

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

A6-0496/2007

6.12.2007

*****I**

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	39
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE	46
AVIS DE LA COMMISSION DE L'AGRICULTURE ET DU DÉVELOPPEMENT RURAL	61
PROCÉDURE.....	77

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'industrie, de la recherche et de l'énergie ainsi que de la commission de l'agriculture et du développement rural (A6-0496/2007),
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. ***La Commission doit présenter un rapport de situation avant de présenter toute nouvelle proposition de 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.

Compte tenu de l'importance de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des implications pour les producteurs de carburant et les fabricants de véhicules, toute modification de la législation sera basée sur un rapport de situation faisant état des incidences de la proposition concernée sur l'économie et l'environnement, ainsi qu'en matière sociale.

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

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 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**.

(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 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

(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 **carburants renouvelables** 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 de la technologie **des carburants non fossiles**, la communication précise que **la** croissance **de l'utilisation de la biomasse pour les carburants** 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. **Afin que l'incitation**

la technologie des biocarburants.

supplémentaire au développement de carburants non fossiles contenue dans la présente directive n'entraîne pas des impacts environnementaux négatifs, cette dernière établit un cadre minimal définissant des critères relatifs à la biodiversité et à la durabilité sociale. Les critères détaillés seront adoptés selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue dans la présente directive et fondés sur des prérogatives environnementales. La communication reconnaît également la nécessité d'encourager le développement de la technologie des biocarburants. *Les critères de durabilité introduits dans la présente directive forment un ensemble minimum qui pourra être étoffé lors de la révision de la directive 2003/30/CE.*

Amendement 4

CONSIDÉRANT 6 BIS (nouveau)

(6 bis) Les biocarburants sont un des moyens pour parvenir aux objectifs fixés par l'Union européenne en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre, et plus spécialement dans les transports. Il convient que les biocarburants déterminent une réduction des gaz à effet de serre d'au moins 50% par rapport aux carburants fossiles, afin de compenser les effets négatifs des cultures végétales destinées à la production de carburant, tels que: effets environnementaux négatifs (utilisation d'engrais, pesticides), concurrence accrue pour les terres, l'eau et l'alimentation et pression accrue sur les forêts naturelles et les communautés locales. Il est souhaitable d'investir dans la recherche sur les biocarburants de deuxième génération, dans la mesure où il convient d'éviter la concurrence dans l'utilisation des terres entre les cultures destinées à la production alimentaire, d'une part, et les cultures destinées à la production de biocarburants, d'autre part.

Justification

La production de biomasse implique la réunion de plusieurs éléments: des terrains fertiles, de l'eau, des engrais et des pesticides afin de lutter contre les maladies, puis la transformation des récoltes. Les études montrent que plusieurs biocarburants comme l'éthanol à base de maïs ou le biodiesel à base de soja produisent sur l'environnement des effets encore plus négatifs que les combustibles fossiles. La production de biocarburants est parfois à l'origine de problèmes sociaux, dans la mesure où des entreprises viennent s'installer sur des terrains peuplés depuis des siècles. La culture intensive de produits de base destinés à la production de biocarburants constitue une menace pour les forêts (tropicales) naturelles. Les avantages offerts par les biocarburants qui ne permettent qu'une réduction limitée des émissions de gaz à effet de serre ne sont donc pas suffisants pour compenser les nombreux effets négatifs des cultures liées à leur production.

Les biocarburants sont importants pour la réduction des changements climatiques, mais les cultures destinées à leur fabrication ne doivent pas remplacer les cultures destinées à l'alimentation, ni entraîner une hausse excessive des prix des produits agroalimentaires.

Amendement 5

CONSIDÉRANT 6 TER (nouveau)

(6 ter) Il convient que la Commission veille à ce que les subventions publiques en faveur des carburants non fossiles aillent aux seuls carburants qui satisfont aux critères de durabilité énoncés à l'annexe VI ter de la directive 98/70/CE et ont une performance en matière de gaz à effet de serre de 20% supérieure aux critères de base. Pour 2015, tout carburant non fossile bénéficiant de subventions publiques devrait afficher une performance en matière de réduction des gaz à effet de serre de 80% meilleure que les critères de base en vigueur.

Justification

Les subventions publiques (si on en autorise) devraient aller aux seuls carburants présentant la meilleure performance.

Amendement 6

CONSIDÉRANT 7

(7) La directive 98/70/CE fait dépendre la dérogation concernant la pression de vapeur maximale de l'essence en période estivale à l'existence de conditions climatiques de type polaire ou d'hivers rigoureux. L'application de ces dispositions ayant donné lieu à une insécurité juridique, il convient de préciser les conditions régissant l'utilisation de la dérogation.

supprimé

Justification

La clarification proposée par la Commission aurait pour effet d'assouplir l'actuelle application de cette dérogation, avec, pour conséquence, le risque d'une plus forte pollution atmosphérique et d'une moindre qualité de l'air. La clarification proposée par la Commission ne justifie en rien cet assouplissement dans l'application de la dérogation.

Amendement 7 CONSIDÉRANT 9

(9) La combustion du carburant utilisé pour le transport routier est responsable d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne. Pour réduire ces émissions, une possibilité consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par ces carburants tout au long de leur cycle de vie. Cela peut se faire de plusieurs manières. Étant donné la volonté de la Communauté de réduire davantage encore les émissions de gaz à effet de serre et le rôle important que jouent les émissions produites par le transport routier, il est souhaitable de mettre en œuvre un mécanisme imposant aux fournisseurs de carburants de rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants qu'ils fournissent et de réduire annuellement ces émissions dans une proportion déterminée à partir de **2010**. Dans la mesure où la directive va contribuer notamment au développement des biocarburants, le mécanisme de déclaration et de réduction des émissions de gaz à effet de serre sera

(9) La combustion du carburant utilisé pour le transport routier est responsable d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne. Pour réduire ces émissions, une possibilité consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par ces carburants tout au long de leur cycle de vie. Cela peut se faire de plusieurs manières. Étant donné la volonté de la Communauté de réduire davantage encore les émissions de gaz à effet de serre et le rôle important que jouent les émissions produites par le transport routier, il est souhaitable de mettre en œuvre un mécanisme imposant aux fournisseurs de carburants de rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants qu'ils fournissent et de réduire annuellement ces émissions dans une proportion déterminée à partir de **2011**. Dans la mesure où la directive va contribuer notamment au développement des biocarburants, le mécanisme de déclaration et de réduction des émissions de gaz à effet de serre sera

élaboré de façon coordonnée avec les dispositions de la directive 2003/30/CE.

élaboré de façon coordonnée avec les dispositions de la directive 2003/30//CE..

Justification

D'abord, il est nécessaire de mettre au point une méthode harmonisée et concrète pour calculer efficacement les émissions en question. Au stade actuel, il est prématuré de fixer, pour les émissions de gaz à effet de serre, un objectif de 10%, car cela influe directement sur le volume et la durabilité des biocarburants qui seront disponibles et promus dans l'UE, questions qui restent à régler par la législation à venir.

Amendement 8 CONSIDÉRANT 11

(11) La Commission s'est fixé pour objectif de faire en sorte que les biocarburants représentent au moins 10 % des carburants utilisés pour le transport d'ici à 2020. Les progrès permanents de la technologie automobile et de la technologie des carburants, auxquels s'ajoute la volonté constante de garantir un niveau optimal de protection de l'environnement et de la santé, rendent nécessaire un réexamen périodique des spécifications relatives aux carburants, sur la base d'études et d'analyses complémentaires concernant l'influence des additifs et de la teneur en biocarburants sur les émissions polluantes. Il convient par conséquent de faire régulièrement rapport sur les possibilités de «décarbonisation» des carburants utilisés pour le transport.

(11) La Commission s'est fixé pour objectif de faire en sorte que les biocarburants représentent au moins 10 % des carburants utilisés pour le transport d'ici à 2020. ***Toutefois, étant donné que l'objectif prévoyant de réduire de 10%, pour 2020, les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants de voiture sera incorporé dans la directive 98/70/CE, l'objectif prévoyant d'atteindre pour 2020 une part de biocarburants égale à au moins 10% doit être supprimé.*** Les progrès permanents de la technologie automobile et de la technologie des carburants, auxquels s'ajoute la volonté constante de garantir un niveau optimal de protection de l'environnement et de la santé, rendent nécessaire un réexamen périodique des spécifications relatives aux carburants, sur la base d'études et d'analyses complémentaires concernant l'influence des additifs et de la teneur en biocarburants ***durables*** sur les émissions polluantes. Il convient par conséquent de faire régulièrement rapport sur les possibilités de "décarbonisation" des carburants utilisés pour le transport.

Justification

La Commission propose un objectif prévoyant de réduire de 10%, pour 2020, les émissions de gaz à effet de serre. Ajouter un objectif de 10% de biocarburants pour 2020 n'apporte donc aucune valeur ajoutée. Seul l'objectif de 10% concernant les gaz à effet de serre garantit que les émissions de ces gaz seront réduites; et utiliser des biocarburants – que ce soit à hauteur de 5%, de 10%, de 15% ou de 0% - ne fait aucune différence. L'objectif de 10% proposé en ce

qui concerne les biocarburants ne contribue pas à la lutte contre le changement climatique et pourrait même se révéler nuisible pour la société en cas de mauvaises conditions de production (déboisement, utilisation de terres tourbeuses, utilisation excessive d'eau).

Amendement 9
CONSIDÉRANT 11 BIS (nouveau)

(11 bis) La Commission devrait élaborer une proposition législative visant à garantir que la production de carburant à partir de matières premières végétales ne met pas en péril la sécurité alimentaire.

Justification

L'objectif premier de la politique agricole commune est la sécurité alimentaire de la population. Les matières premières pour les carburants végétaux sont produites sur les mêmes surfaces que les denrées alimentaires. C'est pourquoi la législation doit veiller à ce que l'emploi de carburants végétaux ne mette pas en péril la sécurité alimentaire, y compris dans les pays en développement.

Amendement 10
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. ***supprimé***

Justification

Dans sa résolution du 26 septembre 2006 sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique, le Parlement européen a invité la Commission à réduire de 55%, de 2010 à 2020, les composés organiques volatiles (COV) qui produisent de l'ozone. L'augmentation des émissions de COV qui résulterait d'une dérogation pour l'éthanol n'est ni compatible avec la

position du Parlement européen, ni justifiée. Pour mélanger biocarburants et carburants conventionnels, il y a d'autres moyens, qui n'ont pas pour effet d'accroître la pression de vapeur. Toute dérogation pour l'éthanol est donc injustifiée et devrait être supprimée.

Amendement 11
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 de se développer.

supprimé

Justification

L'augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée proposée par la Commission ne se justifie pas par des motifs environnementaux ou sanitaires.

Amendement 12
CONSIDÉRANT 16 BIS (nouveau)

(16 bis) Les spécifications relatives aux essences, au carburant diesel et aux gazoles devaient déjà être révisées avant le 31 décembre 2005. Le retard pris a conduit à différer d'autant la mise en œuvre des objectifs politiques de l'Union européenne relatifs à la réduction des émissions des gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Justification

La directive 2003/30 prévoyait que les spécifications relatives aux essences, au carburant diesel et aux gazoles devaient être révisées avant le 31 décembre 2005.

Amendement 13

CONSIDÉRANT 16 TER (nouveau)

(16 ter) Pour ne pas amplifier le retard pris dans la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre dans le secteur des transports, la Commission devrait veiller à permettre aux États membres d'autoriser au plus tôt l'incorporation directe d'éthanol dans l'essence.

Justification

Il serait inconcevable de prolonger encore le retard pris depuis décembre 2005. Afin de remédier à cet inconvénient, il est souhaitable qu'une dérogation soit accordée aux États membres qui, dans un souci d'application des objectifs de l'Union européenne de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, appliquent ou souhaitent appliquer les mesures visées par cette directive en promouvant l'incorporation directe d'éthanol dans l'essence.

Amendement 14

CONSIDÉRANT 16 QUATER (nouveau)

(16 quater) Les nouveaux carburants pouvant présenter certains risques pour quelques moteurs anciens, il est indispensable qu'un étiquetage adéquat des carburants plus riches en biocarburants que ceux commercialisés actuellement soit mis à la disposition des consommateurs.

Justification

Les dispositions de la proposition de directive doivent pleinement répondre aux préoccupations des consommateurs, sans lesquels les objectifs de l'Union européenne en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre ne pourront pas être remplis. C'est particulièrement le cas pour les consommateurs propriétaires de véhicules anciens, dont la conception ne prenait pas en compte les nouveaux carburants.

Amendement 15

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

(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.

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. ***La Commission devrait faire régulièrement rapport au Parlement européen sur les difficultés rencontrées notamment en cas de retard de mise en œuvre de ces mesures.*** 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, elles doivent être 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.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le secteur des transports, constitue un des objectifs primordiaux du Parlement européen, qui est le porte-parole des préoccupations exprimées par tous les citoyens européens dans ce domaine. C'est la raison pour laquelle il demande à être associé à toutes les étapes dans l'élaboration des mesures relatives aux émissions de gaz à effet de serre, et tout au moins à être informé de tout retard dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces mesures.

Amendement 16 CONSIDÉRANT 21

(21) La technologie des biocarburants évolue. Des recherches complémentaires sont nécessaires sur toutes solutions possibles de conversion de la biomasse en carburants utilisables pour le transport. Il y a donc lieu *de* d'adopter une approche nuancée par rapport aux limites fixées dans la

(21) La technologie des biocarburants ***durables*** évolue. Des recherches complémentaires sont nécessaires sur toutes solutions possibles de conversion de la biomasse en carburants utilisables pour le transport. Il y a donc lieu d'adopter une approche nuancée ***et neutre sur le plan***

directive afin d'accroître, le cas échéant, l'utilisation de différents biocarburants, parmi lesquels le méthanol, l'éthanol, les alcools d'ordre plus élevé, les éthers et les autres composés oxygénés.

technologique par rapport aux limites fixées dans la directive afin d'accroître, le cas échéant, l'utilisation de différents biocarburants ***durables***, parmi lesquels le méthanol, l'éthanol, les alcools d'ordre plus élevé, les éthers et les autres composés oxygénés. ***Compte tenu de la vaste controverse qui divise les experts scientifiques et la société en général quant à la performance en matière de réduction des gaz à effet de serre et les effets secondaires négatifs de la production de biocarburants de la première génération (éthanol/diesel provenant de cultures alimentaires), au moins 50% des biocarburants couverts par l'objectif en matière de gaz à effet de serre fixé dans la présente directive et éligibles à des incitations, de type financier ou autre, devraient être des biocarburants de la deuxième génération (carburants provenant de matériaux lignocellulosiques), de sorte que les biocarburants de la première génération soient progressivement éliminés pour 2020.***

Justification

De nombreux biocarburants de la première génération ont, en matière de réduction des gaz à effet de serre, un bilan médiocre par rapport aux carburants fossiles. De plus, il faut tenir compte d'effets secondaires environnementaux et sociaux négatifs. On peut attendre, des biocarburants de la deuxième génération, une meilleure performance: ils ont un rendement plus élevé, ils proviennent de cultures permanentes ne nécessitant pas de labour et appelant moins d'intrants agricoles. Si l'on veut que les biocarburants aient un avenir durable, seuls les biocarburants de la deuxième génération devraient être encouragés dans l'UE.

Amendement 17

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 18

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, de moteur à allumage par compression ou 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 19

ARTICLE 1, POINT 1

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

«5. Conditions *climatiques de type polaire ou hivers rigoureux*: des températures *hivernales* moyennes enregistrées pour la période *d'octobre à avril* dans la région ou dans l'État membre concerné, qui sont inférieures à la moyenne communautaire.»

«5. Conditions *de température ambiante estivale basse*: des températures *estivales* moyennes enregistrées pour la période *de mai à septembre* dans la région ou dans l'État membre concerné, qui sont inférieures à la moyenne communautaire.»

Justification

La directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence (modifiée par la directive 2003/17/CE) a reconnu qu'il convenait d'augmenter la pression de vapeur maximale autorisée (70 kPa) et de raccourcir la période estivale en Europe du Nord, afin de garantir l'opérabilité des véhicules (démarrage à froid) et de réduire le risque d'explosion due à l'électricité statique au moment du ravitaillement en essence, au début et à la fin de la période estivale dans les pays les plus froids comme les pays scandinaves et certaines parties du Royaume-Uni. Par cette augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée pendant la période estivale (70 kPa), il a également été admis que les températures ambiantes estivales plus basses en Europe du Nord permettent une réduction des émissions par évaporation de composés organiques volatils, la performance environnementale des zones concernées rejoignant ainsi celle du reste de l'UE.

Amendement 20

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 précisément cette

notion.

Amendement 21
ARTICLE 1, POINT 2 B BIS) (nouveau)
Article 3, paragraphe 2, point c bis) (nouveau) (directive 98/70/CE)

***b bis) Au paragraphe 2, le point c bis)
suivant est ajouté:***

"c bis) Les États membres veillent aussi à ce que, au plus tard le 1^{er} janvier 2012, l'essence sans plomb ayant une teneur en bioéthanol d'au moins 70 % v/v soit conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe VI bis."

Justification

Pour la nouvelle essence E 85, il est indispensable d'introduire des spécifications environnementales déterminées étant donné sa forte teneur en bioéthanol d'au moins 70% v/v.

Amendement 22
ARTICLE 1, POINT 2 C)
Article 3, paragraphe 3, alinéa 1 (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.

«3. Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe III ne nécessite pas d'étiquetage particulier relatif à l'incorporation d'éthanol ou d'éthyl tertio butyl éther (ETBE).

Justification

Le constat qui peut être fait est que le parc automobile actuel de l'Union européenne peut utiliser un carburant incorporant jusqu'à 5% d'éthanol ou 15% d'ETBE. L'utilisation d'essences dans lesquelles sont incorporées moins de 5% d'éthanol ou moins de 15% d'ETBE est aujourd'hui courante au sein des États membres de l'Union européenne. La mention relative à l'incorporation d'une faible teneur d'éthanol ou d'ETBE n'apparaît donc plus comme un élément déterminant de la bonne information du consommateur.

Amendement 23
ARTICLE 1, POINT 2, C)
Article 3, paragraphe 3, alinéa 2 (directive 98/70/CE)

Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe V est signalé par un étiquetage comportant la mention «Essence **à teneur élevée 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 **avec** biocarburant» dans la ou les langues nationales.

Justification

Dans un souci de clarté pour le consommateur, il conviendrait de réserver l'expression "essence à teneur élevée en biocarburant" à l'essence qui contient réellement un fort pourcentage de biocarburants. De l'essence contenant de 0% vol à 5% vol de biocarburant devrait donc être appelée "essence à faible teneur en biocarburant", tandis que l'essence contenant plus de 5% vol de biocarburant devrait être appelée "essence avec biocarburant".

Amendement 24
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, **y compris les** bateaux de navigation intérieure, est de 10 mg/kg.

De nouvelles exigences en matière de réduction des émissions des moteurs de bateau ne sont pas exclues pour autant.

Les États membres veillent aussi à ce que, pour le 31 décembre 2009 au plus tard, les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers et les bateaux de navigation intérieure soient alignés sur la qualité des carburants diesel pour

membre peut adopter des mesures en vue d'autoriser sur l'ensemble de son territoire ou dans des régions déterminées de celui-ci, lorsque les températures *hivernales moyennes* sont *extrêmement basses*, une pression de vapeur plus élevée que la pression maximale fixée pour la période estivale à l'annexe III, note 5 en bas de page, et à l'annexe V, note 4 en bas de page."

membre peut adopter des mesures en vue d'autoriser sur l'ensemble de son territoire ou dans des régions déterminées de celui-ci, lorsque les températures *ambiantes estivales* sont *basses*, une pression de vapeur plus élevée que la pression maximale fixée pour la période estivale à l'annexe III, note 5 en bas de page, et à l'annexe V, note 4 en bas de page."

Justification

La directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence (modifiée par la directive 2003/17/CE) a reconnu qu'il convenait d'augmenter la pression de vapeur maximale autorisée (70 kPa) et de raccourcir la période estivale en Europe du Nord, afin de garantir l'opérabilité des véhicules (démarrage à froid) et de réduire le risque d'explosion due à l'électricité statique au moment du ravitaillement en essence, au début et à la fin de la période estivale dans les pays les plus froids comme les pays scandinaves et certaines parties du Royaume-Uni. Par cette augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée pendant la période estivale (70 kPa), il a également été admis que les températures ambiantes estivales plus basses en Europe du Nord permettent une réduction des émissions par évaporation de composés organiques volatils, la performance environnementale des zones concernées rejoignant ainsi celle du reste de l'UE.

Amendement 27

ARTICLE 1, POINT 5

Article 7 bis (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.

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

1. À compter du 1^{er} janvier **2010**, 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.

2. À compter du 1^{er} janvier **2012**, 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 unité d'énergie**, par ces carburants. Cette réduction **des émissions par rapport à l'année de référence** est telle que **tous les**

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.

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 l'article 11, paragraphe 2.

deux ans (années civiles) jusqu'à 2020 compris, les émissions sont réduites *d'au moins 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.

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 à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 2, *sur la base des orientations énoncées à l'annexe VI bis et du rapport visé à l'article 9 bis.*

Amendement 28
ARTICLE 1, POINT 5
Article 7 ter (directive 98/70/CE)

Article 7 ter

supprimé

Mélange d'éthanol dans l'essence

Les mesures détaillées concernant le mélange d'éthanol dans l'essence, et en particulier la pression de vapeur fixée à l'annexe VI et les variantes possibles, qui sont destinées à modifier des éléments non essentiels de la directive en la complétant notamment, sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

Justification

Suite aux amendements déposés par le même auteur aux considérants 15 et 16.

Dans sa résolution du 26 septembre 2006 sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique, le Parlement européen a invité la Commission à réduire de 55%, de 2010 à 2020, les composés organiques volatiles (COV) qui produisent de l'ozone. L'augmentation des émissions de COV qui résulterait d'une dérogation pour l'éthanol n'est ni compatible avec la position du Parlement européen, ni justifiée. Pour mélanger biocarburants et carburants conventionnels, il y a d'autres moyens, qui n'ont pas pour effet d'accroître la pression de vapeur. Toute dérogation pour l'éthanol est donc injustifiée et devrait être supprimée.

Amendement 29

ARTICLE 1, POINT 5

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

Article 7 ter (bis)

Critères de durabilité des biocarburants et de la biomasse

- 1. Seuls les biocarburants et les matières premières non fossiles satisfaisant aux critères de durabilité de production et pouvant attester de leurs performances en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie, conformément aux conditions définies à l'annexe VI ter, sont considérés comme contribuant à l'objectif de l'article 7 bis.*
- 2. Les États membres peuvent accepter les accords bilatéraux et multilatéraux entre la Communauté et des pays tiers comme preuve que les conditions définies à l'annexe VI ter sont remplies, moyennant la réalisation d'audits et de contrôles par des tiers.*
- 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 visés à l'annexe VI ter sont adoptés selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 2; ces critères constituent un train de critères minima susceptibles d'être développés lors du réexamen de la directive 2003/30/CE.

Amendement 30
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 31
ARTICLE 1, POINT 7
Article 9, alinéa 2, point (a) (directive 98/70/CE)

(a) l'utilisation des biocarburants *dans le cadre de la présente directive, ainsi que l'utilisation et l'évolution de la technologie automobile, eu égard à l'objectif défini dans la stratégie de l'énergie présentée par la Commission*, qui vise à parvenir à une part minimale de 10 % de biocarburants dans les carburants utilisés pour le transport d'ici à 2020, et à l'objectif de*

(a) *l'objectif de "décarbonisation" des carburants destinés aux transports et l'utilisation des biocarburants pour réaliser cet objectif, les répercussions négatives de la production de biocarburants sur l'environnement, sur les zones de conservation, directement ou indirectement, et sur les conditions sociales et les prix alimentaires dans tous les pays*

«décarbonisation» des carburants destinés aux transports; producteurs;

Justification

Il est important de suivre l'évolution de la décarbonisation des carburants destinés aux transports afin de pouvoir intervenir si nécessaire. Pour les biocarburants il convient, en raison des nombreuses incertitudes liées à ces produits, d'établir un "bilan de santé" les concernant. Compte tenu des nombreux effets négatifs éventuels, le résultat du bilan de santé doit être mis à profit pour revoir, si nécessaire, la politique relative aux biocarburants. Le récent rapport de l'OCDE exprime également des préoccupations sérieuses relativement à la politique d'encouragement des biocarburants.

Ce "bilan de santé" doit en particulier permettre de déterminer si le pouvoir d'achat des consommateurs de carburant ne va pas entraîner une hausse des prix alimentaires de nature à exclure une partie de la population des pays en développement de l'accès à ces produits, et si l'entrée en vigueur de cette directive mettra fin au déboisement lié, directement ou indirectement, aux biocarburants. L'évaluation doit être réalisée en coopération avec la FAO et le PNUE.

Amendement 32

ARTICLE 1, POINT 7

Article 9, alinéa 2, point (c) (directive 98/70/CE)

(c) les valeurs limites de pression de vapeur applicables aux mélanges éthanol-essence; supprimé

Justification

La proposition de la Commission est déséquilibrée dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de biocarburant (l'éthanol) au détriment d'autres. Une utilisation accrue de l'éthanol est incompatible avec un grand nombre de systèmes d'alimentation existants et engendrera une augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui contribuent à la formation de la pollution de l'ozone troposphérique et peuvent causer la mort prématurée de personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques. Il est essentiel d'adopter une approche plus souple permettant également l'utilisation d'autres bio-composants (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène).

Amendement 33

ARTICLE 1, POINT 7

Article 9, alinéa 2, 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 34.

Amendement 34

ARTICLE 1, POINT 7

Article 9, alinéa 2, 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 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau¹ et des directives dérivées.

¹ JO L 327 du 22.12.2000, p.1. Directive modifiée par la décision n° 2455/2001/CE (JO L 331 du 15.12.2001, p. 1).

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 directive cadre sur l'eau et d'autres actes communautaires relatifs à l'environnement.

Amendement 35

ARTICLE 1, POINT 7 bis (nouveau)

Article 9 bis (nouveau) (directive 98/70/CE)

7 bis. L'article 9 bis suivant est inséré:

"Article 9 bis

Rapport

1. La Commission soumettra le 31 juin 2008, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la base des orientations énoncées à l'annexe VI bis dans lequel il clarifie:

a) la méthode d'évaluation et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre

produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés dans le transport routier;

b) la relation de chaque mécanisme de réduction avec le système communautaire d'échange de quotas d'émission et les engagements pris par les États membres au titre du protocole de Kyoto;

c) la définition de l'année de référence."

Amendement 36

ARTICLE 1, POINT 12, ALINÉA -1 (nouveau)
Annexe III, tableau (directive 98/70/CE)

Sur la ligne correspondant à la "Pression de vapeur, période estivale", l'entrée qui figure dans la colonne "Maximum" est remplacée par "56,0(°)".

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 37

ARTICLE 1, POINT 12, POINT - 1 BIS (nouveau)
Annexe III, note 4 de bas de page (directive 98/70/CE)

Le texte de la note 4 en bas de page est modifié, les termes "conditions climatiques de type polaire ou hivers rigoureux" étant remplacés par "basse température ambiante estivale".

Justification

La directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence (modifiée par la directive 2003/17/CE) a reconnu qu'il convenait d'augmenter la pression de vapeur maximale autorisée (70 kPa) et de raccourcir la période estivale en Europe du Nord, afin de garantir l'opérabilité des véhicules (démarrage à froid) et de réduire le risque d'explosion due à l'électricité statique au moment du ravitaillement en essence, au début et à la fin de la période

estivale dans les pays les plus froids comme les pays scandinaves et certaines parties du Royaume-Uni. Par cette augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée pendant la période estivale (70 kPa), il a également été admis que les températures ambiantes estivales plus basses en Europe du Nord permettent une réduction des émissions par évaporation de composés organiques volatils, la performance environnementale des zones concernées rejoignant ainsi celle du reste de l'UE.

Amendement 38
ARTICLE 1, POINT 12
Annexe III, note 5 de 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 connaissant des basses températures ambiantes estivales, la pression de vapeur maximale ne dépasse pas 66 kPa."**

Justification

Dans sa résolution du 26 septembre 2006 sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique, le Parlement européen a invité la Commission à réduire de 55%, de 2010 à 2020, les composés organiques volatils (COV) qui produisent de l'ozone. L'augmentation des émissions de COV qui résulterait d'une dérogation pour l'éthanol n'est ni compatible avec la position du Parlement européen, ni justifiée. Pour mélanger biocarburants et carburants conventionnels, il y a d'autres moyens, qui n'ont pas pour effet d'accroître la pression de vapeur. Toute dérogation pour l'éthanol est donc injustifiée et devrait être supprimée.

L'incorporation d'éthanol peut entraîner une augmentation de la pression de vapeur. Il convient de veiller à ce que la présente législation n'aboutisse pas à une augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée.

La dérogation proposée entraînerait une augmentation de la pression de vapeur allant jusqu'à 68 kPa, qui détériorerait la qualité de l'air. C'est pourquoi la pression de vapeur maximale générale doit être abaissée. En adoptant cette approche, même l'exercice de la dérogation ne fera pas en sorte que la pression de vapeur maximale dépasse 60 kPa et la pollution atmosphérique ne s'en trouvera pas renforcée.

La directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence (modifiée par la directive 2003/17/CE) a reconnu qu'il convenait d'augmenter la pression de vapeur maximale autorisée (70 kPa) et de raccourcir la période estivale en Europe du Nord, afin de garantir l'opérabilité des véhicules (démarrage à froid) et de réduire le risque d'explosion due à l'électricité statique au moment du ravitaillement en essence, au début et à la fin de la période estivale dans les pays les plus froids comme les pays scandinaves et certaines parties du Royaume-Uni. Par cette augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée pendant la période estivale (70 kPa), il a également été admis que les températures ambiantes

estivales plus basses en Europe du Nord permettent une réduction des émissions par évaporation de composés organiques volatils, la performance environnementale des zones concernées rejoignant ainsi celle du reste de l'UE.

Amendement 39
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 40
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 41
ANNEXE
Annexe V, sous-titre (Directive 98/70/CE)

Type: Essence à teneur *élevée* en biocarburant

Type: Essence à teneur en biocarburant

Justification

L'annexe V contient des dispositions applicables à l'essence contenant un minimum de 5 %v/v de biocarburant. Il est trompeur de dénommer une essence contenant une telle proportion de biocarburant "essence à teneur élevée en biocarburant". Ces termes doivent être réservés à l'essence contenant une proportion nettement plus élevée de biocarburant; les termes "essence à teneur en biocarburant" sont plus appropriés.

Amendement 42

ANNEXE

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

Pression de vapeur, période estivale

60,0 (*)

Pression de vapeur, période estivale

56,0 (*)

Justification

Voir la justification de l'amendement 40.

Amendement 43

ANNEXE

Annexe V, tableau, ligne 7, tiret 2, colonne 4 (directive 98/70/CE)

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

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

Justification

Il vaut mieux disposer d'une catégorie d'essence comprenant 0 à 5 %v/v d'éthanol et d'une seconde catégorie d'essence comprenant 5 à 10 %v/v d'éthanol.

Amendement 44

ANNEXE

Annexe V, note 3 de bas de page (directive 98/70/CE)

(3) La période estivale débute au plus tard le 1er mai et ne se termine pas avant le 30 septembre. Dans les États membres qui connaissent des conditions **climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux**, la période estivale débute au plus tard le 1er juin et ne se termine pas avant

(3) La période estivale débute au plus tard le 1er mai et ne se termine pas avant le 30 septembre. Dans les États membres qui connaissent des conditions **de basses températures estivales**, la période estivale débute au plus tard le 1er juin et ne se

le 31 août.

termine pas avant le 31 août.

Justification

La directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence (modifiée par la directive 2003/17/CE) a reconnu qu'il convenait d'augmenter la pression de vapeur maximale autorisée (70 kPa) et de raccourcir la période estivale en Europe du Nord, afin de garantir l'opérabilité des véhicules (démarrage à froid) et de réduire le risque d'explosion due à l'électricité statique au moment du ravitaillement en essence, au début et à la fin de la période estivale dans les pays les plus froids comme les pays scandinaves et certaines parties du Royaume-Uni. Par cette augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée pendant la période estivale (70 kPa), il a également été admis que les températures ambiantes estivales plus basses en Europe du Nord permettent une réduction des émissions par évaporation de composés organiques volatils, la performance environnementale des zones concernées rejoignant ainsi celle du reste de l'UE.

Amendement 45

ANNEXE

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

(4) Dans les États membres qui connaissent des conditions climatiques, 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 **de basses températures estivales**, 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 **appropriée de pression de vapeur en été de 56 kPa ou de 66 kPa** de la valeur indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI.

Justification

L'incorporation d'éthanol pourrait entraîner une augmentation de la pression de vapeur. Il importe de veiller à ce que la présente législation n'entraîne pas une augmentation de l'actuelle pression de vapeur maximale autorisée. C'est pourquoi, afin de respecter la pression de vapeur maximale en été, la pression de vapeur maximale dans des conditions climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux doit être abaissée de 70 kPa à 66 kPa.

La directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence (modifiée par la directive 2003/17/CE) a reconnu qu'il convenait d'augmenter la pression de vapeur maximale autorisée (70 kPa) et de raccourcir la période estivale en Europe du Nord, afin de garantir l'opérabilité des véhicules (démarrage à froid) et de réduire le risque d'explosion due à l'électricité statique au moment du ravitaillement en essence, au début et à la fin de la période estivale dans les pays les plus froids comme les pays scandinaves et certaines parties du Royaume-Uni. Par cette augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée pendant la période estivale (70 kPa), il a également été admis que les températures ambiantes

estivales plus basses en Europe du Nord permettent une réduction des émissions par évaporation de composés organiques volatils, la performance environnementale des zones concernées rejoignant ainsi celle du reste de l'UE.

Amendement 46
ANNEXE
Annexe VI (directive 98/70/CE)

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

supprimé

<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.

Justification

Cet amendement fait suite aux amendements aux considérants 15 et 16, à l'article 1, point 5, (article 7 bis (directive 98/70/CE) et à l'article 1, point 8, (article 11 (directive 98/70/CE) déposés par le même député.

Dans sa résolution du 26 septembre 2006 sur la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique, le Parlement européen a invité la Commission à réduire de 55%, de 2010 à 2020, les composés organiques volatiles (COV) qui produisent de l'ozone. L'augmentation des émissions de COV qui résulterait d'une dérogation pour l'éthanol n'est ni compatible avec la position du Parlement européen, ni justifiée. Pour mélanger biocarburants et carburants

conventionnels, il y a d'autres moyens, qui n'ont pas pour effet d'accroître la pression de vapeur. Toute dérogation pour l'éthanol est donc injustifiée et devrait être supprimée.

Amendement 47

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;

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

(b) Transport et distribution, y compris:

- le 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 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 2012, 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". Ces valeurs par défaut évaluent avec prudence les baisses des émissions de gaz à effet de serre. 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 48

ANNEXE

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

ANNEXE VI TER

**CRITÈRES DE DURABILITÉ POUR
LES BIOCARBURANTS ET LA
BIOMASSE**

Les critères relatifs à la biodiversité et à la durabilité sociale seront fondés sur un système où les matières premières destinées à la production de carburant sont traçables jusqu'à leur source et où toutes les entreprises de la chaîne de production de biomasse durable sont certifiées.

1. Les critères relatifs à la biodiversité et à l'environnement devront notamment garantir:

- que la production de biocarburants ou de biomasse n'a aucune incidence négative notable sur la biodiversité et, en particulier, que nulle production ou extraction de matières premières n'a lieu à proximité de zones naturelles de valeur ou de zones protégées par les autorités publiques, sauf si la biomasse consiste dans des flux de déchets ou des résidus de bois;

- que la production de biomasse n'entraîne aucun déboisement ni aucune perte nette d'autres stocks de carbone (zones humides, herbages permanents) au-dessus ou en dessous du niveau du sol;

- que les conventions et réglementations internationales, notamment les normes pertinentes de l'OIT et les conventions de l'ONU relatives à la protection des peuples indigènes, sont respectées;

- que la production de biocarburants n'a aucune incidence négative notable sur les ressources hydrologiques (pénuries d'eau, par exemple);

- que la production ou l'extraction de matières premières destinées à la production de carburants n'a pas d'incidence négative sur la qualité de l'air, de l'eau et des sols;

- que des rapports seront régulièrement et obligatoirement établis afin de s'assurer de l'absence d'incidence indirecte négative notable en termes de modification de l'utilisation des terres ou de déplacement des activités agricoles;

- que les combustibles non fossiles provenant de la biomasse déterminent une réduction directe des gaz à effet de serre d'au moins 50% par rapport aux carburants fossiles;

2. Les critères sociaux devront notamment garantir:

- que des rapports seront régulièrement et obligatoirement établis sur les conséquences sociales de la production de matières premières biologiques, notamment sur les prix des denrées alimentaires, afin de prouver l'absence d'incidence négative, notamment en termes de sécurité alimentaire;

- que les communautés/populations locales ont produit par la voix de leurs représentants une déclaration de consentement;

- que le public a accès aux informations et à la participation.

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 efficient 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.

13.11.2007

AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

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))

Rapporteur pour avis: Miloslav Ransdorf

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La directive de 1998 sur la qualité des carburants fixe des spécifications européennes communes applicables aux carburants essence, diesel et gazole destinés à être utilisés par les véhicules routiers, les bateaux de navigation intérieure et les engins mobiles non routiers tels que les locomotives, les engins de terrassement et les tracteurs.

Cette directive est une révision de la directive sur la qualité des carburants, qui vise à fixer de nouvelles normes en matière de transport des carburants afin de réduire la pollution atmosphérique, notamment par le soufre, par des particules et par des hydrocarbures polyaromatiques. De plus, ces nouvelles normes introduiront l'obligation de réduire la contribution des carburants routiers aux changements climatiques. Enfin, cette révision pourrait être envisagée comme le moyen d'atteindre l'objectif d'une proportion de 10% de biocarburants dans la consommation totale de l'UE de carburant diesel et d'essence dans le secteur des transports d'ici à 2020.

Une mesure clé de la proposition visant à encourager le développement de carburants à faible teneur en carbone ainsi que des biocarburants, fait obligation aux fournisseurs de carburants de réduire d'1 % par an d'ici à 2011 les émissions de gaz à effet de serre générées par leurs produits tout au long de leur cycle de vie (pendant les phases de raffinage, de transport et d'utilisation). La réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi obtenue égalera 10 %

d'ici à 2020, soit l'équivalent de 500 millions de tonnes de CO₂.

Par ailleurs, afin d'augmenter la part de biocarburants entrant dans la composition de l'essence, un nouveau mélange d'essence sera mis au point, dont la teneur autorisée en additifs contenant de l'oxygène ("additifs oxygénés") sera plus élevée, et qui pourra inclure jusqu'à 10 % d'éthanol. Les différents mélanges d'essence seront clairement identifiés afin d'éviter tout risque éventuel de dommage aux véhicules existants, dans la mesure où l'éthanol n'est pas compatible avec certains systèmes d'alimentation de moteurs.

Votre rapporteur se félicite de la présente proposition. La promotion du développement de carburants à faible teneur en carbone et l'adoption d'autres mesures pour réduire les émissions générées tout au long de la chaîne de production des carburants est primordiale pour garantir également la participation du secteur des carburants à la réalisation des objectifs de réduction des gaz à effet de serre au sein de l'Union européenne. Votre rapporteur apporte son vif soutien à l'idée d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre générés par le cycle complet des carburants, qui tienne également compte des émissions produites par la production du carburant même. Ainsi, l'industrie des carburants peut être orientée au mieux vers une approche durable globale, tout en prévoyant la souplesse nécessaire. Votre rapporteur se félicite également des normes proposées en ce qui concerne la teneur maximale des diesels en soufre, qui permettront d'obtenir un carburant d'une efficacité accrue, de réduire les émissions de matières particulaires et d'introduire à l'avenir des systèmes de traitement ultérieur des gaz.

Votre rapporteur estime qu'une réduction des émissions ne peut être obtenue qu'en adoptant une approche plus coordonnée et plus intégrée, qui nécessite, non seulement, l'introduction de nouveaux produits et de nouvelles technologies par les industries des carburants et de l'automobile ainsi que par leurs fournisseurs, mais également un engagement ferme de la part des responsables politiques, des fournisseurs d'infrastructures et des conducteurs (notamment par l'introduction d'une taxation fondée sur les émissions de CO₂, par l'amélioration des aptitudes à la conduite et du comportement des conducteurs, ainsi que par l'augmentation de la sécurité des infrastructures).

Votre rapporteur aimerait souligner la nécessité de trouver un équilibre délicat entre la promotion du développement du marché des biocarburants et la prévention des risques éventuels de dommages aux véhicules existants ainsi qu'à l'environnement. De ce point de vue, il estime que la proposition de la Commission n'est pas équilibrée, dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de composant de biocarburant au détriment d'autres qui pourraient présenter des risques d'incompatibilité moindres pour les véhicules existants. En effet, une utilisation accrue de l'éthanol serait, non seulement incompatible avec de nombreux systèmes d'alimentation existants, mais engendrerait également une augmentation des émissions de vapeurs polluantes. La proposition de la Commission prévoit un dépassement spécifique de la pression de vapeur pour l'essence contenant de l'éthanol. Toutefois, ces vapeurs, également dénommées composés organiques volatiles, contribuent à la pollution de l'ozone troposphérique, qui peut provoquer le décès prématuré des personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques.

Votre rapporteur estime que ladite proposition pourrait être renforcée en introduisant également d'autres composants possibles (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane

renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène) dans les actions visant à développer des carburants à faible teneur en carbone et à réduire les émissions de gaz à effet de serre générés par la chaîne de production des carburants. En adoptant une approche plus souple permettant l'utilisation de la totalité des composants bio, l'Europe pourrait bénéficier de leur contribution potentielle à la réalisation des nouveaux objectifs de l'Union européenne en matière de biocarburants.

Votre rapporteur aimerait également mettre en évidence le rôle irremplaçable des innovations techniques dans la réduction des gaz à effet de serre. Ainsi, un brevet mis au point dans la République tchèque pourrait permettre une réduction des émissions de gaz à effet de serre pouvant atteindre 70 % s'il était mis en pratique. Les déchets résultant de procédures de tri peuvent fournir une matière première secondaire.

Enfin, votre rapporteur aimerait souligner la nécessité de rationaliser l'ensemble du système des transports de l'Union européenne. La part des transports routiers est actuellement trop élevée et celle des transports ferroviaires trop faible. Il est nécessaire de préparer, de présenter et d'examiner une approche globale portant sur un système de transports intégré pour l'ensemble de l'Union européenne et d'y inclure tous les modes de transport appropriés.

AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission¹

Amendements du Parlement

Amendement 1 CONSIDÉRANT 2

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

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

¹ Non encore publié au JO.

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.

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. ***La Commission doit présenter un rapport de situation avant de présenter toute nouvelle proposition de législation.***

Justification

Compte tenu de l'importance de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des implications pour les producteurs de carburant et les fabricants de véhicules, toute modification de la législation sera basée sur un rapport de situation faisant état des incidences de la proposition concernée sur l'économie et l'environnement, ainsi qu'en matière sociale.

Amendement 2 CONSIDÉRANT 5

(5) La Communauté a adopté des règlements limitant les émissions polluantes provenant des véhicules utilitaires lourds et légers utilisés pour le transport routier. Les spécifications relatives aux carburants sont un des facteurs qui influent sur le respect des limites d'émission.

(5) La Communauté a adopté des règlements limitant les émissions polluantes provenant des véhicules utilitaires lourds et légers utilisés pour le transport routier. Les spécifications relatives aux carburants sont un des facteurs qui influent sur le respect des limites d'émission. ***La réduction des émissions polluantes peut également passer par une meilleure efficacité énergétique et par la mise en place de transports publics urbains efficaces du point de vue énergétique.***

Justification

La lutte contre les changements climatiques peut également passer par une amélioration de l'efficacité énergétique et des transports publics plus efficaces du point de vue énergétique dans les zones urbaines. 80 % de la population vit en milieu urbain et le transport urbain est à l'origine de 40 % des émissions de CO₂.

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

(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.

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. ***Il est souhaitable d'investir dans la recherche sur les biocarburants de deuxième génération, dans la mesure où il convient d'éviter la concurrence dans l'utilisation des terres entre les cultures destinées à la production alimentaire, d'une part, et les cultures destinées à la production de biocarburants, d'autre part.***

Justification

Les biocarburants sont importants pour la réduction des changements climatiques, mais les cultures destinées à leur fabrication ne doivent pas remplacer les cultures destinées à l'alimentation, ni entraîner une hausse excessive des prix des produits agroalimentaires.

Amendement 4 CONSIDÉRANT 13

(13) Il convient que les détails concernant le mélange d'éthanol dans l'essence, en particulier la limitation de la pression de vapeur et les variantes possibles pour éviter que les mélanges contenant de l'éthanol ne dépassent la pression de vapeur admissible, soient réexaminés sur la base de l'expérience acquise par l'application de la directive 98/70/CE.

supprimé

Justification

La proposition de la Commission est déséquilibrée dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de biocarburant (l'éthanol) au détriment d'autres. Une utilisation accrue de l'éthanol est incompatible avec un grand nombre de systèmes d'alimentation existants et engendrera une augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui contribuent à la formation de la pollution de l'ozone troposphérique et peuvent causer la mort prématurée de personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques. Il est essentiel d'adopter une approche plus souple permettant également l'utilisation d'autres bio-composants (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène).

Amendement 5 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. *supprimé*

Justification

La proposition de la Commission est déséquilibrée dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de biocarburant (l'éthanol) au détriment d'autres. Une utilisation accrue de l'éthanol est incompatible avec un grand nombre de systèmes d'alimentation existants et engendrera une augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui contribuent à la formation de la pollution de l'ozone troposphérique et peuvent causer la mort prématurée de personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques. Il est essentiel d'adopter une approche plus souple permettant également l'utilisation d'autres bio-composants (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène).

Amendement 6 CONSIDÉRANT 16

(16) Afin d'encourager l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone tout *supprimé*

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 de se développer.

Justification

L'augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée proposée par la Commission ne se justifie pas par des motifs environnementaux ou sanitaires.

Amendement 7
CONSIDÉRANT 21

(21) La technologie des biocarburants évolue. Des recherches complémentaires sont nécessaires sur toutes solutions possibles de conversion de la biomasse en carburants utilisables pour le transport. Il y a donc lieu de d'adopter une approche nuancée par rapport aux limites fixées dans la directive afin d'accroître, le cas échéant, l'utilisation de différents biocarburants, parmi lesquels le méthanol, l'éthanol, les alcools d'ordre plus élevé, les éthers et les autres composés oxygénés.

(21) La technologie des biocarburants évolue. Des recherches complémentaires sont nécessaires sur toutes solutions possibles de conversion de la biomasse en carburants utilisables pour le transport. Il y a donc lieu de d'adopter une approche nuancée ***et neutre sur le plan technologique*** par rapport aux limites fixées dans la directive afin d'accroître, le cas échéant, l'utilisation de différents biocarburants, parmi lesquels le méthanol, l'éthanol, les alcools d'ordre plus élevé, les éthers et les autres composés oxygénés.

Justification

Compte tenu de l'évolution permanente de la technologie des biocarburants et de leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le principe de neutralité technologique est essentiel pour garantir la libre concurrence.

Amendement 8
ARTICLE 1, POINT 2, POINT (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

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 biocarburant**» dans la ou les langues nationales

dans la ou les langues nationales.

Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe V est signalé par un étiquetage comportant la mention «**Mélange d'essence à faible teneur en matières non fossiles**» dans la ou les langues nationales

Justification

Le terme de biocarburant est trompeur pour les consommateurs. Dans tous les cas, la mention «Essence à teneur élevée en biocarburant» doit être réservée aux essences dont la teneur en bio-composants est véritablement élevée. L'essence contenant de 0 à 5 % de matières non fossiles doit donc porter la mention "Essence" et l'essence contenant entre 5 et 10 % de matières non fossiles doit être dénommée "Mélange d'essence à faible teneur en matières non fossiles".

Amendement 9

ARTICLE 1, POINT 5

Article 7 ter (Directive 98/70/CE)

Article 7 ter

supprimé

Mélange d'éthanol dans l'essence

Les mesures détaillées concernant le mélange d'éthanol dans l'essence, et en particulier la pression de vapeur fixée à l'annexe VI et les variantes possibles, qui sont destinées à modifier des éléments non essentiels de la directive en la complétant notamment, sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

Justification

La proposition de la Commission est déséquilibrée dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de biocarburant (l'éthanol) au détriment d'autres. Une utilisation accrue de l'éthanol est incompatible avec un grand nombre de systèmes d'alimentation existants et engendrera une augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui contribuent à la formation de la pollution de l'ozone troposphérique et peuvent causer la mort prématurée de personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques. Il est essentiel d'adopter une approche plus souple permettant également l'utilisation d'autres bio-composants (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène).

Amendement 10
ARTICLE 1, POINT 5
Article 7 ter bis (nouveau) (directive 98/70/CE)

Article 7 ter bis

*Critères de durabilité pour les
bio-composants contenus dans les
carburants*

1. Seuls les bio-composants satisfaisant aux critères de durabilité de la production et dont il est prouvé qu'ils réduisent les émissions de gaz à effet de serre pendant le cycle de vie sont considérés comme contribuant à l'objectif de l'article 7 bis.

2. Les critères de durabilité sont adoptés selon la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

Justification

La direction générale de l'environnement de la Commission doit être chargée de rédiger une proposition relative à des critères de durabilité obligatoires pour les bio-composants contenus dans les carburants, qui devra être adoptée conformément à la procédure de réglementation avec contrôle. Le rapport de la commission du Parlement européen compétente au fond doit suggérer que la directive établisse d'ores et déjà des critères plus détaillés.

Amendement 11
ARTICLE 1, POINT 6
Article 8 bis (Directive 98/70/CE)

Article 8 bis

Additifs métalliques

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

Article 8 bis

Additifs métalliques

Dans le sillage des travaux existants du Centre commun de recherche et à l'aide de données existantes, la Commission poursuit l'élaboration de méthodes d'essai adaptées eu égard à l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants et, à l'aide de ces méthodes, évalue s'il convient de proposer des restrictions aux additifs soupçonnés de porter atteinte au fonctionnement efficace des technologies de réduction de la

pollution.

Amendement 12
ARTICLE 1, POINT 7
Article 9, point (c) (Directive 98/70/CE)

(c) les valeurs limites de pression de vapeur applicables aux mélanges éthanol-essence; *supprimé*

Justification

La proposition de la Commission est déséquilibrée dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de biocarburant (l'éthanol) au détriment d'autres. Une utilisation accrue de l'éthanol est incompatible avec un grand nombre de systèmes d'alimentation existants et engendrera une augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui contribuent à la formation de la pollution de l'ozone troposphérique et peuvent causer la mort prématurée de personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques. Il est essentiel d'adopter une approche plus souple permettant également l'utilisation d'autres bio-composants (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène).

Amendement 13
ARTICLE 1, POINT 7 bis (nouveau)
Article 9 bis (nouveau) (Directive 98/70/CE)

7 bis. L'article 9 bis suivant est inséré:

"Article 9 bis

Afin de contribuer aux objectifs de l'UE en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la mise en place d'un mécanisme de déclaration et de surveillance des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés dans le transport routier, la Commission, avant le 31 décembre 2010:

1. élabore un rapport destiné au Parlement européen et au Conseil sur des mécanismes éventuels de réduction des émissions. La Commission s'attachera en particulier:

a) à mettre au point une méthode d'évaluation adaptée des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés dans le transport routier;

b) à clarifier la relation de chaque mécanisme de réduction avec le système communautaire d'échange de quotas d'émission et les engagements pris par les États membres au titre du protocole de Kyoto;

c) à examiner la possibilité d'atteindre des objectifs spécifiques et progressifs en matière de réduction des émissions à gaz à effet de serre ainsi que le calendrier y afférent;

d) à évaluer les incidences commerciales, économiques et sociales de ces objectifs.

2. Sur la base de ce rapport, la Commission peut présenter des propositions au Parlement européen et au Conseil tendant à modifier la présente directive, conformément aux dispositions de la directive 2003/30/CE et à la législation ultérieure pertinente."

Justification

Il est souhaitable de mettre en place un mécanisme de déclaration et de surveillance des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés pour le transport routier, mais il convient d'abord de mettre au point une méthode harmonisée et concrète pour le calcul effectif de ces émissions. Il est encore prématuré de fixer un objectif de réduction de 10 % des émissions à gaz à effet de serre dans la mesure où cela aurait des incidences directes sur le volume et la durabilité des biocarburants qui seront mis sur le marché et promus dans l'UE. Ce n'est qu'après avoir procédé aux étapes préalables énumérées ci-dessus que la Commission pourra présenter une proposition tendant à modifier la directive.

Amendement 14

ARTICLE 1, POINT 12

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

L'annexe III est modifiée comme suit:

supprimé

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.»

Justification

La proposition de la Commission est déséquilibrée dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de biocarburant (l'éthanol) au détriment d'autres. Une utilisation accrue de l'éthanol est incompatible avec un grand nombre de systèmes d'alimentation existants et engendrera une augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui contribuent à la formation de la pollution de l'ozone troposphérique et peuvent causer la mort prématurée de personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques. Il est essentiel d'adopter une approche plus souple permettant également l'utilisation d'autres bio-composants (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène).

Amendement 15
ARTICLE 1, POINT 13 A
Annexe IV (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

Cette limite maximale moins élevée correspond à la réalité actuelle du marché. Presque tous les carburants vendus sur les marchés européens ont une teneur en HAP comprise entre 1 % et 6 %.

Amendement 16
ANNEXE
Annexe V, titre (directive 98/70/CE)

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

SPÉCIFICATIONS
ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES
AUX CARBURANTS SUR LE MARCHÉ
**CONTENANT AU MINIMUM 5 % v/v DE
BIO-COMPOSANTS**, DESTINÉS AUX
VÉHICULES ÉQUIPÉS DE MOTEUR À
ALLUMAGE COMMANDÉ

Justification

Conformément aux modifications proposées, l'essence à faible teneur en biocarburants doit contenir au minimum 5 % v/v de bio-composants, le distributeur restant libre de choisir les composants. Les valeurs maximales correspondant à chaque bio-composant sont déjà indiquées dans le tableau. Il n'est pas nécessaire de fixer de valeur minimale pour chaque bio-composant étant donné que le total minimum est fixé à 5 %.

Amendement 17

ANNEXE

Annexe V, lignes 19 bis à 19 sexies (nouvelles) (Directive 98/70/CE)

AMENDEMENTS DU PARLEMENT

Bio-composants	% v/v	5	
- Bioéthanol (des agents stabilisants peuvent être nécessaires)	% v/v		10
- Bioalcools contenant 3 atomes de carbone par molécule	% v/v		7
- Bioalcools contenant 4 atomes de carbone, ou plus, par molécule	% v/v		10
- Bioéthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule	% v/v		22

Justification

Conformément aux modifications proposées, l'essence à faible teneur en biocarburants doit contenir au minimum 5 % v/v de bio-composants, le distributeur restant libre de choisir les composants. Les valeurs maximales correspondant à chaque bio-composant sont déjà indiquées dans le tableau. Il n'est pas nécessaire de fixer de valeur minimale pour chaque bio-composant étant donné que le total minimum est fixé à 5 %. Il est possible de parvenir, dans les limites proposées, à l'équivalent d'une teneur en biocarburant (éthanol) de 10%.

Amendement 18

ANNEXE

Annexe V, note de bas de page 4 (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**

(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.

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

La proposition de la Commission est déséquilibrée dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de biocarburant (l'éthanol) au détriment d'autres. Une utilisation accrue de l'éthanol est incompatible avec un grand nombre de systèmes d'alimentation existants et engendrera une augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui contribuent à la formation de la pollution de l'ozone troposphérique et peuvent causer la mort prématurée de personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques. Il est essentiel d'adopter une approche plus souple permettant également l'utilisation d'autres bio-composants (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène).

Amendement 19
ARTICLE 1, POINT 15
Annexe VI (Directive 98/70/CE)

L'annexe VI qui figure dans l'annexe de la présente directive est ajoutée. supprimé

Justification

La proposition de la Commission est déséquilibrée dans la mesure où elle ne promeut qu'un type de biocarburant (l'éthanol) au détriment d'autres. Une utilisation accrue de l'éthanol est incompatible avec un grand nombre de systèmes d'alimentation existants et engendrera une augmentation des émissions de vapeurs polluantes qui contribuent à la formation de la pollution de l'ozone troposphérique et peuvent causer la mort prématurée de personnes souffrant d'insuffisance respiratoire ou de problèmes cardiaques. Il est essentiel d'adopter une approche plus souple permettant également l'utilisation d'autres bio-composants (tels que le bio-ETBE, le bio-TAEE, le bio-méthane renouvelable, le gaz naturel ou l'hydrogène).

PROCÉDURE

Titre	Surveillance et réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants (transport routier et navigation intérieure)	
Références	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)	
Commission compétente au fond	ENVI	
Avis émis par Date de l'annonce en séance	ITRE 13.3.2007	
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Miloslav Ransdorf 12.4.2007	
Examen en commission	26.6.2007	12.9.2007
Date de l'adoption	12.11.2007	
Résultat du vote final	+: 34 -: 0 0: 3	
Membres présents au moment du vote final	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Gianni De Michelis, Den Dover, Adam Gierak, Norbert Glante, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto	
Suppléants présents au moment du vote final	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Robert Goebbels, Satu Hassi, Edit Herczog, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Hannes Swoboda, Lambert van Nistelrooij	
Suppléante (art. 178, par. 2) présente au moment du vote final	Eva Lichtenberger	

13.9.2007

AVIS DE LA COMMISSION DE L'AGRICULTURE ET DU DÉVELOPPEMENT RURAL

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

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))

Rapporteur pour avis : Joseph Daul

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Le projet de directive présenté par la Commission européenne, relatif aux spécifications de l'essence, du carburant diesel et au gazole, modifiant la directive 98/70/CE du 13 octobre 1998, constitue une étape importante pour la promotion et le développement des biocarburants dans l'Union Européenne.

Le Parlement européen, à travers de nombreuses prises de position, a toujours soutenu toutes les initiatives de l'Union Européenne visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Lors du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007, il a été décidé que les énergies renouvelables devaient représenter 20 % des énergies consommées dans l'Union Européenne en 2020, les biocarburants devant représenter quant à eux 10 % des carburants consommés.

Par ailleurs, les réformes en cours des organisations de marché des cultures végétales réduisent les débouchés des productions concernées. Les biocarburants offrent des opportunités alternatives aux producteurs agricoles confortant ainsi la politique européenne d'aménagement du territoire et l'emploi en milieu rural. De plus, les terres actuellement sous régime de jachère constituent une réserve pour répondre à cette nouvelle demande.

Dans ce contexte, le projet de directive présenté par la Commission Européenne visant à corriger les spécifications des essences incorporant des biocarburants, constitue un élément

majeur de la politique européenne permettant de faciliter leur utilisation.

Il est en effet urgent de mettre les spécifications techniques contenues dans la directive 98/70 CE en cohérence les objectifs politiques de l'Union Européenne.

En premier lieu, les objectifs européens d'utilisation des biocarburants ne pourront être tenus que si les fabricants et les distributeurs procèdent à l'incorporation directe d'éthanol dans les essences. Une solution consisterait à ce que les sociétés pétrolières mettent à disposition des fabricants de biocarburants ou des distributeurs des quantités adéquates d'essence à basse volatilité. Tel n'est pas le cas aujourd'hui. Aussi, afin de contourner cet obstacle, la Commission Européenne propose de modifier les spécifications actuelles des essences.

En outre, les Etats membres souhaitant mettre en place dès à présent des dispositions relatives à l'incorporation directe d'éthanol dans les essences, répondant ainsi aux souhaits des citoyens européens, doivent pouvoir le réaliser. Cette justification se justifie d'autant plus que la révision de la directive aurait déjà dû avoir lieu à la fin 2005 et qu'un retard de près de deux ans a ainsi été pris.

Enfin, le développement technologique des moteurs et des biocarburants susceptibles d'être utilisés à l'avenir, conduit à considérer que les mélanges futurs dépasseront la limite actuelle d'incorporation d'éthanol dans les essences qui est de 5 %. Si un tel objectif est hautement souhaitable, car il répond précisément à la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il convient cependant d'être vigilant à ce que l'information des consommateurs soit aussi complète que possible, afin d'éviter tout désagrément quant à l'utilisation des biocarburants par des moteurs plus anciens, qui ne sont pas adaptés aux nouvelles essences.

Conformément à la directive européenne N° 85/536CEE, le parc automobile européen peut désormais accepter un carburant contenant jusqu'à 5 % de bioéthanol ou 15 % de ETBE. Dans ces conditions, il est proposé d'avoir un étiquetage simplifié et limité aux seules essences incorporant un taux supérieur à 5% d'éthanol ou 15% d'ETBE

Le développement des biocarburants n'est qu'un des éléments de la politique européenne de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Il est donc urgent de définir aussi rapidement que possible de nouvelles contraintes s'imposant au secteur des transports, si l'Union Européenne veut respecter ses engagements internationaux en matière de protection de l'environnement.

La Commission Européenne propose d'inclure dans le projet de directive une procédure visant à déterminer les mesures à prendre pour respecter le principe d'une réduction de CO² dans le secteur des transports, pour la période allant du 1^{er} janvier 2011 à 2020.

L'objectif de réduction de 10 % en dix ans, des émissions à gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants, par unité d'énergie, répond à la politique souhaitée par tous les citoyens européens. L'importance de cet objectif aurait nécessité une discussion particulière, au sein des institutions européennes, pour la définition des mesures à prendre.

Compte tenu de l'urgence de la situation, la commission de l'agriculture soutient le principe d'inclusion des ces dispositions dans cette directive, bien que l'objectif premier de celle-ci

soit celui de la modification de la qualité des essences.

Néanmoins, la commission de l'agriculture est particulièrement vigilante sur la définition des mesures qui doivent être décidées au niveau européen et mises en œuvre par les Etats membres à compter du 1^{er} janvier 2009. A cette fin, elle demande à la Commission de tenir informé le Parlement européen de l'évolution des discussions, et surtout qu'il lui soit fait rapport sur les raisons qui engendreraient un retard dans la mise en œuvre de ces mesures.

AMENDEMENTS

La commission de l'agriculture et du développement rural invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission¹

Amendements du Parlement

Amendement 1 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. ***Les biocarburants sont un des moyens pour parvenir aux objectifs fixés par l'Union européenne en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre, et plus spécialement dans les transports.*** 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.

¹ Non encore paru au Journal officiel.

La communication reconnaît également la nécessité d'encourager le développement de la technologie des biocarburants.

Amendement 2
CONSIDÉRANT 9

(9) La combustion du carburant utilisé pour le transport routier est responsable d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne. Pour réduire ces émissions, **une possibilité consiste à** réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par ces carburants tout au long de leur cycle de vie. Cela peut se faire de plusieurs manières. Étant donné la volonté de la Communauté de réduire davantage encore les émissions de gaz à effet de serre et le rôle important que jouent les émissions produites par le transport routier, il est souhaitable de mettre en œuvre un mécanisme imposant aux fournisseurs de carburants de rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants qu'ils fournissent et de réduire annuellement ces émissions dans une proportion déterminée à partir de 2010. **Dans la mesure où** la directive **va** contribuer notamment au développement des biocarburants, le mécanisme de déclaration et de réduction des émissions de gaz à effet de serre sera élaboré de façon coordonnée avec les dispositions de la directive 2003/30/CE.

(9) La combustion du carburant utilisé pour le transport routier est responsable d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne. Pour réduire ces émissions, **il serait indispensable de** réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par ces carburants tout au long de leur cycle de vie. Cela peut se faire de plusieurs manières. Étant donné la volonté de la Communauté de réduire davantage encore les émissions de gaz à effet de serre et le rôle important que jouent les émissions produites par le transport routier, il est souhaitable de mettre en œuvre un mécanisme imposant aux fournisseurs de carburants de rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants qu'ils fournissent et de réduire annuellement ces émissions dans une proportion déterminée à partir de 2010. **Un des objectifs de** la directive **étant de** contribuer notamment au développement des biocarburants, le mécanisme de déclaration et de réduction des émissions de gaz à effet de serre sera élaboré de façon coordonnée avec les dispositions de la directive 2003/30/CE **et devrait être mis en place au plus tard le 31 décembre 2008.**

Justification

Il est indispensable d'instaurer une politique volontariste de réduction des émissions de gaz à effet de serre, sous peine de voir l'Union européenne ne pas respecter ses engagements internationaux en la matière.

D'autre part, la proposition de la Commission de directive relative à la spécification des essences aurait dû être prise pour le 31 décembre 2005. Les retards pris conduisent à différer sans cesse une politique européenne de réduction des gaz à effet de serre. C'est la raison

pour laquelle il est donc plus qu'urgent que l'Union européenne prenne toutes les dispositions nécessaires pour mettre en place, dans les délais les plus brefs, tous les éléments indispensables à une politique dynamique de réduction des gaz à effet de serre. Dans ce cadre, la fixation d'une date limite impérative pour la mise en place d'un mécanisme de déclaration et de réduction des émissions de gaz à effet de serre s'impose.

Amendement 3

CONSIDÉRANT 9 BIS (nouveau)

(9 bis) La réduction de l'émission de gaz à effet de serre est un impératif qui s'impose à tous. L'Union européenne, à travers les objectifs définis, devrait démontrer les possibilités de mise en œuvre de politiques imposant la réduction d'émission de gaz à effet de serre. Aussi, compte tenu des enjeux environnementaux qui en découlent, il est indispensable qu'un mécanisme de déclaration et de réduction des émissions de gaz à effet de serre soit mis en place avant le 1^{er} janvier 2009. Si tel n'était pas le cas, la Commission devrait faire rapport au Parlement européen sur les raisons qui ont conduit à un tel retard.

Justification

La réduction de l'émission de gaz à effet de serre est un impératif qui s'impose à l'ensemble des pays. L'Union européenne, à travers les objectifs définis, doit démontrer les possibilités de mise en œuvre de politiques imposant la réduction d'émission de gaz à effet de serre.

Amendement 4

CONSIDÉRANT 11

(11) **La Commission** s'est fixé pour objectif de faire en sorte que les biocarburants représentent au moins 10 % des carburants utilisés pour le transport d'ici à 2020. Les progrès permanents de la technologie automobile et de la technologie des carburants, auxquels s'ajoute la volonté constante de garantir un niveau optimal de protection de l'environnement et de la santé, rendent nécessaire un réexamen périodique des spécifications relatives aux carburants,

(11) **L'Union européenne** s'est fixé pour objectif de faire en sorte que les biocarburants représentent au moins 10 % des carburants utilisés pour le transport d'ici à 2020. Les progrès permanents de la technologie automobile et de la technologie des carburants, auxquels s'ajoute la volonté constante de garantir un niveau optimal de protection de l'environnement et de la santé, rendent nécessaire un réexamen périodique des spécifications relatives aux carburants,

sur la base d'études et d'analyses complémentaires concernant l'influence des additifs et de la teneur en biocarburants sur les émissions polluantes. Il convient par conséquent de faire régulièrement rapport sur les possibilités de «décarbonisation» des carburants utilisés pour le transport.

sur la base d'études et d'analyses complémentaires concernant l'influence des additifs et de la teneur en biocarburants sur les émissions polluantes. Il convient par conséquent de faire régulièrement rapport sur les possibilités de «décarbonisation» des carburants utilisés pour le transport.

Justification

Le Parlement européen a toujours défendu un objectif ambitieux d'utilisation de biocarburants. Pour sa part, le Conseil européen, dans sa communication des 8 et 9 mars a rappelé l'objectif d'une utilisation contraignante d'au moins 10% de biocarburants dans les carburants utilisés pour les transports

Amendement 5
CONSIDÉRANT 11 BIS (nouveau)

(11 bis) La Commission devrait élaborer une proposition législative visant à garantir que la production de carburant à partir de matières premières végétales ne met pas en péril la sécurité alimentaire.

Justification

L'objectif premier de la politique agricole commune est la sécurité alimentaire de la population. Les matières premières pour les carburants végétaux sont produites sur les mêmes surfaces que les denrées alimentaires. C'est pourquoi la législation doit veiller à ce que l'emploi de carburants végétaux ne mette pas en péril la sécurité alimentaire, y compris dans les pays en développement.

Amendement 6
CONSIDÉRANT 12 BIS (nouveau)

(12 bis) Le mélange d'éthanol dans l'essence modifie de façon non linéaire la pression de vapeur du carburant ainsi obtenu.

Justification

Une bonne compréhension des problèmes posés conduit à une modification dans l'ordonnancement des amendements.

Amendement 7
CONSIDÉRANT 13

(13) Il convient que les détails concernant le mélange d'éthanol dans l'essence, en particulier la limitation de la pression de vapeur et les variantes possibles pour éviter que les mélanges contenant de l'éthanol ne dépassent la pression de vapeur admissible, soient réexaminés sur la base de l'expérience acquise par l'application de la directive 98/70/CE.

(13) Il convient que les détails concernant le mélange d'éthanol dans l'essence, en particulier la limitation de la pression de vapeur et les variantes possibles pour éviter que les mélanges contenant de l'éthanol ne dépassent la pression de vapeur admissible, soient réexaminés sur la base de l'expérience acquise par l'application de la directive 98/70/CE. ***En effet, la pression de vapeur des mélanges est également liée à la composition initiale des essences.***

Justification

La volatilité de l'éthanol étant stable pour un taux d'éthanol donné, la composition des essences entrant dans le mélange est le facteur déterminant la volatilité du produit final.

Amendement 8
CONSIDÉRANT 14

(14) ***Le mélange d'éthanol dans l'essence augmente la pression de vapeur du carburant ainsi obtenu; or, la*** pression de vapeur des mélanges d'essence doit être maîtrisée pour limiter les émissions de polluants dans l'air.

(14) ***La*** pression de vapeur des mélanges d'essence doit être maîtrisée pour limiter les émissions de polluants dans l'air. ***En effet, l'augmentation de la pression de vapeur du mélange essence – éthanol atteint son maximum avec une incorporation de 5 % d'éthanol en volume, puis décroît pour des mélanges à des taux supérieurs.***

Justification

L'augmentation de la pression de vapeur du mélange atteint son maximum avec une incorporation de 5% d'éthanol en volume, puis décroît pour des mélanges à des taux supérieurs.

Amendement 9
CONSIDÉRANT 15

(15) ***Le mélange d'éthanol dans l'essence modifie de façon non linéaire la pression de vapeur du carburant ainsi obtenu.*** Pour faire en sorte que la pression de vapeur de

(15) 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

l'essence résultant du mélange de deux mélanges essence-éthanol autorisés reste inférieur 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.

nécessaire de définir le dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite pour de tels mélanges **afin que celui-ci prenne en compte la qualité intrinsèque des essences, et** qu'il corresponde **ainsi** à l'augmentation réelle de pression de vapeur observée lors de l'ajout d'un pourcentage donné d'éthanol dans l'essence.

Justification

La volatilité de l'éthanol étant stable pour un taux d'éthanol donné, la composition des essences entrant dans le mélange est le facteur déterminant la volatilité du produit final.

Amendement 10 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 de se développer.**

(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. **Malheureusement, force est de constater que ce n'est pas le cas actuellement, la disponibilité des essences à faible pression de vapeur étant encore très nettement insuffisante.**

Justification

Il est malheureusement constaté quotidiennement que les raffineurs européens ne mettent pas à la disposition des producteurs de biocarburants procédant à des mélanges essence éthanol toutes les quantités indispensables d'essences à faible pression de vapeur. Cette situation est profondément regrettable, car elle entrave le développement des biocarburants et remet en cause les objectifs politiques définis par l'Union européenne.

Amendement 11 CONSIDÉRANT 16 BIS (nouveau)

(16 bis) Face à cette carence, la pression de vapeur maximale autorisée pour les

mélanges contenant de l'éthanol devrait être augmentée afin de permettre le développement indispensable du marché des biocarburants.

Justification

Afin de répondre aux préoccupations exprimées par les producteurs de biocarburants en matière d'approvisionnements insuffisants en essences à faible pression de vapeur, et contourner ainsi la position des raffineurs, il est proposé une augmentation de la pression de vapeur maximale autorisée pour les mélanges contenant de l'éthanol.

Amendement 12

CONSIDÉRANT 16 TER (nouveau)

(16 ter) Les spécifications relatives aux essences, au carburant diesel et aux gazoles devaient déjà être révisées avant le 31 décembre 2005. Le retard pris a conduit à différer d'autant la mise en œuvre des objectifs politiques de l'Union européenne relatifs à la réduction des émissions des gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Justification

La directive 2003/30 prévoyait que les spécifications relatives aux essences, au carburant diesel et aux gazoles devaient être révisées avant le 31 décembre 2005 Considérant 16 quater (nouveau)

Amendement 13

CONSIDÉRANT 16 QUATER (nouveau)

(16 quater) Pour ne pas amplifier le retard pris dans la mise en œuvre des objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre dans le secteur des transports, la Commission devrait veiller à permettre aux États membres d'autoriser au plus tôt l'incorporation directe d'éthanol dans les essences.

Justification

Il serait inconcevable de prolonger encore le retard pris depuis décembre 2005. Afin de pallier à cet inconvénient, il est souhaitable qu'une dérogation soit accordée aux Etats-membres qui, dans un souci d'application des objectifs de l'Union européenne de réduction d'émissions de gaz à effet de serre appliquent ou souhaitent appliquer les mesures visées par cette directive en promouvant l'incorporation directe d'éthanol dans l'essence.

Amendement 14

CONSIDÉRANT 16 QUINQUIES (nouveau)

(16 quinquies) Les nouveaux carburants pouvant présenter certains risques pour quelques moteurs anciens, il est indispensable qu'un étiquetage adéquat des carburants plus riches en biocarburants que ceux commercialisés actuellement soit mis à la disposition des consommateurs.

Justification

Les dispositions du projet de directive doivent pleinement répondre aux préoccupations des consommateurs, sans lesquels les objectifs de l'Union européenne en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre ne pourront pas être remplis. C'est particulièrement le cas pour les consommateurs propriétaires de véhicules anciens, dont la conception ne prenait pas en compte les nouveaux carburants.

Amendement 15

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

(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. ***La Commission devrait faire régulièrement rapport au Parlement européen sur les difficultés rencontrées notamment en cas de retard de mise en œuvre de ces mesures.*** Ces mesures, de même que celles relatives à l'adaptation des méthodes d'analyse

soient adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle prévue par l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

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 réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le secteur des transports, constitue un des objectifs primordiaux du Parlement européen, qui est le porte-parole des préoccupations exprimées par tous les citoyens européens dans ce domaine. C'est la raison pour laquelle il demande à être associé à toutes les étapes dans l'élaboration des mesures relatives aux émissions de gaz à effet de serre, et tout au moins à être informé de tout retard dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces mesures.

Amendement 16 CONSIDÉRANT 21 BIS (nouveau)

(21 bis) La recherche en matière de nouveaux moteurs émettant moins de gaz à effet de serre devrait être promue au niveau communautaire. Elle devrait également permettre d'anticiper l'évolution des carburants qui seront disponibles dans les vingt prochaines années.

Justification

La technologie des moteurs évolue également. La recherche en matière de nouveaux moteurs émettant moins de gaz à effet de serre doit être promue au niveau communautaire. D'autre part cette recherche doit également anticiper l'évolution des carburants qui seront disponibles dans les vingt prochaines années avec une teneur enrichie en biocarburant notamment des essences contenant de 20 % à 30 % d'éthanol, carburants sur lesquels les motoristes travaillent d'ores et déjà.

Amendement 17 ARTICLE 1, POINT 2 C) Article 3, paragraphe 3, alinéa 1 (directive 98/70/CE)

«3. Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe III ***est signalé par un étiquetage comportant la***

«3. Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe III ***ne nécessite pas d'étiquetage particulier relatif***

mention «Essence à faible teneur en biocarburant» dans la ou les langues nationales.

à l'incorporation d'éthanol ou d'ETBE.

Justification

Le constat qui peut être fait est que le parc automobile actuel de l'Union européenne peut utiliser un carburant incorporant jusqu'à 5% d'éthanol ou 15% d'ETBE. L'utilisation d'essences dans lesquelles sont incorporées moins de 5% d'éthanol ou moins de 15% d'ETBE est aujourd'hui courante au sein des Etats-membres de l'Union européenne. La mention relative à l'incorporation d'une faible teneur d'éthanol ou d'ETBE n'apparaît donc plus comme un élément déterminant de la bonne information du consommateur.

Amendement 18

ARTICLE 1, POINT 2 C)

Article 3, paragraphe 3, alinéa 2 (directive 98/70/CE)

Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe V est signalé par un étiquetage comportant la mention «Essence à teneur **élevée** 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 **enrichie** en biocarburant» dans la ou les langues nationales.»

Justification

Pour ce qui concerne les essences contenant plus de 5% d'éthanol ou plus de 15% d'ETBE, seul le parc automobile le plus récent peut accepter de tels mélanges. C'est la raison pour laquelle il est souhaitable de concentrer l'information du consommateur sur sa connaissance concernant les essences contenant plus de 5% d'éthanol ou plus de 15% d'ETBE, afin d'éviter tout problème d'incompatibilité avec son véhicule, et de l'orienter vers les essences les plus appropriées au regard des objectifs visés par la présente directive.

Amendement 19

ARTICLE 1, POINT 2 B BIS) (nouveau)

Article 3, paragraphe 2, point c bis) (nouveau) (directive 98/70/CE)

b bis) Au paragraphe 2, le point c bis) suivant est ajouté:

"c bis) Les États membres veillent aussi à ce que, au plus tard le 1^{er} janvier 2012, l'essence sans plomb ayant une teneur en bioéthanol d'au moins 70 % v/v soit conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe VI bis."

Justification

Pour la nouvelle essence E 85, il est indispensable d'introduire des spécifications environnementales déterminées étant donné sa forte teneur en bioéthanol d'au moins 70% v/v.

Amendement 20

ARTICLE 1, POINT 5

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

3 bis. La Commission fait rapport au Parlement européen sur la méthodologie retenue concernant les informations visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article ainsi que sur les mesures nécessaires prises au titre du paragraphe 3 du présent article.

La Commission informe le Parlement européen de tout retard dans la mise en œuvre des objectifs de la présente directive en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre.

Justification

La réduction de l'émission de gaz à effet de serre est un impératif qui s'impose à l'ensemble des pays. L'Union européenne, à travers les objectifs définis, doit démontrer les possibilités de mise en œuvre de politiques imposant la réduction d'émission de gaz à effet de serre. Aussi, compte des enjeux environnementaux qui en découlent, il est donc indispensable qu'un mécanisme de déclaration et de réduction des émissions de gaz à effet de serre soit mis en place avant le 1er janvier 2009. Si tel n'est pas le cas, la Commission devra faire rapport au Parlement européen sans délais sur les raisons qui ont conduit à un tel retard.

Amendement 21

ARTICLE 1, POINT 12

Annexe III (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 modifié par l'ajout du texte suivant:
«Lorsque le carburant contient de l'éthanol, la pression de vapeur maximale peut dépasser la limite ***autorisée fixée pour la saison en cours, telle qu'elle est*** indiquée à l'annexe VI.»

Justification

Il convient de faciliter, toute au long de l'année, l'incorporation directe de bioéthanol dans les essences.

Amendement 22

ANNEXE

Annexe V, 11^e ligne (Teneur en oxygène), 4^e colonne (directive 98/70/CE)

3,7

4,0

Justification

La norme européenne de référence des essences sans plomb – norme EN 228 – prévoit que la densité de celles-ci doit être comprise entre 720 et 775 kg/m³ à 15°C. Dans le cas où 10% v/v d'éthanol seraient incorporés dans une essence d'une densité du bas de la fourchette - 720 kg/m³ - la teneur en oxygène de cette essence additivée dépasserait 3,7% m/m, et celle-ci se trouverait alors hors norme : fixer la teneur maximale en oxygène à 4% m/m permet d'incorporer 10% v/v d'éthanol dans toute essence sans plomb conforme à la norme, sans risque de voir cette essence se trouver non conforme à la norme après additivation.

Amendement 23

ANNEXE

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

(4) Dans les Etats 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 Etats 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 peut dépasser la limite **autorisée fixée pour la saison en cours, telle qu'elle est** indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI.

Justification

Il convient de faciliter, toute au long de l'année, l'incorporation directe de bioéthanol dans les essences.

Amendement 24

ARTICLE 1, POINT 15 BIS (nouveau)

15 bis. L'annexe VI bis qui figure dans l'annexe de la présente directive est ajoutée.

"ANNEXE VI BIS

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

Type Essence E 85

Exigences à appliquer et méthodes d'analyse					
Paramètres ⁽¹⁾	Unité	Valeurs limites ⁽²⁾			
		Valeurs minimales		Valeurs maximales	
Indice d'octane recherche		95		-	
Indice d'octane moteur		85		-	
- Alcools supérieurs (C3-C8)	% v/v	-		2,0	
- Méthanol	% v/v	-		1,0	
- Éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule	% v/v	-		5,2	
Teneur en sulfate	mg/kg	-		1	
Exigences liées au climat et méthodes d'analyse					
Paramètres ⁽¹⁾	Unité	Valeurs limites ⁽²⁾			
		Classe A (été)		Classe B (hiver)	
		Valeurs minimales	Valeurs maximales	Valeurs minimales	Valeurs maximales
- Éthanol et alcools supérieurs	% v/v	75³	86	70³	80
- Super 95 conformément à la norme EN 228	% v/v	-	25	-	30
- Pression de vapeur	kPa	35	60	50	90

⁽¹⁾ Les méthodes d'analyse sont celles spécifiées dans la norme EN 228:1999. Les États membres peuvent adopter la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 228:1999 à condition qu'il puisse être établi qu'elle donne au moins la même justesse et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

⁽²⁾ Les valeurs mentionnées dans la spécification sont des « valeurs vraies ». Pour établir leurs valeurs limites, on a appliqué les conditions de la norme ISO 4259 « Produits pétroliers: détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai »; pour fixer une valeur minimale, on a tenu compte d'une différence minimale de 2 R au-dessus de 0 (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles sont interprétés sur la base des critères définis dans la norme ISO 4259 (publiée en 1995).

⁽³⁾ Les États membres peuvent décider de commercialiser l'essence E 85 avec des teneurs minimales de 65% v/v conformément aux normes nationales adoptées sur la base de la norme européenne CWA 15293:2005."

Justification

Pour la nouvelle essence E 85, il est indispensable d'introduire des spécifications environnementales déterminées étant donné sa forte teneur en bioéthanol d'au moins 70% v/v.

PROCÉDURE

Titre	Surveillance et réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants (transport routier et navigation intérieure)		
Références	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)		
Commission compétente au fond	ENVI		
Avis émis par Date de l'annonce en séance	AGRI 13.3.2007		
Rapporteur pour avis Date de la nomination	Joseph Daul 8.5.2007		
Examen en commission	4.6.2007	16.7.2007	12.9.2007
Date de l'adoption	12.9.2007		
Résultat du vote final	+: -: 0:	29 0 0	
Membres présents au moment du vote final	Vincenzo Aita, Luis Manuel Capoulas Santos, Giuseppe Castiglione, Joseph Daul, Albert Deß, Michl Ebner, Duarte Freitas, Lutz Goepel, Bogdan Golik, Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Stéphane Le Foll, Véronique Mathieu, Rosa Miguélez Ramos, Neil Parish, Radu Podgorean, María Isabel Salinas García, Agnes Schierhuber, Willem Schuth, Czesław Adam Siekierski, Petya Stavreva, Donato Tommaso Veraldi		
Suppléants présents au moment du vote final	Esther De Lange, Ilda Figueiredo, Roselyne Lefrançois, Astrid Lulling, Hans-Peter Mayer		
Suppléant (art. 178, par. 2) présent au moment du vote final	Manolis Mavrommatis		

PROCÉDURE

Titre	Surveillance et réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants (transport routier et navigation intérieure)			
Références	COM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)			
Date de la présentation au PE	31.1.2007			
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 13.3.2007			
Commission saisie pour avis Date de l'annonce en séance	ECON	ITRE	IMCO	TRAN
	13.3.2007	13.3.2007	13.3.2007	13.3.2007
	AGRI 13.3.2007			
Avis non émis Date de la décision	ECON	IMCO	TRAN	
	13.3.2007	1.3.2007	28.2.2007	
Rapporteur Date de la nomination	Dorette Corbey 8.3.2007			
Examen en commission	4.6.2007	13.9.2007		
Date de l'adoption	27.11.2007			
Résultat du vote final	+: 42			
	-: 7			
	0: 0			
Membres présents au moment du vote final	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott			
Suppléants présents au moment du vote final	Alfonso Andria, Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Umberto Guidoni, Erna Hennicot-Schoepges, Anne Laperrouze, David Martin, Miroslav Mikolášik, Andres Tarand, Lambert van Nistelrooij			
Suppléants (art. 178, par. 2) présents au moment du vote final	Jean-Pierre Audy, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Willi Piecyk			
Date du dépôt	6.12.2007			