries et promouvoir leur coopération

L'approche adoptée par la Commission conformément à la directive 94/12/CEE s'avère être une excellente idée à condition qu'un arbitrage fort soit assuré. Que l'on s'adresse en priorité aux deux industries les premières concernées est certainement une excellente démarche mais il serait irresponsable pour les pouvoirs publics d'abdiquer leur responsabilité de défense et de promotion du bien commun, c'est-à-dire la santé et la protection de l'environnement. Ces deux secteurs industriels sont incités, vue leur situation compétitive à tenter de réduire les coûts. Si ils peuvent donc constituer une force de proposition importante, notamment en ce qui concerne leur expertise technique, il est clair que leurs contributions doivent être analysées avec le plus grand soin en n'oubliant jamais que ces deux secteurs ont des intérêts considérables dans la discussion. La violente confrontation entre les lobbying des secteurs pétrolier et automobile à la suite de la publication de la proposition de la Commission est là pour le prouver.

Les objectifs de qualité de l'air

Le projet de rapport de Doeke Eisma identifie bien les atouts mais également les limites de l'étude Auto-oil. On s'y reportera pour une analyse plus complète. Les normes de protection de la santé de l'OMS utilisées ont été appliquées dans des conditions qui ne permettent pas de prendre en compte la pollution réelle : moyenne sur des surfaces de 4km² beaucoup trop grande pour être représentative de la pollution subie par les individus. Pourtant, la directive 85/203/CEE recommande d'effectuer les mesures dans les lieux les plus exposés⁽³⁾.

La suppression de l'essence plombée

La proposition de la Commission propose très judicieusement de supprimer à partir de l'an 2000 le carburant plombé dont on connaît depuis longtemps les dangers qu'il fait peser sur la santé. Dans la majeure partie de l'Union européenne, cette suppression est en fait un constat car, depuis l'introduction des pots catalytiques, le carburant plombé perd régulièrement des parts de marché. Le dispositif prévu par la Commission permet toutefois aux États membres de disposer d'un délai supplémentaire de deux années s'ils rencontrent des difficultés particulières.

⁽³⁾ Directive du Conseil 85/203/CEE du 7 mars 1985 et particulièrement Article 6 et Annexe 3.

Il convient enfin de noter que les propriétaires de certains véhicules très anciens, et notamment certaines voitures de collection, dont les moteurs ont besoin de plomb, pourront sans

problème continuer à utiliser leur voiture. Il leur suffira d'ajouter certains additifs adaptés au moment du remplissage du réservoir.

Ainsi la suppression de l'essence plombée ne devrait pas poser de problème particulier si ce n'est, peut-être, la mise en place de dérogations temporaires pour certains États membres.

La surévaluation des coûts

Lors de l'audition publique organisée par la commission de l'environnement du Parlement européen le 20 novembre 1996 afin que la Commission, les deux industries motrices d'Auto-oil et les parties qui n'avaient pas été associées au processus (notamment organisations de défense des consommateurs et de l'environnement) puissent faire part de leurs commentaires aux parlementaires, il semblait clair que de nombreux doutes existaient sur le chiffrage du coût des mesures proposées par Auto-oil 1. Dans la mesure où chaque industrie a fourni une estimation de ses propres coûts, on pouvait s'attendre à une certaine surévaluation comme ce fut le cas lors de la reformulation des carburants aux États-Unis où les coûts réels furent quatre fois inférieurs aux montants annoncés.

De plus, des raisons méthodologiques expliquent ce fait : les données du programme Auto-oil sont fondées sur les études relativement anciennes qui n'ont pas pris en compte l'état de la technologie de 1997, ni l'élargissement de l'Europe à 15. Un nouveau calcul des coûts, effectué par le consultant A. D. Little qui avait réalisé le calcul des coûts pour la Commission européenne dans Auto-oil, revoie ces chiffres largement à la baisse. En ce qui concerne la réduction de la teneur en soufre qui était l'effort le plus coûteux, A. D. Little conclue que pour atteindre les valeurs limites proposées par votre rapporteur, **les coûts devront être réduits de 17% pour l'essence et de 55% pour le diesel!** Il convient de se rappeler que ce nouveau calcul se fonde toujours sur les données fournies par les industriels eux-même et qu'il n'intègre pas le coût social à la charge des consommateurs. Il y a donc toujours fort à penser qu'ils sont encore largement surévalués !

Les grands oubliés d'Auto-oil: les citoyens et les consommateurs

En s'appuyant sur l'industrie pour mettre en place les fondements de ce qui allait être le paquet législatif Auto-oil, il était clair que la Commission tendrait "naturellement" à privilégier les préoccupations des industriels, parfois au détriment de l'intérêt des consommateurs. La référence constante et systématique au critère "coût-efficacité" en est un exemple frappant. Certes, il n'est pas acceptable d'imposer à l'industrie des coûts injustifiés et il est essentiel de préserver sa situation compétitive. Pourtant, **comme le souligne fort justement la Commission européenne** dans l'exposé des motifs de la proposition de directive : "**Ce sont en final les consommateurs qui supporteront les frais entraînés à l'échelle européenne par la modification de la qualité des carburants**". Le rapport "Coûts-efficacité" doit donc être favorable au payeur : le consommateur.

De plus, **l'impact de la pollution sur les budgets sociaux est également transmis aux citoyens**. La Commission dans son Livre Vert "Vers une tarification équitable et efficace dans les transports" estime que le coût de la pollution atmosphérique due aux transports routiers s'élève à 86 milliards d'écus pour 1991! Il est clair que si le rapport coût-efficacité, solution optimale pour la défense des intérêts des industriels, doit être pris en compte, il en va de la **responsabilité des pouvoirs publics de prendre en compte -in fine- l'intérêt de la société**

dans son ensemble. Le critère "coût-efficacité" ne permet en aucune façon de défendre le consommateur qui paye son carburant et ses impôts. Il tend même à exonérer l'industrie des coûts liés à la pollution et à les reporter sur les citoyens via les impôts.

La situation du secteur pétrolier: Investir en Europe pour moderniser les raffineries

Peu avant la publication du paquet Auto-oil, la Direction Générale XVII (Energie) de la Commission européenne a diffusé un document décrivant la situation difficile des raffineries européennes. Il en ressort que malgré des situations souvent contrastées, ce secteur souffre en effet d'une surcapacité de raffinage et d'un certain vieillissement de son appareil de production. Cette situation difficile n'est en aucune façon due aux normes environnementales, bien au contraire! Lorsque l'on s'intéresse aux exportations de carburants depuis les pays européens vers le marché américain, on s'aperçoit que les entreprises qui ont enregistré des résultats encourageants sont celles qui ont investis dans les équipements leur permettant de produire des carburants de meilleure qualité environnementale.

La réalisation par les pétroliers européens d'investissements de modernisation obéit donc à une double logique : s'adapter à la demande intérieure de l'Union Européenne mais également aux marchés américains et japonais des carburants reformulés.

Il faut ajouter que ces investissements en Europe, plutôt que sur les marchés américains et japonais, pourront avoir une incidence favorable sur l'emploi en Europe.

Les spécifications proposées notamment en ce qui concerne la réduction des aromatiques en l'an 2000 puis 2005 permettront de développer le secteur de la production des composés oxygénés -d'origine agricole ou non- nécessaires au relèvement de l'indice d'octane des carburants. Enfin, la fixation, dès aujourd'hui, de spécifications réduisant le soufre dans les carburants essence et diesel pour 2005 aura une incidence positive sur les investissements des constructeurs automobiles qui représentent un nombre très important d'emplois. La situation du raffinage européen doit également être mise en parallèle avec les résultats excellents des branches Exploration et Production⁽⁴⁾.

4. AMENDEMENTS PROPOSÉS

"Coûts efficacité" n'est qu'une composante de "coûts bénéfiques"

Les amendements déposés par votre rapporteur visent dans cette direction à rappeler que le critère "coût-efficacité" apporte des informations intéressantes mais ne saurait être adopté comme principe directeur pour répartir le coût de mesures pour la protection de la santé humaine. On lui préférera la notion de "coûts-bénéfiques" pour l'ensemble de la société ou la formule d'"internalisation des coûts externes".

Auto-oil 2 : améliorer les processus de consultation et avancer dans l'analyse mais éviter toute tactique dilatoire!

⁽⁴⁾ Cf l'étude publiée le 10 février 1997 par le cabinet Salomon Brothers (London). Voir également le Wall Street Journal du 12/02/97 annonçant le bénéfice record de BP: 4.3 milliards de dollars.

Il semble essentiel de permettre à l'industrie pétrolière et à la recherche dans le domaine des catalyseurs de disposer, pour ses investissements, d'une visibilité à moyen terme en fixant, dès aujourd'hui, des spécifications obligatoires pour certains polluants connus comme les aromatiques et le soufre pour l'an 2005.

Il serait toutefois erroné d'en conclure, comme l'ont fait certains États membre au Conseil, à l'inutilité d'un processus Auto oil2. La masse de données techniques accumulées doit être utilisée, complétée. Il faudra **améliorer le processus décisionnel et de consultation** des autres parties (ONG, États membres...) et s'assurer que l'arbitrage des pouvoirs publics (c'est-à-dire de la Commission) se renforce. La Commission devra veiller avec le plus grand soin à ce que Auto-oil2 ne soit pas utilisé par certains pour ralentir la mise en place de mesures proposées dans le cadre des procédures de codécision du paquet Auto-oil 1. Même si les propositions de directives présentées par la Commission doivent être partiellement amendées, elles constituent indéniablement un pas dans la bonne direction.

Auto-oil 2 devra prolonger le travail déjà entrepris, en tirer les enseignements et proposer de nouvelles améliorations pour toute une série de paramètres qui n'ont pas encore été pris en compte, notamment les différents types de particules et les nouveaux carburants. Il conviendra entre autre de pallier à certains manques du paquet Auto-oil 1 notamment afin de **proposer des spécifications pour le GPL, le GNV, les biocarburants** et de prendre en compte la **situation spécifique des flottes captives** (autobus, taxis, véhicules utilitaires urbains...) qui représentent souvent une source de pollution importante en milieu urbain et pourraient avantageusement bénéficier de valeurs spécifiques (diesel encore plus propre, nouveaux carburants, électricité...). Il apparaît enfin que le volume des données à traiter, l'effort de transparence demandé, et la fixation, dès aujourd'hui, sur proposition du PE, de spécifications pour le soufre et les aromatiques pour 2005 permettraient de laisser une année supplémentaire à la Commission pour la réalisation d'Auto oil 2 qui devrait donc être terminé à la fin de 1999.

En ce qui concerne la **comitologie**, votre rapporteur propose d'harmoniser, sur la base du **comité consultatif** prévu à l'article 11, les procédures de comitologie que l'on retrouve dans le texte, notamment à l'article 3 (phase de transition pour l'élimination du carburant plombé), l'article 6 (carburants spéciaux pour zones particulièrement polluées) et l'article 7 (modification temporaire des paramètres en cas de crise de l'approvisionnement pétrolier).

Les spécifications proposées dans les amendements aux annexes

De l'avis de tous les spécialistes, aucun obstacle technique ne s'oppose à une reformulation ambitieuse des carburants essence et diesel. Cette dernière est même une condition de l'amélioration des technologies moteur. La question centrale est alors de permettre à l'industrie pétrolière de réaliser les investissements nécessaires à la modernisation de certaines raffineries. Nous avons vu plus haut que les coûts annoncés dans le programme Auto-oil ont été très largement surévalués. Enfin, il faut bien garder à l'esprit que ces coûts seront de toutes façons transmis aux consommateurs. Ainsi, les millions d'Écus nécessaires à l'adaptation de chaque raffinerie se traduiront en une hausse à la pompe de quelques dixièmes d'écus pour le consommateur qui devront être comparés aux gains en terme de qualité de l'air et leurs conséquences financières favorables sur la santé humaine et l'état de l'environnement.

Le coûts des mesures par citoyens en l'an 2000

Essence Soufre 50ppm, réduction benzène et aromatiques (Annexe 1)	entre 0,005 et 0,008 écu/litre
Diesel soufre 100ppm et 50ppm, réduction des polyaromatiques (annexes 2 A et 2B)	entre 0,0072 et 0,011 écu/litre

Les chiffres pour l'an 2000 indiqués ci-dessus sont des estimations réalisées sur la base des calculs des coûts d'Auto Oil dont le récent rapport d'A. D. Little démontre la large surévaluation. Si l'on reprend l'estimation de la Commission d'un consommateur moyen qui parcourt environ 12 600 km/an, **le coût des mesures proposés par votre rapporteur se situerait donc entre 5 et 8 écus par an !**

Les deux Diesel

La reformulation du diesel, essentiellement par l'abaissement de son niveau de soufre et de polyaromatiques, est à la fois la plus délicate techniquement mais aussi la plus souhaitable et la plus urgente. Votre rapporteur a tenté de trouver une solution permettant d'accompagner et d'accélérer ce processus de la façon la plus pragmatique. En effet, la disparition du carburant plombé laissera toute une infrastructure de stockage et de distribution disponible. Pourquoi ne pas l'utiliser pour mettre sur le marché un diesel aux qualités environnementales largement améliorées dont on trouvera les spécifications à l'annexe 2B? Ce diesel "propre", contenant 50ppm de soufre et 1 % de polyaromatiques, devra être disponible sur le marché dès 2000 et amélioré en 2005.

Le second diesel (annexe 2A), pour lequel votre rapporteur propose une valeur de soufre de 100ppm en 2000 sera moins avantageux pour l'environnement mais son passage à 50ppm en 2005 permettra aux pétroliers d'utiliser les 5 années de 2000 à 2005 pour s'adapter et s'appuyer sur le marché émergent du diesel propre généralisé en 2005.

Ce système extrêmement simple requiert la coopération des États membres qui auront, quant à eux, une forte responsabilité d'appliquer les incitations fiscales de façon à orienter les comportements des consommateurs vers le diesel propre. Tous les acteurs ont intérêts à faire fonctionner un tel système : les pétroliers y trouveront une phase de transition nécessaire à l'adaptation de leur outil de production et à l'ouverture petit à petit du marché du diesel propre; les constructeurs automobiles disposeront dès l'année 2000 du diesel pauvre en soufre nécessaire au développement des catalyseurs DeNox; les États membres pourront bénéficier de rentrées fiscales appréciables en appliquant une fiscalité adaptée aux qualités environnementales des carburants ; les consommateurs bénéficieront d'une amélioration rapide de la qualité de l'air et paieront moins cher les carburants les plus propres. Il s'agit donc de permettre au consommateur d'utiliser des carburants plus propres et de laisser fonctionner le marché en l'orientant par des incitants fiscaux.

Conclusion

La reformulation des carburants est une source majeure d'amélioration de la qualité de l'air. Son impact est quasi immédiat et elle permettra des développements technologiques plaçant

les industries pétrolières et automobiles en une synergie accroissant leur compétitivité sur les marchés internationaux avec des conséquences favorables pour l'emploi. Il apparaît clairement que la proposition de la Commission pêche par timidité dans les spécifications proposées et que la fixation de valeurs pour l'an 2005 est nécessaire pour certains polluants. Dans la mesure où la technologie est parfaitement connue et disponibles et où l'impact de ces modifications sur le prix à la pompe sera quasiment nul, il serait irresponsable de se priver d'une telle source d'amélioration de la qualité de l'air.

AVIS
(article 147 du règlement)

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (COM(96)0248 - C4-0462/96 - 96/0163(COD))(rapport Mamère)

Commission des budgets

Lettre du président de la commission à M. Collins, président de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs

Bruxelles, le 29 octobre 1996

Monsieur le Président,

Au cours de sa réunion des 28 et 29 octobre 1996, la commission des budgets⁽¹⁾ a examiné le sujet mentionné sous rubrique.

Au cours de cette dernière réunion, elle a adopté les conclusions suivantes:

Elle a constaté que la proposition de directive citée sous objet a un objectif général visant à l'adoption d'un nouveau programme de réduction de la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur dans le cadre de l'harmonisation du marché intérieur (article 100 A du traité), "Etape ultérieure 2005". Ces mesures consistent essentiellement en un resserrement supplémentaire des normes à l'émission. Elle rappelle que la position du Parlement à l'égard des principes qui sous-tendent le programme des nouvelles mesures à prendre est mitigée; le Parlement européen a estimé en effet que certaines parties intéressées telles que les ONG, n'ont pas été suffisamment consultées et a déclaré réserver sa position sur la base des propositions concrètes qui lui seront transmises par la Commission.

S'agissant essentiellement de travaux techniques d'évaluation de la technologie à envisager pour les véhicules du futur, ainsi que de l'organisation d'une conférence de révision en 1999, la commission des budgets a constaté que les dépenses à imputer au budget communautaire s'élèvent à 0,6 million d'écus qui seront imputés à la ligne budgétaire B5-3000, à raison de 0,2 million d'écus en 1997, 0,1 en 1998 et 0,3 en 1999, se répartissant ainsi: 0,4 million

⁽¹⁾ Étaient présents au moment du vote les députés Tillich, président f.f.; Brinkhorst, Christodoulou (suppléant M. Bardong), Dankert, Elles, Fabra Vallés, Fabre-Aubrespy, Ghilardotti, Giansily, Haug, Jöns (suppléant M. Bösch), Kellett-Bowman (suppléant M. Bébéar), McCartin, Miranda, Mulder (suppléant Mme Gredler), Müller, Rehn, Tappin, Theato, Waidelich, et Wynn.

d'écus pour les travaux techniques et 0,2 million d'écus pour la conférence de révision prévue en 1999.

Enfin, la commission des budgets a décidé d'introduire un amendement lié aux aspects de comitologie de cette action: portant sur le comité consultatif prévu à l'article 11 de la proposition 96/0163(COD).

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Detlev Samland

Texte de la Commission

Amendements

Amendement 1

Article 11

proposition de directive du PE et du Conseil
concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel
et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (96/0163(COD))

La Commission est assistée par un comité de caractère consultatif composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

La Commission est assistée par un comité de caractère consultatif composé d'un représentant par État membre et présidé par le représentant de la Commission.

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis est inscrit au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès-verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Les réunions du comité sont en principe publiques, sauf décision particulière contraire dûment motivée et publiée en temps utile. Le comité publie ses ordres du jour deux semaines avant les réunions. Il

publie les procès-verbaux de ses réunions. Il établit un registre public des déclarations d'intérêts de ses membres.

28 février 1997

AVIS

(article 147 du règlement)

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs

sur la proposition de la Commission relative à une directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (COM(96)0248 - C4-0462/96) (rapport Mamère)

Commission économique, monétaire et de la politique industrielle

Rapporteur pour avis: M. Patrick Cox

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 24 septembre 1996, la commission économique, monétaire et de la politique industrielle a nommé M. Cox rapporteur pour avis.

Au cours de sa réunion des 26 novembre 1996, 5, 17 et 26 février 1997, elle a examiné le projet d'avis.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté les conclusions ci-après à l'unanimité.

Ont participé au vote les députés von Wogau, président; Garosci, Katiforis et Secchi, vice-présidents; Cox, rapporteur pour avis; Areitio Toledo, Arroni, Barton (suppléant M. Beres), Billingham, de Bremond d'Ars, Cassidy (suppléant M. Carlsson), Caudron, Donnelly, Ewing, Fayot, Filippi (suppléant M. Fourçans), Funk (suppléant M. Friedrich), Gallagher, García Arias, García-Margallo, Gasoliba I Böhlm, Glante, Glase (suppléant M. Hoppenstedt), Harrison, Hautala, Herman, Ilaskivi, Imbeni, Kestelijn-Sierens, Kuckelkorn, Langen, Lindquist (suppléant Mme Riis-Jørgensen), Lulling, Man (suppléant M. Konrad), Mather, McCarthy (suppléant M. Hendrick), Metten, Miller, Murphy, Paasilinna, Pérez Royo, Pomes Ruiz (suppléant Mme Peijs), Porto (suppléant M. Christodoulou), Rapkay, Randzio-Plath, Read, Ribeiro, Thyssen, Torres Marques, van Velzen (suppléant M. Rübig), Wibe et Wolf (suppléant Mme Soltwedel-Schäfer).

CONTEXTE

Propositions de la Commission relatives à la qualité de l'essence et du carburant diesel et faisant suite au programme auto-oil

La Commission propose, en se fondant sur l'article 100 A, d'harmoniser les spécifications relatives à l'essence et au carburant diesel applicables à partir de l'an 2000. Des valeurs indicatives sont envisagées pour l'an 2005. Celles-ci devraient faire l'objet d'une proposition définitive, à la suite d'un bilan des progrès accomplis, au plus tard le 31 décembre 1998. L'objectif poursuivi est de réduire considérablement les émissions des véhicules et d'améliorer la qualité de l'air.

L'essence au plomb devrait avoir disparu pour l'an 2000, mais une possibilité de dérogation temporaire de deux ans à compter du 1er janvier 2000 est prévue. Les États membres pourraient obtenir cette dérogation en cas de difficultés liées à la pyramide des âges de leur parc automobile, à l'infrastructure de distribution ou à des problèmes socio-économiques.

Dans des secteurs particuliers où la pollution atmosphérique constitue une menace grave pour la santé humaine et/ou pour l'environnement, les États membres peuvent rendre obligatoire la commercialisation de carburants de qualité supérieure à ce qui est prévu par la directive.

Les États membres auront à mettre sur pied de nouveaux dispositifs de contrôle, à l'effet d'assurer le respect des spécifications.

Les spécifications recommandées pour l'essence sans plomb et le gazole pour l'an 2000 découlent du programme auto-oil auquel ont collaboré la Commission, le secteur de la construction automobile et le secteur pétrolier. Elles reposent sur une analyse commune du rapport coût/efficacité.

Évaluation

L'approche pluridirectionnelle du programme auto-oil constitue un pas dans la bonne direction. Il y a lieu de se féliciter de l'élimination de l'essence au plomb, de même que de la commercialisation prévue de carburants de qualité supérieure, à titre de dérogation, lorsque cela se justifie pour des raisons touchant à l'environnement ou à la santé humaine. Un élément capital des propositions réside dans la démarche collective qui a présidé à leur élaboration et qui a réuni deux secteurs économiques clés, le secteur automobile et le secteur pétrolier.

Le Parlement européen doit déterminer si, pour fixer des objectifs, définir des spécifications et assurer l'équilibre entre coût social et coût économique, il est suffisant de se baser exclusivement sur une analyse réalisée par un groupe si limité d'opérateurs, à savoir le secteur automobile et le secteur pétrolier, même si leur rôle est essentiel.

Une amélioration de la qualité des carburants - qui coûteraient dès lors plus cher - pourrait ne pas atteindre les résultats souhaités si elle ne s'accompagne pas de mesures d'incitation fiscale, à titre de compensation.

Nombreux sont ceux qui considèrent les valeurs limites prévues pour l'essence sans plomb et le gazole comme excessivement laxistes. Les valeurs limites proposées pour la teneur en soufre et en benzène font l'objet d'une critique particulière. Abaisser la teneur en soufre contribuerait à réduire les émissions mais aussi à améliorer le fonctionnement des pots catalytiques et à stimuler les travaux de recherche relatifs au développement d'un catalyseur à NO_x pour les véhicules diesels. Pour ce qui est du benzène, il est à noter qu'il est classé parmi les carcinogènes humains de classe I.

L'objectif consistant à atteindre une qualité d'essence et d'air élevée à l'avenir doit être signalé dès à présent afin que le secteur pétrolier puisse orienter sa planification et ses investissements sur les modifications nécessaires pour se conformer aux normes, en tenant compte de la période de transition nécessaire.

Pour sa part, le secteur pétrolier souligne le coût de l'adaptation qui, au minimum, quelles que soient les spécifications prévues, nécessitera un délai de transition pour permettre des solutions efficaces en matière de coûts. La répartition des coûts de raffinage supplémentaires à travers l'Union sera vraisemblablement inégale, les États membres méridionaux devant supporter des charges plus lourdes étant donné leurs types de raffineries.

Le secteur automobile, pour sa part, souligne la nécessité et sa capacité d'atteindre des normes supérieures.

CONCLUSIONS

La commission économique, monétaire et de la politique industrielle invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission

Modifications apportées par le Parlement

(Amendement 1)

Premier considérant

1) considérant que les disparités entre les législations ou mesures administratives adoptées par les États membres en matière de spécifications applicables aux carburants classiques et aux carburants de substitution utilisés dans les véhicules à allumage par étincelle et à moteur diesel entravent les échanges dans la Communauté, risquant ainsi d'affecter directement l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur; qu'il apparaît donc nécessaire, en vertu des dispositions de l'article 3 B du traité, de rapprocher les législations dans ce domaine;

1) considérant que les disparités entre les législations ou mesures administratives adoptées par les États membres en matière de spécifications applicables aux carburants classiques et aux carburants de substitution utilisés dans les véhicules à allumage par étincelle et à moteur diesel entravent les échanges dans la Communauté, risquant ainsi d'affecter directement l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur, ainsi que la compétitivité internationale des secteurs européens de la construction automobile et du raffinage; qu'il apparaît donc nécessaire, en vertu des dispositions de l'article 3 B du traité, de rapprocher les législations dans ce domaine;

(Amendement 2)

Troisième considérant

3) considérant que les polluants atmosphériques primaires tels que les oxydes d'azote, les hydrocarbures imbrûlés et les

particules sont dégagés en quantités considérables dans les gaz d'échappement et d'évaporation des véhicules à moteur et présentent ainsi un grand risque pour la santé humaine et pour l'environnement, soit directement, soit indirectement par le biais du développement de l'ozone, polluant secondaire;

3) considérant que les polluants atmosphériques primaires tels que les oxydes d'azote, les hydrocarbures imbrûlés, l'ozone, polluant secondaire, le benzène et autres émissions toxiques, le monoxyde de carbone et les particules sont dégagés en quantités considérables, potentiellement dangereuses pour la santé humaine et pour l'environnement;

(Amendement 3)

Sixième considérant

6) considérant que le programme européen auto-oil, décrit dans la communication de la Commission⁽⁸⁾ sur la stratégie future pour la maîtrise des émissions atmosphériques du transport routier, fournit la base scientifique, technique et économique de l'introduction, au niveau communautaire, des nouvelles spécifications environnementales applicables à l'essence et au carburant diesel;

6) considérant que le programme européen auto-oil, décrit dans la communication de la Commission⁽⁸⁾ sur la stratégie future pour la maîtrise des émissions atmosphériques du transport routier, fournit une base scientifique, technique et économique permettant de recommander l'introduction, au niveau communautaire, des nouvelles spécifications environnementales applicables à l'essence et au carburant diesel;

(Amendement 4)

Neuvième considérant

9) considérant que la présente directive devrait s'appliquer sans préjudice des dispositions de la directive 92/81/CEE du Conseil⁽⁹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE⁽¹⁰⁾, et notamment de son article 8 paragraphe 4;

9) considérant que les dispositions de la directive 92/81/CEE du Conseil⁽⁹⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE⁽¹⁰⁾, et notamment de son article 8 paragraphe 4, interdisent aux États membres de moduler les droits d'accises pour améliorer la qualité des carburants au-delà des spécifications communautaires;

(Amendement 5)

Neuvième considérant bis (nouveau)

9 bis) considérant qu'il conviendrait que les États membres puissent, en modulant les droits d'accises, utiliser des mesures d'incitation fiscale pour introduire des carburants améliorés en fonction des priorités, capacités et besoins nationaux;

(Amendement 6)
Neuvième considérant ter (nouveau)
(ancien treizième considérant)

9 ter) considérant que, dans le but de protéger la santé humaine ou l'environnement dans des localisations spécifiques présentant des problèmes spéciaux de qualité de l'air, les États membres devraient être autorisés à exiger la mise sur le marché de carburants spéciaux;

(Amendement 7)
Treizième considérant

13) considérant que, dans le but de protéger la santé humaine ou l'environnement dans des localisations spécifiques présentant des problèmes spéciaux de qualité de l'air, les États membres devraient être autorisés à exiger la mise sur le marché de carburants spéciaux;

Supprimé.

(Devient le considérant 9 ter, voir amendement 6.)

(Amendement 8)
Quatorzième considérant bis (nouveau)

14 bis) considérant que les annexes I et II de la présente directive définissent les spécifications applicables à l'essence et au carburant diesel à compter du 1er janvier 2000;

(Amendement 9)
Quatorzième considérant ter (nouveau)

14 ter) considérant que les annexes III et IV fixent des valeurs d'objectif en matière de spécifications applicables à l'essence et au carburant diesel, dans le contexte de l'évolution de la future politique de la Communauté;

(Amendement 10)
Quinzième considérant

15) considérant que, sur la base d'une évaluation complète, la Commission devrait, dans les douze mois suivant l'adoption de la présente directive et en aucun cas pas plus tard que le 31 décembre 1998, présenter une proposition de modification des dispositions de la présente directive;

15) considérant que, sur la base d'une évaluation complète, la Commission devrait, pas plus tard que le 31 décembre 1998, présenter une proposition de modification des dispositions de la présente directive en tenant compte des valeurs d'objectif définies aux annexes III et IV pour les spécifications applicables à l'essence et au carburant diesel;

(Amendement 11)
Seizième considérant

16) considérant qu'il pourrait être souhaitable de faire évoluer les méthodes de référence utilisées pour mesurer les spécifications fixées dans la présente directive, en fonction des progrès scientifiques et techniques; qu'il faut prévoir à cette fin des dispositions permettant d'adapter les annexes de la présente directive au progrès technique;

Supprimé.

(Amendement 12)
Article 3, paragraphe 3

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, les États membres peuvent continuer à permettre la mise sur le marché d'essence plombée sur leur territoire durant trois ans à dater de l'adoption de la présente directive, mais en tout cas pas au-delà du 1er janvier 2002, s'il peut être prouvé que l'introduction d'une suppression totale de la mise sur le marché d'essence plombée dès le 1er janvier 2000 entraînerait de sévères difficultés socio-économiques.

3. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, les États membres peuvent continuer à permettre la mise sur le marché d'essence plombée sur leur territoire durant cinq ans à dater de l'adoption de la présente directive, mais en tout cas pas au-delà du 1er janvier 2005, s'il peut être prouvé que l'introduction d'une suppression totale de la mise sur le marché d'essence plombée dès le 1er janvier 2000 entraînerait de sévères difficultés socio-économiques.

Les États membres peuvent demander des périodes transitoires de durée limitée en ce qui concerne les dispositions du paragraphe 1 en cas de difficultés liées à la pyramide d'âge du parc automobile, l'infrastructure de production ou de distribution ou de graves problèmes socio-économiques posés par l'application de la présente directive. Les États membres souhaitant faire usage de la dérogation doivent informer la Commission avant le 1er janvier 1999. Ils fournissent aussi à la Commission une justification de la demande de dérogation.

La Commission peut autoriser une dérogation pour la mise sur le marché d'essence plombée.

La Commission notifie sa décision aux États membres et en informe le Conseil.

Les États membres souhaitant faire usage de la dérogation doivent informer la Commission avant le 1er janvier 1999. Ils fournissent aussi à la Commission une justification de la demande de dérogation.

La Commission peut autoriser une dérogation pour la mise sur le marché d'essence plombée et prévoir au besoin des périodes transitoires de durée limitée.

La Commission notifie sa décision aux États membres et en informe le Conseil.

(Amendement 13)
Article 5 bis (nouveau)

Lors de la révision de la directive du Conseil 92/81/CEE, modifiée par la directive 94/74/CE, la Commission propose au Conseil et au Parlement européen des dispositions visant l'utilisation active de mesures d'incitation fiscale passant par une modulation des droits d'accises, afin de faciliter l'introduction de carburants améliorés, en précisant les procédures à suivre par les États membres qui souhaitent faire usage de cette possibilité.

(Amendement 14)
Article 9, paragraphe 1

1. La Commission soumettra, périodiquement, et pour la première fois au plus tard douze mois après la date de l'adoption de la présente directive, mais en aucun cas plus tard que le 31 décembre 1998, et à la lumière

1. La Commission soumettra, périodiquement, et pour la première fois pas plus tard que le 31 décembre 1998, et à la lumière d'une évaluation menée en conformité avec les exigences de l'article 5 de la directive

d'une évaluation menée en conformité avec les exigences de l'article 5 de la directive 96/.../CE, au Parlement européen et au Conseil, une proposition pour la révision de la présente directive.

Cette proposition devrait inclure des améliorations aux spécifications pour les carburants essence et diesel relatives aux paramètres établis dans les annexes I et II de la présente directive, répondant au critère coût/efficacité et devrait comprendre, en particulier, une réduction significative du contenu en soufre de l'essence et du carburant diesel, devant entrer en vigueur au 1er janvier 2005. Cette action fera partie intégrante de la stratégie établie en vue de produire des effets visant à remplir les exigences des normes de qualité de l'air dans la Communauté et à atteindre d'autres objectifs liés, au moindre coût.

96/.../CE, au Parlement européen et au Conseil, une proposition pour la révision de la présente directive.

Cette proposition tiendra compte des valeurs d'objectif fixées aux annexes III et IV pour l'essence et le carburant diesel. Cette action fera partie intégrante de la stratégie établie en vue de produire des effets visant à remplir les exigences des normes de qualité de l'air dans la Communauté et à atteindre d'autres objectifs liés, au moindre coût.

(Amendement 15)
ANNEXE I

**SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES AUX CARBURANTS
SUR LE MARCHÉ DESTINÉS AUX VÉHICULES ÉQUIPÉS DE
MOTEUR À ALLUMAGE COMMANDÉ**

(Les propositions de la Commission sont indiquées entre parenthèses)

Type: essence

Paramètre	Unité	Limites		Méthode d'essai
		Minimum	Maximum	
Tension de vapeur Reid, période estivale	kPa	-	60,0	EN 12
Distillation: Évaporé à 100° C Évaporé à 150° C	% v/v			ISO 3405
		<u>49,0</u> (46)	-	
		<u>81,0</u> (75)	-	
Analyse hydrocarbures: - oléfines	% v/v	-	<u>14,0</u> (18) <u>41,0</u> (45)	ASTM D1319

- aromatiques - benzène			2,0	EN 238
Teneur en oxygène	% m/m	-	<u>2,3</u>	pr EN 1601
Teneur en soufre	ppm	-	<u>150</u> (200)	
Teneur en plomb	g/l	-	0,005	ISO 8754 EN 237

(Amendement 16)
ANNEXE II

**SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES AUX CARBURANTS
SUR LE MARCHÉ DESTINÉS AUX VÉHICULES ET AUX ENGIN MOBILES
NON ROUTIERS ÉQUIPÉS DE MOTEUR À ALLUMAGE PAR COMPRESSION**

(Les propositions de la Commission sont indiquées entre parenthèses)

Type: carburant diesel

Paramètre	Unité	Limites		Méthode d'essai
		Minimum	Maximum	
Indice de cétane		<u>52,0</u> (51)	-	ISO 5165
Densité à 15° C	kg/m ³	-	<u>837</u> (845)	ISO 3675
Distillation: point 95 %	°C	-	<u>350</u> (360)	ISO 3405
Hydrocarbures aromatiques polycycliques	% m/m	-	<u>6</u> (11)	prIP391
Teneur en soufre	ppm	-	<u>300</u> (350)	ISO 8754

(Amendement 17)
ANNEXE III (nouvelle)

OBJECTIFS EN MATIÈRE DE SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES
APPLICABLES AUX CARBURANTS SUR LE MARCHÉ DESTINÉS
AUX VÉHICULES ÉQUIPÉS DE MOTEUR À ALLUMAGE COMMANDÉ

Type: essence

Paramètre	Unité	Limites		Méthode d'essai
		Minimum	Maximum	
<u>Tension de vapeur Reid, période estivale</u>	<u>kPa</u>	<u>à définir</u>	<u>à définir</u>	<u>EN 12</u>
<u>Distillation:</u> <u>Évaporé à 100° C</u> <u>Évaporé à 150° C</u>	<u>% v/v</u>	<u>49,0</u> <u>81,0</u>		<u>ISO 3405</u>
<u>Analyse hydrocarbures:</u> <u>- oléfines</u> <u>- aromatiques</u> <u>- benzène</u>	<u>% m/m</u>		<u>10</u> <u>30</u> <u>1,0</u>	<u>ASTM D1319</u> <u>EN 238</u>
<u>Teneur en oxygène</u>	<u>ppm</u>	<u>1,7</u>	<u>2,7</u>	<u>pr EN 1601</u>
<u>Teneur en soufre</u>	<u>g/l</u>		<u>50</u>	
<u>Teneur en plomb</u>			<u>0,005</u>	<u>ISO 8754</u> <u>EN 237</u>

(Amendement 17)
ANNEXE IV (nouvelle)

VALEURS D'OBJECTIF EN MATIÈRE DE SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES
APPLICABLES AUX CARBURANTS SUR LE MARCHÉ
DESTINÉS AUX VÉHICULES ET AUX ENGINS MOBILES NON ROUTIERS
ÉQUIPÉS DE MOTEUR À ALLUMAGE PAR COMPRESSION

Type: carburant diesel

Paramètre	Unité	Limites		Méthode d'essai
		Minimum	Maximum	
<u>Indice de cétane</u>		<u>55,0</u>		<u>ISO 5165</u>
<u>Densité à 15° C</u>	<u>kg/m³</u>	<u>810</u>	<u>837</u>	<u>ISO 3675</u>
<u>Distillation:</u> <u>point 95 %</u>	<u>°C</u>	-	<u>350</u>	<u>ISO 3405</u>
<u>Hydrocarbures</u> <u>aromatiques</u> <u>polycycliques</u>	<u>% m/m</u>	-	<u>1</u>	<u>prIP391</u>
<u>Teneur en soufre</u>	<u>ppm</u>	-	<u>50</u>	<u>ISO 8754</u>

27 février 1997

AVIS

(article 147 du règlement)

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (COM(96)0248 - C4-0462/96)

Commission de la recherche, du développement technologique et de l'énergie

Rapporteur pour avis: M. Umberto Scapagnini

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 2 octobre 1996, la commission de la recherche, du développement technologique et de l'énergie a nommé Mme Eryl McNally rapporteur pour avis.

Au cours de ses réunions des 17 décembre 1996, 6 février 1997, 26 février 1997 et 27 février 1997, elle a examiné le projet d'avis.

Au cours de cette dernière réunion, elle a adopté les conclusions ci-après par 15 voix contre 12.

Ont participé au vote les députés Scapagnini, président; Quisthoudt-Rowohl, Adam et Lange, vice-présidents; McNally, rapporteur pour avis; Ahern, Bloch von Blottnitz, Chichester, de Gaulle, Desama, Estevan Bolea, Ferber, Gomolka (suppléant M. Mombaur), Herman (suppléant M. Rovsing conformément à l'article 138, paragraphe 2, du règlement), Izquierdo Collado, Linkohr, Malerba, Maset Campos, Matikainen-Kallström, Pompidou, Roth, Soulier, Stockmann, Tannert, W.G. van Velzen, Weber et West.

À l'issue du vote, Mme McNally a déclaré ne plus vouloir être rapporteur pour l'avis sous la forme où il a été adopté. La commission a décidé de confier cette tâche à son président, M. Scapagnini.

HISTORIQUE

Le programme auto-oil résulte de la directive 94/12/CEE qui charge la Commission de présenter des propositions relatives aux émissions des véhicules à moteur pour répondre notamment aux exigences communautaires en matière de critères de qualité de l'air, en tenant compte de leur aspect coût/efficacité. Deux propositions complémentaires ont été présentées: la première concerne directement la réduction des émissions des véhicules à moteur et la seconde, sur laquelle porte le présent avis, vise la qualité des carburants.

Les véhicules à moteur rejettent dans l'atmosphère un large éventail de substances, dont plusieurs ont des effets nocifs sur la santé humaine, sur la végétation et sur les bâtiments. En outre, les pertes par évaporation, par fuites et par opérations de remplissage aggravent le problème. Les principaux polluants sont les suivants:

Les oxydes d'azote (NO_x) se forment dans la chambre de combustion du moteur: ils provoquent ou aggravent des maladies respiratoires et des allergies et contribuent à la formation d'ozone dans l'atmosphère.

Les microparticules: PM₁₀ est la désignation des particules de moins de dix microns de diamètre (le micron étant la millionième partie du mètre) produites notamment par les véhicules à moteur diesel. D'après des études récentes, il y aurait corrélation entre la présence massive de ces particules dans l'atmosphère et la multiplication des crises d'asthme et des décès par maladies respiratoires. Il se pourrait aussi que les microparticules d'un diamètre inférieur à 2,5 microns (PM_{2,5}) présentent des risques particuliers en raison de leur pénétration profonde dans les tissus pulmonaires.

Le monoxyde de carbone (CO) est produit par une combustion incomplète. Il réduit la capacité des cellules sanguines de transporter l'oxygène dans l'organisme. Toxique à faible concentration, il devient mortel à haute concentration.

Les hydrocarbures sont les produits d'une combustion incomplète. Parmi eux, les composés organiques volatils, notamment le benzène et le 1-3 butadiène, tous deux connus comme carcinogènes.

L'ozone, dont la présence (menacée) dans la stratosphère est indispensable parce qu'il filtre les rayons ultraviolets, constitue un polluant dans la basse atmosphère. Il peut troubler les fonctions pulmonaires et enflammer les voies respiratoires, de même qu'il irrite les yeux et la gorge.

Le soufre et ses composés: le dioxyde de soufre résulte de la combustion du soufre présent en faibles concentrations dans les huiles minérales. Il contribue à la formation de pluies acides et de microparticules sulfatées. On le suspecte de favoriser les maladies respiratoires.

Le plomb est connu depuis longtemps pour avoir des effets toxiques sur le cerveau, le système nerveux central et l'hématose, ce qui explique le développement de l'usage des carburants sans plomb.

Si la pollution due aux émissions des véhicules à moteur est évidemment la plus forte dans les zones urbaines, elle constitue aussi un problème plus vaste. C'est ainsi que l'on constate souvent des concentrations anormales d'ozone dans les zones rurales en raison des réactions photochimiques subies par l'air pollué provenant des centres industriels et urbains.

La nécessité d'améliorer la qualité des carburants

La Commission a proposé les échéances de 2000 et de 2005 pour renforcer les normes de qualité des carburants. Elle a présenté des propositions pour l'an 2000 et a indiqué que les normes pour 2005 seraient présentées en 1998. La directive qui doit entrer en vigueur en 2000 porte sur la volatilité, sur la teneur en hydrocarbures aromatiques, en benzène et en soufre de l'essence, ainsi que sur la teneur en hydrocarbures aromatiques polycycliques et en soufre du carburant diesel.

De nombreuses raisons plaident pour une amélioration radicale de la qualité des carburants:

- a) l'effet bénéfique sur la qualité de l'air serait immédiat;
- b) il n'est pas nécessaire de renouveler le parc de véhicules, ce qui est essentiel dans des villes telles qu'Athènes, où le problème de la pollution est aigu, où la plupart des véhicules sont assez vieux et où le taux de renouvellement est très faible;
- c) le bon fonctionnement des moteurs et des dispositifs d'épuration (pots catalytiques) dépend de la qualité des carburants;
- d) le recours à des carburants "propres" se traduit par une réduction des émissions des véhicules tous chemins ou tous terrains et des outillages mobiles (jardinage et loisirs);
- e) augmenter la qualité du carburant diesel est plus important, du point de vue des émissions, qu'augmenter la qualité de l'essence; or, la part de marché des véhicules diesel ne cesse de croître (25% des véhicules neufs vendus en Europe) et dans la plupart des villes les transports publics et les taxis utilisent le diesel.

L'industrie pétrolière s'est opposée avec un certain succès au renforcement des normes applicables aux carburants en prétendant que les perfectionnements techniques (meilleur rendement des moteurs, meilleurs dispositifs de contrôle des émissions, etc.) permettraient d'obtenir plus efficacement une meilleure qualité de l'air. En revanche, certains constructeurs ont avancé que les nouveaux dispositifs antipolluants, tels que les moteurs à faible combustion, ne sont efficaces que s'ils sont alimentés par des carburants de haute qualité. Il est en particulier inutile d'adapter des dispositifs de récupération sur les moteurs diesel si on persiste à utiliser des carburants à haute teneur en soufre.

Les principaux problèmes de qualité des carburants

Il s'agit essentiellement des teneurs en soufre, en benzène et en hydrocarbures aromatiques.

Le soufre

La Commission propose de limiter la teneur en soufre à 200 ppm pour l'essence et à 350 ppm pour le carburant diesel (Le Japon imposera cette limite à partir d'octobre 1997.). Bien des éléments plaident en faveur d'une faible teneur en soufre:

- a) pour ce qui concerne la limitation des émissions polluantes par catalyse, il faut savoir qu'un seul plein d'essence à haute teneur en soufre réduit immédiatement l'efficacité du pot catalytique. Les hautes teneurs en soufre empêchent le bon fonctionnement des pots catalytiques et des dispositifs nouveaux tels que les "pièges" à oxydes d'azote. Ces dispositifs nouveaux, d'ores et déjà mis en place au Japon, peuvent réduire dans une large mesure les émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote et d'autres polluants atmosphériques. Même la formation d'ozone diminue si on réduit la teneur en soufre des carburants.

- b) les constructeurs japonais ont mis au point des techniques de combustion faible pour améliorer l'efficacité des carburants, techniques menacées par les hautes teneurs en soufre. La généralisation de ces techniques pourrait se traduire par une diminution des émissions de CO₂;
- c) les sulfates présentent, avec les microparticules, un risque léthal important (de 15 à 17%) dans les villes américaines, indépendamment de leur taux de pollution. Des études récentes font apparaître qu'une réduction immédiate à 50 ppm de la teneur en soufre, objectif éventuel de l'UE dans une seconde étape, pourrait sauver quelque 10.000 vies par an aux USA.

Le benzène

Le benzène contenu dans l'essence est toxique et même carcinogène. La limite légale dans l'UE était jusqu'ici de 5%. La Commission propose de la ramener à 2%.

Il ne semble pas y avoir de besoin impérieux de réduire davantage la teneur en benzène:

- a) les problèmes essentiels liés au benzène résident dans sa concentration locale et leur solution doit être la conséquence de dispositions locales non techniques;
- b) on peut réduire efficacement la teneur en benzène en réduisant les hydrocarbures aromatiques, mais surtout en mettant en oeuvre les dispositifs de limitation des émissions de composés organiques volatils aux pompes de distribution.

Les hydrocarbures aromatiques

La Commission propose de limiter à 45% la teneur en hydrocarbures aromatiques de l'essence et à 11% la teneur en hydrocarbures aromatiques polycycliques celle du carburant diesel. (Ces deux chiffres sont supérieurs aux valeurs moyennes actuelles.) La réduction de la teneur en hydrocarbures aromatiques contribue à la réduction de la teneur en oxydes d'azote et en benzène. Elle permet aussi d'accélérer le démarrage de la catalyse pour l'ensemble des véhicules et donc d'augmenter son efficacité pour réduire les émissions.

Carburants oxygénés ou non?

L'article 6 de la proposition de la Commission prévoit la possibilité pour les États membres de mettre sur le marché des carburants spéciaux dans des circonstances particulières. Cet article revêt une importance particulière, dans la mesure où il envisage la mise sur le marché de carburants répondant à des normes plus sévères et non plus souples. Des arguments solides plaident toutefois contre l'autorisation de tels carburants dans toute l'Union européenne:

- a) s'il ne fait aucun doute que le recours aux carburants oxygénés a contribué à réduire les émissions de CO aux USA, ces émissions ne représentent pas un problème essentiel dans l'UE;
- b) si aux USA le problème de l'ozone est essentiellement lié aux composés organiques volatils, dans l'UE il résulte principalement des émissions d'oxydes d'azote, auxquelles les carburants oxygénés n'apportent guère de solutions;
- c) il en résulterait une perte de souplesse pour les raffineries, avec des effets pervers dans des secteurs essentiels, notamment dans l'industrie chimique;

d) les carburants oxygénés dégagent davantage d'aldéhydes, dont les effets sur la santé publique sont peu connus.

Calendrier

Le calendrier proposé par la Commission suscite certaines inquiétudes: si les normes de qualité des carburants doivent être arrêtées pour l'an 2000, la proposition est soumise à révision pour décembre 1998 en vue d'étudier les améliorations qui devraient entrer en vigueur pour 2005. La commission semble d'ores et déjà tenir pour acquise la nécessité d'une deuxième étape.

CONCLUSIONS

À la lumière de l'analyse du document de la Commission, la commission de la recherche, du développement technologique et de l'énergie juge positive et équilibrée la proposition à l'examen, laquelle implique que soient consentis des efforts considérables pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, de santé et de protection de l'environnement. Elle engage la Commission à se montrer sans cesse plus exigeante au bénéfice des utilisateurs et de l'environnement, en se fondant pour ce faire sur les études appropriées. Elle invite donc la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs, compétente au fond, à incorporer ces conclusions dans son rapport.