



Bruxelles, le 31.5.2017
COM(2017) 284 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL
en application de l'article 9 de la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et
des carburants diesel

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

en application de l'article 9 de la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel

1. Introduction

La directive sur la qualité des carburants¹ vise à améliorer et à préserver la qualité des carburants vendus sur le marché intérieur européen. Ses objectifs sont de garantir un niveau élevé de protection minimale de l'environnement et de la santé en rapport avec l'utilisation des carburants, ainsi que la compatibilité technique des carburants avec les moteurs à combustion interne. Elle établit des spécifications environnementales pour l'essence et les carburants diesel (et pour les biocarburants avec lesquels ils sont mélangés) utilisés dans les transports routiers et dans les engins mobiles non routiers. La directive prévoit aussi l'obligation pour les fournisseurs de carburant de réduire de 6 % par rapport à 2010 l'intensité d'émission de gaz à effet de serre de la palette de carburants qu'ils proposeront en 2020.

Le présent rapport répond à l'obligation faite à la Commission de faire rapport sur un certain nombre de points qui sont énumérés à l'article 9 de la directive sur la qualité des carburants.

La Commission a également procédé à une évaluation de certaines parties² de la directive sur la qualité des carburants, dans le cadre de son programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT). Selon cette évaluation, publiée en même temps que le présent rapport³, la directive sur la qualité des carburants apporte une valeur ajoutée européenne en améliorant et en préservant la qualité des carburants. La directive est jugée globalement adaptée à son objet et, au vu des éléments d'appréciation disponibles, elle semble atteindre ses objectifs de manière efficace et efficiente. Un suivi plus attentif de l'évolution du marché intérieur des carburants serait néanmoins utile.

En novembre 2016, la Commission a adopté le train de mesures intitulé «Une énergie propre pour tous les Européens», qui incluait une proposition de refonte de la directive sur les énergies renouvelables⁴ [COM(2016) 767 final]. Ce train de mesures proposait de s'appuyer sur cette seule directive pour réglementer la commercialisation de carburants renouvelables à faibles émissions pour la période 2021-2030, et de ne pas maintenir au-delà de 2020 l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) prévu par la directive sur la qualité des carburants.

1 Directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel, JO L 350 du 28.12.1998.

2 La présente évaluation s'est limitée aux articles 1^{er} à 7, 8, 8 bis, 9 et 9 bis de la directive.

3 SWD(2017) 178 et SWD(2017) 179.

4 Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 140 du 5.6.2009, p. 16).

2. Qualité des carburants et questions liées aux gaz à effet de serre

Progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif de réduction de 6 % des émissions de gaz à effet de serre

En vertu de la directive (UE) 2015/652⁵, dont la date limite de transposition est le 21 avril 2017, les États membres sont tenus de contrôler et de déclarer de façon détaillée l'intensité d'émission de GES des carburants. Les premiers rapports sont attendus en 2018.

De premières conclusions peuvent déjà être tirées des rapports sur les énergies renouvelables dans le secteur des transports requis par la directive sur les énergies renouvelables. D'après le rapport de 2017⁶, la part des énergies renouvelables dans le secteur des transports était de 6 % en 2015. Les biocarburants représentent 88 % de cette part, tandis que l'électricité continue de jouer un rôle plus limité⁷.

Les États membres ont fait état de réductions nettes des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports d'environ 35 Mt équivalent CO₂ en 2014. Les émissions ainsi évitées sont dues en grande partie à l'utilisation de biocarburants, l'électricité d'origine renouvelable jouant un rôle limité mais croissant. Ces émissions évitées ne concernent que les émissions directes et ne tiennent pas compte des émissions qui résultent des changements indirects d'affectation des sols (CIAS).

Les émissions résultant des CIAS qui sont associées aux biocarburants consommés dans l'UE sont estimées à 23 Mt équivalent CO₂, ce qui permet une réduction nette de 12 Mt équivalent CO₂. Si l'on applique l'intervalle associé découlant de l'analyse de sensibilité comme indiqué à l'annexe VIII de la directive sur les énergies renouvelables, les émissions CIAS seraient comprises entre 14 et 28 Mt équivalent CO₂ et les réductions nettes correspondantes entre 7 et 21 Mt équivalent CO₂.

De récents travaux de modélisation⁸ des incidences liées aux CIAS pour différentes matières premières des biocarburants confirment que les émissions dues aux CIAS peuvent être bien plus élevées avec des biocarburants produits à partir d'huiles végétales qu'avec des biocarburants obtenus à partir d'amidon ou de sucre. Les biocarburants avancés dérivés de cultures non alimentaires entraînent généralement très peu ou pas d'émissions liées aux CIAS.

La réalisation de l'objectif de 6 % nécessitera une réduction d'environ 66 Mt équivalent CO₂ d'ici à 2020 par rapport aux normes de base de 2010 pour les carburants. Toutefois, les

5 Directive (UE) 2015/652 du Conseil établissant des méthodes de calcul et des exigences de déclaration au titre de la directive 98/70/CE, JO L 107 du 25.4.2015.

6 COM(2017) 57 final.

7 Le biodiesel est le principal biocarburant utilisé pour le transport dans l'Union européenne. Il représentait 79 % des biocarburants utilisés en 2015 (10,9 Mtep). Le bioéthanol arrive en seconde position avec une part de 20 % (2,6 Mtep). Les autres sources d'énergie renouvelables (y compris le biogaz) ne jouent pas un rôle important dans le secteur des transports à l'échelle de l'UE-28, mais sont présentes dans certains États membres, tels que la Suède et la Finlande. La proportion de biocarburants produits à partir de déchets, de résidus, de matières lignocellulosiques et de matières cellulosiques non alimentaires dans le bouquet de biocarburants de l'UE est passée de 1 % en 2009 à 23 % en 2015. L'électricité d'origine renouvelable a représenté 1,7 Mtep de la consommation finale brute d'énergie dans le secteur des transports en 2015.

8 Ecofys, IIASA, E4Tech, 2015.

carburants non renouvelables (par exemple, GPL, GNC et GNL) et les réductions d'émissions en amont, sur lesquelles la directive sur les énergies renouvelables n'impose pas de faire rapport, pourraient également contribuer à la réalisation de cet objectif de 6 %. En conséquence, il n'est pas encore possible, à ce stade, d'évaluer pleinement les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif de réduction de 6 % des émissions de GES au titre de l'article 7 bis, ni l'incidence de cet objectif sur le système d'échange de quotas d'émission de l'Union.

La Commission a proposé de ne pas maintenir au-delà de 2020 l'objectif relatif aux émissions de GES fixé par la directive sur la qualité des carburants. Au lieu de cela, c'est la directive sur les énergies renouvelables qui devrait servir d'instrument clé pour promouvoir la commercialisation de carburants renouvelables à faibles émissions d'ici à 2030.

Dès lors, il n'apparaît pas opportun de proposer une modification de l'objectif de 6 % pour 2020. Il semble également exclu d'accroître ce pourcentage par un recours accru aux crédits du mécanisme de développement propre ou par l'application des techniques de captage et de stockage du carbone (CCS) et par l'utilisation d'énergie électrique dans les véhicules routiers. La Commission constate la faible pénétration du marché par ces techniques et, par conséquent, le peu de possibilités qu'elles offrent de réduction des émissions de GES sur l'ensemble du cycle de vie des carburants et de l'énergie à l'horizon 2020.

Plafonds d'incorporation des carburants

La directive sur la qualité des carburants a une double incidence sur les taux d'incorporation des biocarburants. D'une part, l'objectif de réduction de 6 % des émissions de GES provenant des carburants incite à utiliser davantage de carburants à faible teneur en carbone, comme les biocarburants, dans le secteur des transports. D'autre part, les spécifications des carburants établies par la directive définissent des taux maximaux d'incorporation des biocarburants dans l'essence et les carburants diesel librement commercialisés, de manière à garantir la compatibilité de ces carburants avec les moteurs et les traitements ultérieurs appliqués dans les⁹ véhicules utilisés dans l'ensemble de l'Union.

La Commission¹⁰ a fait réaliser une étude sur la faisabilité et les retombées économiques et environnementales d'une hypothétique augmentation des plafonds d'incorporation de biocarburants qui sont actuellement en vigueur, y compris l'incidence sur le secteur des carburants et sur le parc automobile. D'après les conclusions de cette étude, les plafonds d'incorporation en vigueur permettent encore d'utiliser davantage les biocarburants. Les principaux carburants actuellement commercialisés dans l'UE sont le gazole contenant jusqu'à 7 % d'EMAG¹¹ (B7) et l'essence contenant jusqu'à 5 % d'éthanol (E5)¹². Il serait possible de renforcer encore le recours aux biocarburants en augmentant les taux

9 La teneur maximale en éthanol de l'essence est de 10 %. Il existe aussi des limites applicables à d'autres composés oxygénés tels que les éthers. La teneur en esters méthyliques d'acides gras (EMAG) des carburants diesel est généralement limitée à 7 %.

10 *Impact of higher levels of bio components in transport fuels in the context of the Fuel Quality Directive*, ICF International, 2015.

11 Esters méthyliques d'acides gras.

12 Jusqu'en 2015, l'essence E10 contenant jusqu'à 10 % en volume d'éthanol avait été introduite dans six États membres (Bulgarie, Finlande, France, Allemagne, Lituanie et Slovaquie), tandis que l'essence E5 continuait de dominer le marché, même dans la plupart des États membres où l'essence E10 était disponible.

d'incorporation jusqu'aux limites autorisées, et en particulier en introduisant du carburant E10 dans l'ensemble des États membres. Par ailleurs, il serait aussi possible de recourir aux carburants d'appoint, tels que l'huile végétale hydrotraitee (HVO), auxquels aucune limite ne s'applique.

L'évaluation de la directive sur la qualité des combustibles a également montré que rien ne prouvait que les plafonds d'incorporation constituaient un obstacle à la réalisation de l'objectif de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports. En effet, il y a d'autres moyens que ceux susmentionnés pour contribuer à la réalisation de cet objectif, notamment les biocarburants avancés comptant double et l'électricité d'origine renouvelable¹³. L'évaluation n'a pas porté sur l'incidence possible des plafonds d'incorporation sur le respect de l'obligation d'incorporation proposée par la directive sur les énergies renouvelables pour la période postérieure à 2020, où les plafonds d'incorporation d'éthanol pourraient poser problème.

Une petite proportion du parc automobile, représentant néanmoins un nombre non négligeable de véhicules non compatibles avec les mélanges à plus forte teneur en biocarburants devrait persister en 2020 et au-delà¹⁴. Depuis le 18 novembre 2016, la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹⁵ impose une obligation d'information des consommateurs sur la compatibilité entre les carburants et les véhicules, afin de les aider à éviter de choisir des carburants non compatibles. À cet égard, le comité européen de normalisation (CEN) a adopté, en novembre 2016, la norme EN 16942 «Carburants - Identification de la compatibilité des véhicules - Expression graphique pour l'information des consommateurs». Cette norme informera les consommateurs sur la compatibilité de leurs véhicules avec les carburants disponibles dans les stations-service. Actuellement le CEN effectue également des travaux de recherche, au nom de la Commission¹⁶, sur différents mélanges de biocarburants et notamment sur l'E20/25. Certains constructeurs automobiles prétendent que leurs moteurs peuvent déjà fonctionner avec un mélange E20 ou E25. Les résultats du mandat du CEN sont attendus en 2019.

La commercialisation de mélanges contenant une proportion plus élevée de biocarburants, en particulier d'éthanol et d'EMAG, peut aussi, dans certains cas, avoir des répercussions techniques et entraîner des coûts pour l'infrastructure de distribution des carburants (stations-service, oléoducs, cuves de stockage, pompes) et pour la logistique de la chaîne d'approvisionnement en carburants. Ces effets ne sont pas propres aux biocarburants et résulteraient aussi de l'utilisation d'autres carburants de substitution, à moins qu'il ne s'agisse de carburants d'appoint comme le HVO. Des augmentations des prix à la pompe¹⁷ et des problèmes de compatibilité des véhicules plus anciens sont à craindre, notamment si un «carburant de protection» n'était plus disponible.

13 SWD(2017) 178 et SWD(2017) 179.

14 Entre 1,3 et 6,8 % du parc des utilitaires légers de l'Union européenne - soit entre 1,6 et 9 millions de véhicules environ - seront vraisemblablement incompatibles avec le mélange E10 en 2020. Les mélanges d'EMAG (par exemple B10 et B30) pourraient également causer des problèmes techniques, notamment de dilution d'huile, en particulier à basse température ambiante.

15 Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

16 Contrat SA/CEN/RESEARCH/EFTA/000/2014-13.

17 En fonction des diverses hypothèses concernant les prix du brut, les scénarios de hausse des prix des biocarburants analysés indiquent des augmentations des prix à la pompe comprises entre 1 et 2,3 centimes d'euro par litre en 2020, et entre 2 et 7,5 centimes d'euro par litre en 2030.

Les hypothétiques scénarios d'augmentation des plafonds d'incorporation de biocarburants dans les carburants du marché libre qui sont modélisés dans l'étude¹⁰ laissent à penser qu'il n'y aura pas d'effet négatif sensible sur les émissions polluantes des véhicules ni sur les raffineries, et suggèrent une augmentation quoique relativement faible des réductions d'émissions de GES si l'on tient compte de toutes les incidences sur les émissions tout au long du cycle de vie, y compris les CIAS. Une utilisation accrue des biocarburants avancés, c'est-à-dire produits à partir de déchets et de résidus, aurait un effet positif plus marqué sur les émissions de GES.

Le dernier rapport de suivi¹⁸ sur la qualité des carburants dans l'Union, établi pour 2014 et 2015, montre que les spécifications de l'essence et des carburants diesel établies dans la directive sur la qualité des carburants sont globalement bien respectées, avec très peu d'entorses aux dispositions concernées. La Commission n'a pas connaissance d'incidences négatives sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Il semblerait donc que les spécifications des carburants qui sont actuellement en vigueur aient jusqu'à présent bien intégré la tendance à la diversification des mélanges incorporant des biocarburants.

En conséquence, il ne paraît pas opportun, à ce stade, de modifier les spécifications des carburants sur le marché libre en ce qui concerne les plafonds d'incorporation de biocarburants qui sont en vigueur dans l'UE. La Commission devrait réexaminer cette question en tenant compte de l'évolution des normes du CEN pour les mélanges plus riches en biocarburants, ainsi que de la nécessité d'œuvrer pour la décarbonation à long terme des transports.

Liens avec les normes d'émission de CO₂

La décarbonation des transports routiers est encouragée par des politiques qui visent à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers. Le règlement (CE) n° 443/2009¹⁹ et le règlement (UE) n° 510/2011²⁰ fixent des valeurs limites d'émission de CO₂ respectivement pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs. Les constructeurs automobiles doivent réduire les émissions de CO₂ de leurs véhicules pour parvenir à des valeurs maximales moyennes, à l'échelle du parc automobile de l'Union, de 95 g de CO₂/km pour les voitures particulières neuves d'ici à 2021 et de 147 g de CO₂/km pour les véhicules utilitaires légers neufs d'ici à 2020.

Un rapport d'évaluation de ces règlements, établi en 2015²¹, a conclu à leur efficacité pour la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers neufs. Ces règlements ont en outre produit des bénéfices économiques nets et ont

18 COM(2017) 49 final.

19 Règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 140 du 5.6.2009).

20 Règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (JO L 145 du 31.5.2011).

21 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

continué à démontrer leur pertinence, leur efficacité et leur cohérence, ainsi qu'à générer une valeur ajoutée européenne. Bien que certaines faiblesses aient été relevées, en particulier en ce qui concerne les procédures d'essai, aucun problème particulier n'a été soulevé au sujet des carburants.

La Commission élabore actuellement les futures normes d'émission qui s'appliqueront aux véhicules utilitaires lourds, et elle a mené une consultation publique sur la législation dans le domaine de la surveillance et de la déclaration des données relatives à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂ de ces véhicules.

En principe, des carburants de meilleure qualité peuvent avoir une incidence bénéfique sur les émissions d'échappement des véhicules routiers. Il serait possible d'améliorer la conception des moteurs pour qu'ils puissent utiliser une essence à indice d'octane recherche (RON) plus élevé, permettant de meilleurs taux de compression, ce qui entraîne une diminution de la consommation de carburant et partant, une réduction des émissions de CO₂. Un carburant à RON plus élevé (RON 100, par exemple) entraînerait cependant une augmentation des émissions du raffinage (de 1 Mt CO₂ globalement) et des coûts de production (de 1 à 2 % de la valeur du produit)²². Des carburants à RON plus élevé que le seuil minimal sont déjà disponibles sur le marché. Ils ne présentent aucun avantage pour les moteurs qui ne sont pas spécialement conçus pour eux.

Étant donné que les spécifications actuelles autorisent déjà la commercialisation d'essence à indice RON plus élevé, rien ne semble pour le moment justifier leur modification à cet égard.

3. Qualité des carburants et questions environnementales connexes

Un des objectifs de la directive sur la qualité des carburants est de réduire la pollution atmosphérique causée par les véhicules. Les spécifications qu'elle établit pour les carburants réglementent les polluants atmosphériques primaires (tels que le plomb, les oxydes de soufre, les oxydes d'azote, les hydrocarbures imbrûlés, les particules, le monoxyde de carbone et les benzènes) et d'autres émissions toxiques qui contribuent à la formation de polluants secondaires (tels que l'ozone) et qui sont émis dans les gaz d'échappement et les fumées d'évaporation des véhicules à moteur et des engins mobiles non routiers.

Entre 1995 et 2013, dans le secteur des transports, les émissions de SO_x ont marqué un recul de -98 %, celles de plomb de -95 %, celles de NO_x de -51 %, celles de PM₁₀ de -42 %, et celles de HAP de -62 %.

Spécifications environnementales applicables aux carburants destinés aux engins mobiles non routiers

Les spécifications environnementales des carburants diesel destinés à être utilisés dans les véhicules routiers ne sont pas totalement applicables aux gazoles utilisés dans les engins mobiles non routiers²³. La possibilité d'étendre ces exigences aux carburants pour engins

22 Oil refining in the EU in 2020, with perspectives to 2030, rapport 1/13R de CONCAWE, avril 2013

23 La teneur maximale en soufre de 10 ppm est déjà applicable tant aux gazoles pour engins mobiles non routiers qu'aux carburants diesel routiers.

mobiles non routiers a été analysée pour la Commission²⁴, de même que les conséquences d'une telle extension. Selon cette analyse, il est peu probable qu'une telle extension ait une incidence notable dans la plupart des États membres. Des avantages modestes pourraient en résulter en ce qui concerne la pollution atmosphérique. Les constructeurs d'engins mobiles non routiers y trouveraient aussi quelques avantages, notamment moins de besoins de maintenance et des coûts réduits de développement des moteurs du fait du développement conjoint avec les moteurs des véhicules utilitaires lourds. L'impact global sur les raffineries européennes devrait être relativement faible. Aucun problème particulier n'a été recensé qui justifierait actuellement d'aligner les exigences applicables aux gazoles destinés aux engins mobiles non routiers sur celles applicables aux carburants diesel routiers.

Additifs pour carburants

Les additifs sont des substances qui sont ajoutées intentionnellement aux carburants afin d'améliorer les conditions de fonctionnement des moteurs. Les additifs qui agissent comme des détergents empêchent l'accumulation de dépôts internes et contribuent donc à la diminution de la consommation de carburant, des émissions et des besoins d'entretien. Des additifs anti-dépôt sont utilisés dans environ 75 % des carburants routiers vendus dans l'Union européenne. Ils font partie intégrante du carburant et sont traités comme tels dans des systèmes fermés, et sont totalement brûlés avant d'arriver dans l'environnement

La Commission a précédemment admis qu'il n'existait actuellement aucun moyen satisfaisant de tester les propriétés détergentes des carburants à partir d'échantillons, et elle a laissé entendre qu'il devrait incomber aux fournisseurs de carburants et de véhicules d'informer leurs clients sur les avantages des détergents et de leur utilisation²⁵. Les détergents sont aussi un moyen pour les négociants en carburants de se distinguer de leurs concurrents en faisant la publicité de ces produits auprès des consommateurs.

Les normes européennes relatives à la qualité des carburants (EN 228 pour l'essence et EN 590 pour les carburants diesel) autorisent l'utilisation d'additifs afin d'améliorer la qualité de fonctionnement. La Commission estime que la pratique actuelle de normalisation volontaire s'est traduite par un niveau approprié d'utilisation des détergents et d'avantages connexes. Aucune action supplémentaire n'est requise à cet égard.

Additifs métalliques

Les additifs métalliques pour carburants sont potentiellement plus problématiques, car les éléments métalliques qu'ils contiennent ne sont pas dégradés lors de l'utilisation du carburant et se retrouvent finalement dans l'environnement. C'est ce qui est à l'origine de l'interdiction du plomb et de la restriction du MMT²⁶ imposées par la directive sur la qualité des carburants.

24 Aide à la rédaction des rapports requis par l'article 9, paragraphe 1, points c) et j) de la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel, par AMEC Environment & Infrastructure UK Limited et le Laboratoire de thermodynamique appliquée de l'université Aristote, Grèce.

25 COM(2007) 18 final.

26 Méthylcyclopentadiényle manganèse tricarbonyle.

La Commission a mis au point une méthode d'essai pour évaluer les risques pour la santé et l'environnement liés à l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants²⁷. Le rapport montre que la réactivité et la toxicité intrinsèques de ces additifs, ainsi que leur propension à s'accumuler dans les organismes vivants peuvent avoir des effets sur les êtres humains et l'environnement. Plusieurs facteurs influent sur cet impact potentiel: le type d'additif métallique utilisé dans les carburants, sa concentration dans le carburant, le niveau et la durée de l'exposition et la voie d'exposition.

Les exigences légales de surveillance de la qualité et d'échantillonnage des carburants incombant aux États membres en ce qui concerne les additifs métalliques pour carburants se limitent au plomb et au MMT. La Commission n'a pas connaissance de l'utilisation d'autres additifs métalliques pour carburants qui seraient vendus par l'intermédiaire du réseau de distribution des carburants. Bien qu'il soit fait état de l'utilisation d'autres additifs métalliques (cérium et ferrocène) par certaines flottes captives dans le passé, rien n'indique que ces additifs soient toujours en usage.

Constituants réglementés par la législation dans le domaine de l'environnement

La Commission doit faire rapport sur les constituants de l'essence et des carburants diesel au titre de la législation en matière d'environnement, y compris les objectifs de la directive-cadre sur l'eau²⁸. Cependant, les exigences légales de surveillance de la qualité et d'échantillonnage des carburants qui incombent aux États membres sont limitées à certains paramètres seulement²⁹. L'industrie des carburants, quant à elle, estime que la composition intégrale des carburants fait partie des informations confidentielles.

La directive-cadre sur l'eau fixe des normes de qualité environnementale pour certaines substances prioritaires et certains autres polluants présents dans les masses d'eau, parmi lesquels certaines substances réglementées par la directive sur la qualité des carburants (par exemple les hydrocarbures aromatiques polycycliques et les benzènes). Bien que la surveillance et l'établissement de rapports au titre de la directive-cadre sur l'eau ne soient pas axés sur les constituants des carburants, le dernier rapport sur la mise en œuvre de la directive-cadre³⁰ présente un intérêt sur le plan des substances chimiques réglementées. Il montre que les informations fournies par les États membres dans le cadre des plans de gestion des bassins hydrographiques au sujet de l'état chimique des eaux de surface ne sont pas suffisamment claires. Toutes les substances prioritaires ne font pas l'objet d'une surveillance et le nombre des masses d'eau dans lesquelles se déroule la surveillance est limité.

Les informations disponibles ne permettent pas de déterminer la quantité de constituants des carburants prise en considération au titre de la directive-cadre sur l'eau. En conséquence, rien pour le moment ne justifie de modifier les spécifications des carburants à cet égard.

Pression de vapeur

27 COM(2013) 456 final.

28 Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, JO L 327 du 22.12.2000.

29 Annexes I et II, et normes CEN EN 590 pour les carburants diesel et EN 228 pour l'essence.

30 COM(2015) 120 final.

La directive sur la qualité des carburants contribue à la réduction des émissions de composés organiques volatils et, en ce sens, elle complète les directives COV-I et COV-II³¹. Les paramètres relatifs à la qualité des carburants qui sont à prendre en considération à cet égard sont notamment la teneur en benzène et en composés oxygénés et, en particulier, la pression de vapeur de l'essence. La pression de vapeur maximale autorisée est fixée à 60 kPa pour l'essence en période estivale, afin de réduire les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) des véhicules routiers. Des dérogations peuvent être accordées en cas d'incorporation de bioéthanol et de basse température ambiante.

Un rapport a été établi pour la Commission³² en vue d'évaluer les coûts et avantages et l'incidence d'une nouvelle réduction de cette pression de vapeur maximale autorisée. Selon ce rapport, il en résulterait une baisse des émissions par évaporation, en particulier pour les véhicules plus anciens. Il y aurait en revanche des répercussions techniques, commerciales, environnementales et opérationnelles pour l'industrie des carburants, qui se traduiraient par une augmentation des coûts d'investissement et d'exploitation. Ces répercussions incluraient une augmentation de l'intensité énergétique des raffineries, et la nécessité de restructurer ou de remplacer des installations existantes. D'après cette analyse, les coûts associés³³ sont très élevés en comparaison des bénéfices environnementaux et monétaires escomptés.

4. Conclusion

Le présent rapport complète les conclusions du rapport d'évaluation de la directive sur la qualité des carburants³⁴. En accord avec ces conclusions, les éléments d'appréciation disponibles présentés ci-dessus concernant les points énumérés à l'article 9 montrent qu'une modification de la directive sur la qualité des carburants ne se justifie pas à l'heure actuelle.

La Commission continuera de s'assurer du respect des spécifications environnementales applicables aux carburants qui sont établies par la directive sur la qualité des carburants et de suivre l'incidence de celle-ci sur la protection de l'environnement et de la santé humaine et sur le marché intérieur des carburants, des véhicules et des engins mobiles non routiers. Elle suivra également la transposition des dispositions relatives à l'objectif de réduction des émissions de GES de la directive sur la qualité des carburants, qui doit intervenir au plus tard en avril 2017.

31 Directives 1994/63/CE et 2009/126/CE.

32 Aide à la rédaction des rapports requis par l'article 9, paragraphe 1, points c) et j) de la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel, par AMEC Environment & Infrastructure UK Limited et le Laboratoire de thermodynamique appliquée de l'université Aristote, Grèce.

33 Selon divers scénarios d'abaissement de la pression de vapeur de 10 kPa, le coût par masse de COVNM réduits est estimé entre 22 et 175 euros le kilo, en fonction de la composition du carburant et du scénario pris en considération. En revanche, les bénéfices monétaires de la réduction des émissions de COVNM semblent relativement faibles, et sont estimés entre 0,95 et 2,8 euros par kilo de COVNM réduits.

34 SWD(2017) 178 et SWD(2017) 179.