

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 9 du 19 février 2015

TEXTE SIGNALE

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL N° 2009/30/CE

modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE.

Du 23 avril 2009

DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES.

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL N° 2009/30/CE modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE.

Du 23 avril 2009

NOR

Pièce(s) Jointe(s) :

Quatre annexes.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 101-3.3.2.2.7

Référence de publication : L 140/88 - Journal officiel de l'Union européenne - 5 juin 2009 ; signalé au BOC 9/2015.

DIRECTIVE 2009/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 23 avril 2009**

modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95 et son article 175, paragraphe 1, en liaison avec l'article 1^{er}, paragraphe 5, et l'article 2 de la présente directive,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel ⁽³⁾ définit des spécifications minimales relatives à l'essence et aux carburants diesel destinés aux applications mobiles routières et non routières, qui sont motivées par des considérations liées à la protection de la santé et de l'environnement.

(2) L'un des objectifs énoncés dans le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement établi par la décision n° 1600/2002/CE du 22 juillet 2002 ⁽⁴⁾ est de parvenir à des niveaux de qualité de l'air qui n'entraînent pas d'incidence néfaste majeure ou de risques pour la santé humaine et pour l'environnement. Dans sa déclaration accompagnant la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ⁽⁵⁾, la Commission reconnaît qu'il est nécessaire de réduire les émissions de polluants atmosphériques nocifs afin de progresser significativement vers la réalisation des objectifs définis dans le sixième programme communautaire d'action pour l'environnement et prévoit, en particulier, de soumettre de nouvelles propositions législatives destinées à réduire davantage, pour les principaux polluants, la quantité d'émissions autorisées par État membre, réduire les émissions liées au ravitaillement en carburant des voitures à moteur à essence dans les stations-service et réduire la teneur en soufre des combustibles, y compris les combustibles marins.

(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. La Communauté s'est aussi engagée à réduire, au plus tard en 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.

(4) Un aspect des émissions de gaz à effet de serre dues au transport a été abordé dans la politique communautaire relative aux émissions de CO₂ des automobiles. Les carburants destinés au transport contribuent dans une large mesure aux émissions globales de gaz à effet de serre de la Communauté. La surveillance et la réduction des gaz à effet de serre émis par les carburants tout au long de leur cycle de vie peuvent aider la Communauté à atteindre ses objectifs de réduction de ces gaz grâce à une «décarbonisation» des carburants utilisés dans les transports.

(5) La Communauté a arrêté 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.

(6) Les dérogations concernant la pression de vapeur maximale de l'essence en période estivale devraient être limitées aux États membres dont les températures ambiantes estivales sont basses. Il convient donc de préciser dans quels États membres une dérogation devrait être accordée. Les États membres concernés sont, en principe, ceux qui connaissent une température moyenne inférieure à 12 °C dans la plus grande partie de leur territoire pendant au moins deux mois sur trois au cours des mois de juin, de juillet et d'août.

(7) La directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluantes provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers ⁽⁶⁾ fixe les limites d'émission applicables aux moteurs équipant les engins mobiles non routiers. Il convient de prévoir des carburants permettant le bon fonctionnement des moteurs qui équipent ces engins.

(8) La combustion du carburant utilisé pour le transport routier est responsable d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre de la Communauté. 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

⁽¹⁾ JO C 44 du 16.2.2008, p. 53.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 17 décembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 6 avril 2009.

⁽³⁾ JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.

⁽⁴⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 152 du 11.6.2008, p. 43.

⁽⁶⁾ JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

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 l'importante part que représentent les émissions produites par le transport routier, il est souhaitable d'instituer 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 ces émissions à partir de 2011. La méthode utilisée pour calculer les émissions de gaz à effet de serre provenant des biocarburants devrait être identique à celle établie aux fins de calculer l'impact des gaz à effet de serre en vertu de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables ⁽¹⁾.

- (9) Les fournisseurs devraient progressivement réduire, le 31 décembre 2020 au plus tard, les émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie générées à hauteur de 10 % par unité d'énergie fournie pour les carburants et l'énergie. La réduction devrait être d'au moins 6 % d'ici au 31 décembre 2020 par rapport à la moyenne communautaire des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie produite à partir de combustibles fossiles en 2010, grâce à l'utilisation de biocarburants ou de carburants de substitution ou à la réduction des opérations de brûlage à la torche et de dispersion des gaz dans l'atmosphère sur les sites de production. Sous réserve d'un réexamen, elle devrait comprendre une réduction supplémentaire de 2 % obtenue grâce à l'utilisation de technologies de piégeage et de stockage du carbone respectueuses de l'environnement et l'emploi de véhicules électriques, et une réduction supplémentaire de 2 % obtenue par l'achat de droits en vertu du mécanisme pour un développement propre du protocole de Kyoto. Ces réductions supplémentaires ne devraient pas être contraignantes pour les États membres ou les fournisseurs de carburants au moment de l'entrée en vigueur de la présente directive. Lors du réexamen, il conviendrait de se pencher sur leur caractère non contraignant.
- (10) La production de biocarburants devrait être durable. Les biocarburants utilisés pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre fixés par la présente directive devraient, par conséquent, obligatoirement satisfaire aux critères de durabilité. Pour garantir une démarche cohérente entre les politiques énergétiques et environnementales, épargner aux entreprises des frais supplémentaires et éviter des contradictions dans les normes environnementales qui résulteraient d'une démarche incohérente, il est essentiel d'appliquer les mêmes critères de durabilité pour l'utilisation des biocarburants, d'une part, aux fins de la présente directive et, d'autre part, aux fins de la directive 2009/28/CE. Pour les mêmes raisons, il convient d'éviter d'établir des rapports en double dans ce contexte. En outre, la Commission et les autorités nationales compétentes devraient coordonner leurs activités dans le cadre d'un comité spécialement chargé des aspects relatifs à la durabilité.
- (11) L'accroissement de la demande mondiale de biocarburants et les mesures en faveur de leur utilisation, prévues par la

présente directive, ne devraient pas avoir pour effet d'encourager la destruction de terres où la diversité biologique est riche. Ces ressources épuisables, dont la valeur pour l'humanité tout entière est reconnue dans plusieurs textes internationaux, devraient être préservées. Dans la Communauté, les consommateurs jugeraient, en outre, moralement inacceptable que l'utilisation accrue de biocarburants puisse avoir pour effet de détruire des terres riches en termes de diversité biologique. Compte tenu de ce qui précède, il est nécessaire de prévoir des critères de durabilité visant à s'assurer que les biocarburants ne peuvent bénéficier de mesures d'encouragement que lorsqu'il peut être garanti qu'ils n'ont pas été fabriqués avec des matières premières cultivées dans des zones présentant de la valeur sur le plan de la diversité biologique ou, dans le cas de zones affectées à la protection de la nature ou à la protection d'écosystèmes ou d'espèces rares, menacées ou en voie de disparition, lorsque l'autorité compétente concernée démontre que la production des matières premières n'a pas altéré cette affectation. Les critères de durabilité devraient considérer que la forêt est riche en biodiversité lorsqu'il s'agit d'une forêt primaire, d'après la définition utilisée par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) dans son évaluation des ressources forestières mondiales, que tous les pays utilisent pour rendre compte de l'étendue des forêts primaires, ou lorsqu'elle est régie par la législation nationale visant à protéger la nature. Devraient être incluses les zones où des produits forestiers non ligneux sont collectés, à condition que l'incidence humaine soit faible. Les autres types de forêts définis par la FAO, comme les forêts naturelles modifiées, les forêts semi-naturelles et les plantations, ne devraient pas être considérés comme des forêts primaires. En outre, compte tenu de la grande valeur que présentent sur le plan de la diversité biologique certaines prairies, aussi bien en zones tempérées que tropicales, y compris les savanes, steppes, terrains broussailleux et prairies biologiquement très riches, les biocarburants produits à partir de matières premières cultivées sur ce type de sols ne devraient pas bénéficier des mesures incitatives prévues par la présente directive. La Commission devrait préciser les critères et les zones géographiques permettant de définir ce type de prairies présentant une grande valeur sur le plan de la biodiversité, conformément aux données scientifiques disponibles et aux normes internationales applicables les plus pertinentes.

- (12) Lors du calcul des incidences de la conversion des terres sur les émissions de gaz à effet de serre, les opérateurs économiques devraient pouvoir utiliser les valeurs réelles des stocks de carbone associés à l'affectation des sols de référence et à l'affectation des sols après conversion. Ils devraient également pouvoir utiliser des valeurs standard. Les travaux du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat constituent un fondement approprié pour de telles valeurs standard. Ces travaux ne sont pas actuellement présentés sous une forme directement applicable par les opérateurs économiques. La Commission devrait par conséquent produire des lignes directrices s'inspirant de ces travaux, qui serviraient de base pour le calcul des modifications des stocks de carbone aux fins de la présente directive, y compris en ce qui concerne les modifications affectant les zones boisées ayant des frondaisons couvrant de 10 à 30 % de leur surface, les savanes, les terrains broussailleux et les prairies.

⁽¹⁾ Voir page 16 du présent Journal officiel.

- (13) Il convient que la Commission élabore des méthodologies en vue d'évaluer l'impact du drainage des tourbières sur les émissions de gaz à effet de serre.
- (14) Les sols ne devraient pas être convertis à des fins de production de biocarburants si les pertes de carbone entraînées par la conversion ne peuvent pas, dans un délai raisonnable compte tenu de l'urgence de la lutte contre le changement climatique, être compensées par des réductions des émissions de gaz à effet de serre résultant de la production de biocarburants. Cela éviterait d'imposer aux opérateurs économiques des travaux de recherche inutilement lourds et éviterait la conversion de terres riches en carbone qui s'avéreraient inadaptées pour la culture de matières premières destinées à la production de biocarburants. L'inventaire des stocks mondiaux de carbone indique que les zones humides et les zones boisées en continu dont les frondaisons sont supérieures à 30 % devraient être incluses dans cette catégorie. Les zones boisées ayant des frondaisons couvrant 10 à 30 % de leur surface devraient aussi être incluses, sauf s'il est prouvé que leur stock de carbone est suffisamment faible pour justifier leur conversion selon les modalités prévues par la présente directive. La référence aux zones humides devrait tenir compte de la définition qui figure dans la convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, adoptée le 2 février 1971 à Ramsar.
- (15) Les mesures incitatives prévues dans la présente directive favoriseront une augmentation de la production de biocarburants dans le monde entier. Les biocarburants fabriqués à partir de matières premières produites dans la Communauté devraient également respecter les dispositions communautaires applicables en matière environnementale dans le domaine de l'agriculture, y compris celles relatives à la protection de la qualité des eaux souterraines et de surface, ainsi que les dispositions en matière sociale. Toutefois, on peut craindre que la production de biocarburants dans certains pays tiers ne respecte pas les exigences minimales sur le plan environnemental ou social. Il y a donc lieu d'encourager l'établissement d'accords multilatéraux et bilatéraux, ainsi que de systèmes volontaires internationaux ou nationaux qui prennent en compte les aspects environnementaux et sociaux essentiels afin de promouvoir partout dans le monde la production durable de biocarburants. En l'absence de tels accords ou systèmes, les États membres devraient exiger des opérateurs économiques qu'ils fassent rapport sur ces questions.
- (16) Les critères de durabilité ne seront utiles que s'ils amènent des changements dans le comportement des acteurs du marché. Ces changements ne surviendront que si les biocarburants qui satisfont à ces critères font l'objet d'une majoration de prix par rapport à ceux qui n'y satisfont pas. Selon la méthode de bilan massique appliquée pour le contrôle de la conformité, il existe un rapport physique entre la production de biocarburants satisfaisant aux critères de durabilité et la consommation de biocarburants dans la Communauté, qui crée un équilibre entre l'offre et la demande et garantit une majoration de prix supérieure à celle constatée dans les systèmes où ce rapport physique n'existe pas. Pour que les biocarburants satisfaisant aux critères de durabilité puissent être vendus à un prix plus élevé, la méthode de bilan massique devrait dès lors être appliquée pour le contrôle de la conformité. Cela devrait maintenir l'intégrité du système tout en évitant de faire peser des contraintes inutiles sur l'industrie. D'autres méthodes de vérification devraient toutefois être étudiées.
- (17) S'il y a lieu, il convient que la Commission tienne compte de l'évaluation des écosystèmes pour le millénaire, qui comporte des informations utiles, à tout le moins pour la conservation des zones fournissant des services écosystémiques de base dans des situations critiques, comme la protection des bassins versants et le contrôle de l'érosion.
- (18) Les coproduits provenant de la production et de la consommation de combustibles devraient être pris en compte dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre. La méthode de la substitution convient aux fins de l'analyse politique mais pas pour la réglementation applicable aux différents opérateurs économiques et aux différents lots de carburants destinés aux transports. Dans ce cas, la méthode de l'allocation énergétique est la plus appropriée car elle est facile à appliquer, elle est prévisible sur la durée, minimise les mesures incitatives contre-productives et donne des résultats généralement comparables à ceux obtenus avec la méthode de substitution. Aux fins de l'analyse politique, la Commission devrait également, dans son rapport, présenter les résultats obtenus par la méthode de substitution.
- (19) Afin d'éviter une charge administrative excessive, une liste de valeurs par défaut devrait être établie pour des filières communes de production de biocarburants, et cette liste devrait être actualisée et étendue lorsque d'autres données fiables seront disponibles. Les opérateurs économiques devraient toujours être en droit de faire valoir le niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre, établi par cette liste, en ce qui concerne les biocarburants. Lorsque la valeur par défaut attribuée à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par une filière de production est inférieure au niveau minimal requis de réduction de ces émissions, il devrait être demandé aux producteurs désireux de prouver qu'ils respectent ce niveau minimal de montrer que le niveau des émissions effectivement générées par leur procédé de production est inférieur à celui posé en hypothèse pour le calcul des valeurs par défaut.
- (20) Il convient d'obtenir les données utilisées dans le calcul de ces valeurs par défaut auprès de sources scientifiques spécialisées et indépendantes et de les mettre à jour, le cas échéant, à mesure que leurs travaux avancent. La Commission devrait encourager ces sources à se pencher, à l'occasion de la mise à jour de leurs travaux, sur les émissions résultant de la culture, l'effet des conditions régionales et climatologiques, les effets des cultures qui utilisent des méthodes d'exploitation agricole et de l'agriculture biologique durable et la contribution scientifique des producteurs, dans la Communauté et dans les pays tiers, et de la société civile.

- (21) Pour ne pas encourager la culture de matières premières pour la fabrication de biocarburants sur des terres où elle donnerait lieu à des émissions élevées de gaz à effet de serre, l'application de valeurs par défaut pour les cultures devrait être limitée aux régions où un tel effet peut être exclu de manière sûre. Toutefois, afin d'éviter une charge administrative excessive, il convient que les États membres établissent des moyennes nationales ou régionales pour les émissions résultant de la culture, y compris de l'usage d'engrais.
- (22) La demande mondiale de matières premières agricoles augmente. Une partie de la réponse à cette demande croissante passera par une augmentation de la superficie des terres agricoles. La restauration de terres qui ont été sévèrement dégradées ou fortement contaminées et qui ne peuvent, par conséquent, être exploitées dans leur état actuel à des fins agricoles est un moyen d'augmenter la superficie des terres disponibles pour les cultures. Le régime de durabilité devrait promouvoir le recours aux terres dégradées qui ont été restaurées, car la promotion des biocarburants contribuera à la croissance de la demande de matières premières agricoles. Même si les biocarburants sont fabriqués à partir de matières premières provenant de terres déjà arables, l'augmentation nette de la demande de cultures due à la promotion des biocarburants pourrait aboutir à une augmentation nette de la superficie cultivée. Cela pourrait affecter des terres riches en carbone et conduire à des pertes de carbone préjudiciables. Pour réduire ce risque, il convient d'introduire des mesures d'accompagnement visant à encourager une hausse du taux de productivité pour les terres déjà cultivées, l'utilisation des terres dégradées et l'adoption de règles en matière de durabilité, comparables à celles prévues dans la présente directive en faveur de la consommation de biocarburants au sein de la Communauté, dans d'autres pays consommateurs de biocarburants. La Commission devrait mettre au point une méthodologie concrète en vue de réduire à un minimum les émissions de gaz à effet de serre causées par les modifications indirectes de l'affectation des sols. Pour ce faire, la Commission devrait notamment analyser, sur la base des meilleures données scientifiques disponibles, l'intégration d'un facteur correspondant aux modifications indirectes de l'affectation des sols dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la nécessité de promouvoir les biocarburants durables, lesquels minimisent les incidences des changements d'affectation des sols et améliorent la durabilité des biocarburants par rapport au changement indirect dans l'affectation des sols. Pour élaborer cette méthodologie, la Commission devrait notamment se pencher sur les effets potentiels des changements indirects d'affectation des sols provoqués par les biocarburants produits à partir de matières cellulose non alimentaires et de matières ligno-cellulosiques.
- (23) Étant donné que les mesures prévues aux articles 7 *ter* à 7 *sexies* de la directive 98/70/CE favorisent également le fonctionnement du marché intérieur en harmonisant les critères de durabilité pour les biocarburants à des fins de comptabilisation des objectifs dans le cadre de ladite directive et qu'elles facilitent donc, conformément à l'article 7 *ter*, paragraphe 8, de ladite directive, les échanges, entre les États membres, de biocarburants qui répondent à ces conditions, elles sont fondées sur l'article 95 du traité.
- (24) 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.
- (25) L'utilisation de détergents peut contribuer à entretenir la propreté des moteurs et réduire ainsi les émissions polluantes. Actuellement, il n'existe aucun moyen satisfaisant permettant de tester les échantillons d'essence relativement à leurs propriétés détergentes. C'est pourquoi il incombe aux fournisseurs de carburants et de véhicules d'informer leurs clients des avantages que présente l'utilisation des détergents. Il conviendra toutefois que la Commission réexamine la situation afin de déterminer si les progrès ultérieurs permettent d'adopter une approche plus efficace en vue de maximaliser l'utilisation et les avantages des détergents.
- (26) Les dispositions concernant le mélange d'éthanol dans l'essence devraient être réexaminées sur la base de l'expérience acquise grâce à l'application de la directive 98/70/CE. Ce réexamen devrait porter, en particulier, sur les dispositions concernant 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.
- (27) Le mélange d'éthanol dans l'essence augmente la pression de vapeur du carburant ainsi obtenu. En outre, la pression de la vapeur de l'essence devrait être maîtrisée pour limiter les émissions de polluants dans l'air.
- (28) Le mélange d'éthanol dans l'essence modifie de façon non linéaire la pression de vapeur du mélange de carburant obtenu. Il est souhaitable de prévoir la possibilité de déroger à la limite maximale de la pression de vapeur autorisée en période estivale pour ces mélanges après que la Commission a procédé à une évaluation appropriée. Une dérogation devrait être subordonnée au respect de la législation communautaire relative à la qualité de l'air ou à la pollution atmosphérique. Ladite dérogation devrait correspondre à l'augmentation réelle de pression de vapeur observée lors de l'ajout d'un pourcentage donné d'éthanol dans l'essence.
- (29) 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, les raffineurs devraient, autant que possible, proposer de l'essence à faible pression de vapeur en quantités suffisantes. Cela n'étant pas le cas actuellement, la pression de vapeur maximale autorisée pour les mélanges contenant de l'éthanol devrait être augmentée, sous certaines conditions, afin de permettre au marché des biocarburants de se développer.

- (30) Certains véhicules anciens ne tolèrent pas l'essence contenant une forte proportion de biocarburants. Ces véhicules peuvent voyager d'un État membre à un autre. Il est donc souhaitable d'assurer la continuité de la fourniture d'une essence compatible avec ces anciens véhicules pendant une période transitoire. Il convient que les États membres assurent, en consultation avec les parties prenantes, une couverture géographique appropriée pour ce type d'essence. L'étiquetage de l'essence, par exemple E5 ou E10, devrait être conforme à la norme du Comité européen de normalisation (CEN) applicable.
- (31) Il est souhaitable d'adapter l'annexe IV de la directive 98/70/CE pour permettre la mise sur le marché de carburants diesel ayant une teneur en biocarburants supérieure («B7») à celle visée dans la norme EN 590:2004 («B5»). Ladite norme devrait être actualisée en conséquence et devrait fixer des limites pour les paramètres techniques non inclus dans cette annexe, comme la stabilité à l'oxydation, le point éclair, le résidu de carbone, la teneur en cendres, la teneur en eau, les impuretés totales, la corrosion sur lame de cuivre, l'onctuosité, la viscosité cinématique, le point de trouble, la température limite de filtrabilité, la teneur en phosphore, l'indice d'acide, les peroxydes, la variation de l'indice d'acide, l'encrassement de l'injecteur et l'ajout d'additifs de stabilisation.
- (32) Pour faciliter une bonne commercialisation des biocarburants, le CEN est encouragé à continuer à travailler avec diligence à l'élaboration d'une norme autorisant le mélange de proportions plus élevées de composants des biocarburants dans le diesel et, en particulier, à élaborer une norme pour le «B10».
- (33) Pour des raisons techniques, il importe de fixer une teneur maximale en esters méthyliques d'acides gras (EMAG). Toutefois il n'est pas nécessaire de le faire pour d'autres composants des biocarburants, comme les hydrocarbures purs semblables au diesel élaborés à partir de la biomasse à l'aide du procédé Fischer Tropsch ou à partir d'huile végétale hydrotraitée.
- (34) Les États membres et la Commission devraient prendre les mesures appropriées pour faciliter la mise sur le marché d'un gazole à 10 ppm de soufre avant le 1^{er} janvier 2011.
- (35) L'utilisation d'additifs métalliques spécifiques, en particulier du méthylcyclopentadiényl manganèse tricarbonyl (MMT), pourrait accroître les risques pour la santé humaine et entraîner des dommages pour les moteurs de véhicules et les équipements antipollution. Nombre de constructeurs automobiles mettent en garde contre l'utilisation de carburants contenant des additifs métalliques, l'emploi de tels carburants étant même susceptible d'invalider les garanties du véhicule. Il est donc souhaitable de revoir en permanence les effets de l'utilisation du MMT dans les carburants, en consultation avec toutes les parties prenantes intéressées. Dans l'attente d'un réexamen, il importe de prendre des mesures pour limiter la gravité des dommages qui peuvent être causés. Il est donc souhaitable de fixer une limite maximale pour l'utilisation de MMT dans les carburants, sur la base des connaissances scientifiques disponibles. Cette limite devrait être relevée uniquement s'il peut être démontré que l'utilisation de teneurs plus élevées n'entraîne pas de dommage. Pour éviter que les consommateurs, sans le savoir, n'invalident les garanties couvrant leur véhicule, il importe aussi d'exiger l'étiquetage de tous les carburants contenant des additifs métalliques.
- (36) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽¹⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (37) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la directive 98/70/CE conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽²⁾.
- (38) Il convient, en particulier, d'habiliter la Commission à arrêter des mesures d'exécution concernant le mécanisme de surveillance et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, à adapter les principes méthodologiques et les valeurs permettant de déterminer si les critères de durabilité ont été remplis en ce qui concerne les biocarburants, à établir des critères et des zones géographiques pour les prairies présentant une grande valeur sur le plan de la biodiversité, à réviser la teneur limite de MMT dans les carburants et à adapter en fonction des progrès techniques et scientifiques la méthode à utiliser pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants, les méthodes d'analyse autorisées concernant les spécifications des carburants ainsi que la dérogation concernant la pression de vapeur autorisée pour l'essence contenant du bioéthanol. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en adaptant les principes méthodologiques et les valeurs, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (39) La directive 98/70/CE prévoit un certain nombre de spécifications relatives aux carburants, dont certaines sont désormais superflues. De plus, elle contient diverses dérogations qui ont expiré. Par souci de clarté, il convient donc de supprimer ces dispositions.
- (40) La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides ⁽³⁾ définit certains aspects de l'utilisation des carburants dans les transports par navigation intérieure. Il est nécessaire de mieux délimiter le champ d'application de cette directive par rapport à celui de la directive 98/70/CE. Les deux directives limitent la teneur en soufre des gazoles utilisés par les bateaux de navigation intérieure. Par souci de clarté et de sécurité juridique, il convient d'adapter ces directives de telle sorte que cette limite ne soit fixée que par un seul acte.

(1) JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

(2) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(3) JO L 121 du 11.5.1999, p. 13.

- (41) Des technologies de moteur 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 devrait être réduite dans les plus brefs délais.
- (42) Il convient donc de modifier en conséquence les directives 98/70/CE et 1999/32/CE.
- (43) La directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides ⁽¹⁾ a été considérablement modifiée au fil du temps, de sorte qu'elle ne contient plus d'éléments essentiels. Il y a donc lieu de l'abroger.
- (44) Étant donné que les objectifs de la présente directive, visant à établir un marché unique des carburants destinés au transport routier et aux engins mobiles non routiers et à faire respecter les niveaux minimaux de protection environnementale lors de l'utilisation desdits carburants, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 98/70/CE

La directive 98/70/CE est modifiée comme suit:

1. L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

Champ d'application

La présente directive fixe, pour les véhicules routiers et les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure lorsqu'ils ne sont pas en mer), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer:

- a) aux fins de la protection de la santé et de l'environnement, les spécifications techniques applicables aux carburants destinés à être utilisés par les véhicules équipés de moteur à allumage commandé, et de moteur à allumage par compression, compte tenu des spécifications techniques desdits moteurs; et
- b) un objectif pour la réduction des gaz à effet de serre émis sur l'ensemble du cycle de vie.»

2. L'article 2 est modifié comme suit:

- a) au premier alinéa:

- i) le point 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. "gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure) et les tracteurs agricoles et forestiers, ainsi que pour les bateaux de plaisance": tout liquide dérivé du pétrole et relevant des codes NC 2710 19 41 à 2710 19 45 (*), destiné à être utilisé dans les moteurs visés dans les directives du Parlement européen et du Conseil 94/25/CE (**), 97/68/CE (***) et 2000/25/CE (****);

(*) La numérotation de ces codes NC est celle précisée dans le tarif douanier commun (JO L 256 du 7.6.1987, p. 1).

(**) JO L 164 du 30.6.1994, p. 15.

(***) JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

(****) JO L 173 du 12.7.2000, p. 1.»

- ii) les points suivants sont ajoutés:

«5. "États membres connaissant de faibles températures ambiantes estivales": le Danemark, l'Estonie, la Finlande, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, la Suède et le Royaume-Uni;

6. "émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie": l'ensemble des émissions nettes de CO₂, de CH₄ et de N₂O qui peuvent être imputées au carburant (y compris les composants qui y sont mélangés) ou à l'énergie fournis. Cette notion recouvre toutes les étapes pertinentes, depuis l'extraction ou la culture, y compris le changement d'affectation des terres, le transport et la distribution, la transformation et la combustion, quel que soit le lieu où ces émissions sont produites;

7. "émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie": la masse totale des émissions de gaz à effet de serre mesurées en équivalents au CO₂ associées au carburant ou à l'énergie fournis, divisée par la teneur énergétique totale du carburant ou de l'énergie fournis (exprimée, pour le carburant, sous la forme de son pouvoir calorifique inférieur);

8. "fournisseur": l'entité responsable du passage du carburant ou de l'énergie par un point de contrôle des produits soumis à accises ou, si aucune accise n'est due, toute autre entité compétente désignée par un État membre;

9. "biocarburant": s'entend au sens de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 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.»

(1) JO L 74 du 27.3.1993, p. 81.

b) le second alinéa est supprimé.

3. L'article 3 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 2 à 6 sont remplacés par le texte suivant:

«2. Les États membres veillent à ce que l'essence ne puisse être mise sur le marché sur leur territoire que si elle est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe I.

Toutefois, les États membres peuvent prévoir, pour les régions ultrapériphériques, des dispositions spécifiques pour l'introduction d'essence d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg. Les États membres qui ont recours à la présente disposition en informent la Commission.

3. Les États membres exigent des fournisseurs qu'ils garantissent la mise sur le marché d'une essence ayant une teneur maximale en oxygène de 2,7 % et une teneur maximale en éthanol de 5 % jusqu'en 2013 et ils peuvent exiger la mise sur le marché de cette essence pour une période plus longue s'ils l'estiment nécessaire. Ils garantissent que des informations pertinentes sont fournies aux consommateurs en ce qui concerne la teneur en biocarburant de l'essence et, en particulier, l'utilisation appropriée des différents mélanges d'essence.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 5, les États membres qui connaissent des conditions de basses températures ambiantes estivales peuvent autoriser, au cours de la période d'été, la mise sur le marché d'essence dont le niveau maximal de pression de vapeur est de 70 kPa.

Les États membres dans lesquels la dérogation prévue au premier alinéa n'est pas appliquée peuvent, sous réserve des dispositions du paragraphe 5, autoriser au cours de la période d'été la mise sur le marché d'essence contenant de l'éthanol et dont le niveau maximal de pression de vapeur est de 60 kPa, et ils peuvent permettre, en outre, le dépassement autorisé de la pression de vapeur indiqué à l'annexe III, à condition que l'éthanol utilisé soit un biocarburant.

5. Lorsqu'un État membre souhaite appliquer l'une des dérogations prévues au paragraphe 4, il le notifie à la Commission et lui fournit toutes les informations pertinentes. La Commission évalue le bien-fondé et la durée de la dérogation, en tenant compte:

- a) des problèmes socio-économiques évités grâce à l'augmentation de la pression de vapeur, y compris les besoins d'adaptation technique à court terme; et
- b) des répercussions sur l'environnement ou la santé d'une augmentation de la pression de vapeur et, en particulier, des incidences sur le respect de la législation communautaire relative à la qualité de l'air, tant dans l'État membre concerné que dans d'autres États membres.

Si l'évaluation de la Commission fait apparaître que la dérogation aboutira à un non-respect de la législation communautaire relative à la qualité de l'air ou à la pollution atmosphérique, y compris les valeurs limites et les

plafonds d'émissions applicables, la demande est rejetée. La Commission devrait également tenir compte des valeurs limites applicables.

Si la Commission n'a émis aucune objection dans les six mois qui suivent la réception de toutes les informations pertinentes, l'État membre concerné peut appliquer la dérogation demandée.

6. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les États membres peuvent continuer à autoriser la commercialisation de petites quantités d'essence plombée dont la teneur en plomb ne dépasse pas 0,15 g/l, à concurrence de 0,03 % de la quantité totale commercialisée, qui sont destinées à être utilisées pour des véhicules de collection d'un type caractéristique et à être distribuées par des groupes d'intérêt commun.»;

b) le paragraphe 7 est supprimé.

4. L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Carburants diesel

1. Les États membres veillent à ce que les carburants diesel ne puissent être mis sur le marché sur leur territoire que s'ils sont conformes aux spécifications fixées à l'annexe II.

Nonobstant les prescriptions de l'annexe II, les États membres peuvent autoriser la mise sur le marché de carburants diesel dont la teneur en esters méthyliques d'acides gras (EMAG) est supérieure à 7 %.

Les États membres garantissent que des informations pertinentes sont fournies aux consommateurs en ce qui concerne la teneur du diesel en biocarburant, notamment en EMAG.

2. Les États membres veillent à ce que, le 1^{er} janvier 2008 au plus tard, les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance puissent être mis sur le marché sur leur territoire, à condition que leur teneur en soufre ne dépasse pas 1 000 mg/kg. À partir du 1^{er} janvier 2011, la teneur maximale en soufre admissible pour ces gazoles est de 10 mg/kg. Les États membres garantissent que les combustibles liquides autres que ces gazoles ne peuvent être utilisés pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance que si leur teneur en soufre ne dépasse pas la teneur maximale admissible pour lesdits gazoles.

Cependant, afin de s'adapter à une contamination moindre dans la chaîne logistique, les États membres peuvent, à compter du 1^{er} janvier 2011, permettre que les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance contiennent jusqu'à 20 mg/kg de soufre au moment de leur distribution finale aux utilisateurs finaux. Les États membres peuvent également autoriser la mise sur le marché permanente, jusqu'au 31 décembre 2011, de gazole contenant jusqu'à 1 000 mg/kg de soufre, destiné aux véhicules ferroviaires et aux tracteurs agricoles et forestiers, à condition qu'ils soient en mesure de garantir que le fonctionnement correct des systèmes de contrôle des émissions ne sera pas compromis.

3. Les États membres peuvent prévoir, pour les régions ultrapériphériques, des dispositions spécifiques pour l'introduction de carburants diesel et de gazole d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg. Les États membres qui ont recours à la présente disposition en informent la Commission.

4. Pour les États membres connaissant un hiver rigoureux, le point de distillation maximal de 65 % à 250 °C pour les carburants diesel et les gazoles peut être remplacé par un point de distillation maximal de 10 % (vol/vol) à 180 °C.»

5. L'article suivant est inséré:

«Article 7 bis

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

1. Les États membres désignent le ou les fournisseurs chargés de contrôler et de déclarer les émissions de gaz à effet de serre des carburants et de l'énergie fournis, produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie. Dans le cas des fournisseurs d'électricité destinée au fonctionnement de véhicules routiers, les États membres veillent à ce que ces fournisseurs puissent décider de contribuer à l'obligation en matière de réduction, prévue au paragraphe 2, s'ils peuvent démontrer leur capacité à mesurer et à contrôler efficacement l'électricité fournie pour le fonctionnement de ces véhicules.

À partir du 1^{er} janvier 2011, les fournisseurs présentent à l'autorité désignée par l'État membre un rapport annuel sur l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants et de l'énergie fournis dans chaque État membre, en apportant au minimum les informations suivantes:

- a) le volume total de chaque type de carburant ou d'énergie fournis, en indiquant le lieu d'achat et l'origine de ces produits; et
- b) les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie.

Les États membres garantissent que les rapports sont soumis à une vérification.

La Commission fixe, le cas échéant, des orientations pour la mise en œuvre des dispositions du présent paragraphe.

2. Les États membres demandent aux fournisseurs de réduire, aussi progressivement que possible, les émissions de gaz à effet de serre, produites sur l'ensemble du cycle de vie du carburant ou de l'énergie fournis, par unité d'énergie, à hauteur de 10 %, le 31 décembre 2020 au plus tard, en comparaison avec les normes de base pour les carburants visées au paragraphe 5, point b). Cette réduction se compose des éléments suivants:

- a) 6 %, le 31 décembre 2020 au plus tard. Les États membres peuvent exiger des fournisseurs, à cette fin, qu'ils se conforment aux objectifs intermédiaires suivants: 2 %, le 31 décembre 2014 au plus tard et 4 %, le 31 décembre 2017 au plus tard;

b) un objectif indicatif de 2 % supplémentaires, le 31 décembre 2020 au plus tard, dans les termes de l'article 9, paragraphe 1, point h), réalisé grâce à au moins l'une des deux méthodes suivantes:

- i) la fourniture d'énergie destinée aux transports, fournie pour le fonctionnement de tout type de véhicule routier ou d'engin mobile non routier (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance;
- ii) l'utilisation de toute technologie (y compris le piégeage et le stockage du dioxyde de carbone) susceptible de réduire les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie du carburant ou de l'énergie fournis;

c) un objectif indicatif supplémentaire de 2 %, le 31 décembre 2020 au plus tard, dans les termes de l'article 9, paragraphe 1, point i), réalisé grâce à l'utilisation de crédits acquis via le mécanisme pour un développement propre du protocole de Kyoto, dans les conditions prévues par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (*), dans un objectif de réduction des émissions dans le secteur de l'approvisionnement en carburants.

3. Les émissions de gaz à effet de serre des biocarburants, produites sur l'ensemble du cycle de vie, sont calculées conformément à l'article 7 *quinquies*. Les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie qui sont issues d'autres carburants et d'autres sources d'énergie sont calculées sur la base d'une méthode définie conformément au paragraphe 5 du présent article.

4. Les États membres garantissent qu'un groupe de fournisseurs peut décider de se conformer conjointement aux obligations de réduction prévues par le paragraphe 2. Dans ce cas, ceux-ci sont considérés comme un fournisseur unique aux fins du paragraphe 2.

5. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent article et qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 4. Ces mesures comprennent notamment:

- a) la méthode de calcul des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie, qui sont issues de carburants autres que les biocarburants et des sources d'énergie;
- b) la méthode spécifiant, avant le 1^{er} janvier 2011, les normes de base concernant les carburants, compte tenu des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie, par unité d'énergie, imputées aux carburants fossiles en 2010, aux fins du paragraphe 2;
- c) toute disposition nécessaire à la mise en œuvre du paragraphe 4;
- d) la méthode permettant de calculer la contribution des véhicules routiers électriques, qui est compatible avec l'article 3, paragraphe 4, de la directive 2009/28/CE.

(*) JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.»

6. Les articles suivants sont insérés:

«Article 7 ter

Critères de durabilité pour les biocarburants

1. Indépendamment du fait que les matières premières ont été cultivées sur le territoire de la Communauté ou en dehors de celui-ci, l'énergie produite à partir des biocarburants est prise en considération aux fins de l'article 7 bis uniquement si ceux-ci répondent aux critères de durabilité définis aux paragraphes 2 à 6 du présent article.

Toutefois, les biocarburants produits à partir de déchets et de résidus, autres que les résidus provenant de l'agriculture, de l'aquaculture, de la pêche et de la sylviculture, doivent seulement remplir les critères de durabilité énoncés au paragraphe 2 du présent article pour être pris en considération aux fins visées à l'article 7 bis.

2. La réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation de biocarburants pris en considération aux fins visées au paragraphe 1 est d'au moins 35 %.

Avec effet à partir du 1^{er} janvier 2017, la réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation de biocarburants pris en considération aux fins visées au paragraphe 1 est d'au moins 50 %. À partir du 1^{er} janvier 2018, cette réduction des émissions de gaz à effet de serre est d'au moins 60 % pour les biocarburants produits dans des installations dans lesquelles la production aura démarré le 1^{er} janvier 2017 ou postérieurement.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation de biocarburants est calculée conformément à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 1.

Dans le cas de biocarburants produits par des installations qui étaient en service le 23 janvier 2008, le premier alinéa s'applique à compter du 1^{er} avril 2013.

3. Les biocarburants pris en considération aux fins visées au paragraphe 1 ne sont pas produits à partir de matières premières provenant de terres de grande valeur en termes de diversité biologique, c'est-à-dire de terres qui possédaient l'un des statuts suivants, en janvier 2008 ou postérieurement, qu'elles aient ou non conservé ce statut à ce jour:

a) forêts primaires et autres surfaces boisées primaires, c'est-à-dire les forêts et autres surfaces boisées d'essences indigènes, lorsqu'il n'y a pas d'indication clairement visible d'activité humaine et que les processus écologiques ne sont pas perturbés de manière importante;

b) zones affectées:

i) par la loi ou par l'autorité compétente concernée à la protection de la nature; ou

ii) à la protection d'écosystèmes ou d'espèces rares, menacés ou en voie de disparition, reconnues par des accords internationaux ou figurant sur les listes établies par des organisations intergouvernementales ou par l'Union internationale pour la conservation de la nature, sous réserve de leur reconnaissance conformément à l'article 7 *quater*, paragraphe 4, deuxième alinéa;

sauf à produire des éléments attestant que la production de ces matières premières n'a pas compromis ces objectifs de protection de la nature;

c) prairies présentant une grande valeur sur le plan de la biodiversité, c'est-à-dire:

i) prairies naturelles, à savoir celles qui, en l'absence d'intervention humaine, resteraient des prairies et qui préservent la composition des espèces naturelles ainsi que les caractéristiques et processus écologiques; ou

ii) prairies non naturelles, à savoir celles qui, en l'absence d'intervention humaine, cesseraient d'être des prairies, et qui sont riches en espèces et non dégradées, sauf à produire des éléments attestant que la récolte des matières premières est nécessaire à la préservation du statut de prairie.

La Commission définit les critères et les zones géographiques servant à désigner les prairies concernées par le premier alinéa, point c). Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 4.

4. Les biocarburants pris en considération aux fins visées au paragraphe 1 ne sont pas produits à partir de matières premières provenant de terres présentant un important stock de carbone, c'est-à-dire de terres qui possédaient l'un des statuts suivants, en janvier 2008, et qui ne possèdent plus ce statut:

a) zones humides, c'est-à-dire des terres couvertes ou saturées d'eau en permanence ou pendant une partie importante de l'année;

b) zones forestières continues, c'est-à-dire une étendue de plus d'un hectare caractérisée par un peuplement d'arbres d'une hauteur supérieure à cinq mètres et des frondaisons couvrant plus de 30 % de sa surface, ou par un peuplement d'arbres pouvant atteindre ces seuils in situ;

c) étendue de plus d'un hectare caractérisée par un peuplement d'arbres d'une hauteur supérieure à cinq mètres et des frondaisons couvrant entre 10 et 30 % de sa surface, ou par un peuplement d'arbres pouvant atteindre ces seuils in situ, à moins qu'il n'ait été prouvé que le stock de carbone de la zone, avant et après sa conversion, est tel que, quand la méthodologie établie à l'annexe IV, partie C, est appliquée, les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article, seront remplies.

Le présent paragraphe ne s'applique pas si, au moment de l'obtention des matières premières, les terres avaient le même statut qu'en janvier 2008.

5. Les biocarburants pris en considération aux fins visées au paragraphe 1 ne sont pas fabriqués à partir de matières premières obtenues à partir de terres qui étaient des tourbières, en janvier 2008, à moins qu'il n'ait été prouvé que la culture et la récolte de ces matières premières n'impliquent pas le drainage des sols auparavant non drainés.

6. Les matières premières agricoles cultivées dans la Communauté et utilisées pour la production de biocarburants pris en considération aux fins visées à l'article 7 bis sont obtenues conformément aux exigences et aux normes prévues par les dispositions visées sous le titre "Environnement" de l'annexe II, partie A et point 9, du règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil du 19 janvier 2009 établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct en faveur des agriculteurs dans le cadre de la politique agricole commune et établissant certains régimes de soutien en faveur des agriculteurs (*), et conformément aux exigences minimales pour le maintien de bonnes conditions agricoles et environnementales au sens de l'article 6, paragraphe 1, dudit règlement.

7. La Commission présente tous les deux ans au Parlement européen et au Conseil, en ce qui concerne à la fois les pays tiers et les États membres qui sont une source importante de biocarburants ou de matières premières pour les biocarburants consommés au sein de la Communauté, un rapport sur les mesures nationales prises en vue de respecter les critères de durabilité visés aux paragraphes 2 à 5 et pour la protection des sols, de l'eau et de l'air. Le premier rapport est présenté en 2012.

La Commission présente tous les deux ans au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'incidence de l'augmentation de la demande de biocarburants sur la viabilité sociale dans la Communauté et les pays tiers et à l'incidence de la politique communautaire en matière de biocarburants sur la disponibilité des denrées alimentaires à un prix abordable, en particulier pour les personnes vivant dans les pays en développement, et à d'autres questions générales liées au développement. Les rapports traitent du respect des droits d'usage des sols. Ils indiquent, tant pour les pays tiers que pour les États membres qui sont une source importante de matières premières pour les biocarburants consommés au sein de la Communauté, si le pays a ratifié et mis en œuvre chacune des conventions suivantes de l'Organisation internationale du travail:

- convention concernant le travail forcé ou obligatoire (n° 29),
- convention concernant la liberté syndicale et la protection du droit syndical (n° 87),
- convention concernant l'application des principes du droit d'organisation et de négociation collective (n° 98),
- convention concernant l'égalité de rémunération entre la main-d'œuvre masculine et la main-d'œuvre féminine pour un travail de valeur égale (n° 100),
- convention concernant l'abolition du travail forcé (n° 105),

- convention concernant la discrimination en matière d'emploi et de profession (n° 111),
- convention concernant l'âge minimal d'admission à l'emploi (n° 138),
- convention concernant l'interdiction des pires formes de travail des enfants et l'action immédiate en vue de leur élimination (n° 182).

Ces rapports indiquent, tant pour les pays tiers que pour les États membres qui sont une source importante de matières premières pour les biocarburants consommés au sein de la Communauté, si le pays a ratifié et mis en œuvre:

- le protocole de Carthagène sur la prévention des risques biotechnologiques,
- la convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction.

Le premier rapport est présenté en 2012. La Commission propose, s'il y a lieu, des mesures correctives, en particulier s'il y a des éléments attestant que la production de biocarburants a un impact considérable sur le prix des denrées alimentaires.

8. Aux fins visées au paragraphe 1, les États membres ne refusent pas de prendre en considération, pour d'autres motifs de durabilité, les biocarburants obtenus conformément au présent article.

Article 7 quater

Vérification du respect des critères de durabilité pour les biocarburants

1. Lorsque les biocarburants doivent être pris en considération aux fins visées à l'article 7 bis, les États membres font obligation aux opérateurs économiques de montrer que les critères de durabilité de l'article 7 ter, paragraphes 2 à 5, ont été respectés. À cet effet, ils exigent des opérateurs économiques qu'ils utilisent un système de bilan massique qui:

- a) permet à des lots de matières premières ou de biocarburant présentant des caractéristiques de durabilité différentes d'être mélangés;
- b) requiert que des informations relatives aux caractéristiques de durabilité et au volume des lots visés au point a) restent associées au mélange; et
- c) prévoit que la somme de tous les lots prélevés sur le mélange soit décrite comme ayant les mêmes caractéristiques de durabilité, dans les mêmes quantités, que la somme de tous les lots ajoutés au mélange.

2. La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil, en 2010 et en 2012, sur le fonctionnement de la méthode de vérification par bilan massique décrite au paragraphe 1 et sur les possibilités de prendre en compte d'autres méthodes de vérification pour une partie ou la totalité des types de matières premières ou de biocarburants. L'analyse de la Commission porte sur les méthodes de vérification dans lesquelles les informations relatives aux caractéristiques de durabilité ne doivent pas rester physiquement associées à des lots ou à des mélanges déterminés. L'analyse prend également en compte la nécessité de maintenir l'intégrité et l'efficacité du système de vérification sans imposer une charge déraisonnable aux entreprises. Le rapport est accompagné, le cas échéant, de propositions adressées au Parlement européen et au Conseil concernant l'utilisation d'autres méthodes de vérification.

3. Les États membres prennent des mesures afin de veiller à ce que les opérateurs économiques soumettent des informations fiables et mettent à la disposition de l'État membre, à sa demande, les données utilisées pour établir les informations. Les États membres exigent des opérateurs économiques qu'ils veillent à assurer un niveau suffisant de contrôle indépendant des informations qu'ils soumettent et qu'ils apportent la preuve que ce contrôle a été effectué. Le contrôle consiste à vérifier si les systèmes utilisés par les opérateurs économiques sont précis, fiables et à l'épreuve de la fraude. Il évalue la fréquence et la méthode d'échantillonnage ainsi que la validité des données.

Les informations visées au premier alinéa comportent notamment des informations sur le respect des critères de durabilité énoncés à l'article 7 *ter*, paragraphes 2 à 5, des informations appropriées et pertinentes sur les mesures prises pour la protection des sols, de l'eau et de l'air, la restauration des terres dégradées, sur les mesures visant à éviter une consommation d'eau excessive dans les zones où l'eau est rare, et sur les mesures prises pour tenir compte des éléments visés à l'article 7 *ter*, paragraphe 7, deuxième alinéa.

La Commission établit, conformément à la procédure consultative visée à l'article 11, paragraphe 3, la liste des informations appropriées et pertinentes visées aux premier et deuxième alinéas. Elle veille, en particulier, à ce que la communication de ces informations ne constitue pas une charge administrative excessive pour les opérateurs en général ou, plus particulièrement, pour les petits exploitants agricoles, les organisations de producteurs et les coopératives.

Les obligations prévues au présent paragraphe s'appliquent indépendamment du fait que les biocarburants sont produits à l'intérieur de la Communauté ou importés.

Les États membres transmettent, sous forme agrégée, les informations visées au premier alinéa, à la Commission qui en publie un résumé sur la plate-forme de transparence visée à l'article 24 de la directive 2009/28/CE, en préservant la confidentialité des informations commercialement sensibles.

4. La Communauté s'efforce de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux avec des pays tiers contenant des dispositions relatives aux critères de durabilité qui correspondent à celles de la présente directive. Lorsque la Communauté a conclu des accords contenant des dispositions qui portent sur les sujets couverts par les critères de durabilité énoncés à l'article 7 *ter*, paragraphes 2 à 5, la Commission peut décider que ces accords servent à établir que les biocarburants produits à partir de matières premières cultivées dans ces pays sont conformes aux critères de durabilité en question. Lors de la conclusion de ces accords, une attention particulière est portée aux mesures prises pour la conservation des zones qui fournissent des services écosystémiques de base dans les situations critiques (par exemple, protection de bassins versants, contrôle de l'érosion), pour la protection des sols, de l'eau et de l'air, pour les changements indirects d'affectation des sols et la restauration des terres dégradées, aux mesures visant à éviter une consommation d'eau excessive dans les zones où l'eau est rare, ainsi qu'aux éléments visés à l'article 7 *ter*, paragraphe 7, deuxième alinéa.

La Commission peut décider que les systèmes nationaux ou internationaux volontaires établissant des normes pour la production de produits de la biomasse contiennent des données précises aux fins de l'article 7 *ter*, paragraphe 2, ou servent à prouver que les lots de biocarburants sont conformes aux critères de durabilité définis à l'article 7 *ter*, paragraphes 3, 4 et 5. La Commission peut décider que ces systèmes contiennent des données précises aux fins de l'information sur les mesures prises pour la conservation des zones qui fournissent des services écosystémiques de base dans les situations critiques (par exemple, protection de bassins versants, contrôle de l'érosion), pour la protection des sols, de l'eau et de l'air, pour la restauration des terres dégradées, sur les mesures visant à éviter la consommation excessive d'eau dans les zones où l'eau est rare, ainsi qu'aux fins de l'information sur les éléments visés à l'article 7 *ter*, paragraphe 7, deuxième alinéa. Elle peut aussi reconnaître les zones affectées à la protection d'écosystèmes ou d'espèces rares, menacés ou en voie de disparition, reconnues par des accords internationaux ou figurant sur les listes établies par des organisations intergouvernementales ou par l'Union internationale pour la conservation de la nature aux fins de l'article 7 *ter*, paragraphe 3, point b) ii).

La Commission peut décider que les systèmes nationaux ou internationaux volontaires destinés à mesurer les réductions de gaz à effet de serre contiennent des données précises aux fins de l'article 7 *ter*, paragraphe 2.

La Commission peut décider que des terres incluses dans un programme national ou régional pour la reconversion des terres sévèrement dégradées ou fortement contaminées sont conformes aux critères visés à l'annexe IV, partie C, point 9.

5. La Commission ne prend les décisions visées au paragraphe 4 que si l'accord ou le système en question répond à des critères satisfaisants de fiabilité, de transparence et de contrôle indépendant. Dans le cas de systèmes destinés à mesurer les réductions des émissions de gaz à effet de serre, ces systèmes satisfont également aux exigences méthodologiques de l'annexe IV. Les listes des zones de grande valeur en

termes de diversité biologique visées à l'article 7 *ter*, paragraphe 3, point b) ii), satisfont à des normes adéquates d'objectivité et de cohérence avec les normes internationalement reconnues et prévoient des procédures de recours appropriées.

6. Les décisions visées au paragraphe 4 sont arrêtées en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 11, paragraphe 3. La durée de validité de ces décisions n'excède pas cinq ans.

7. Lorsqu'un opérateur économique apporte une preuve ou des données obtenues dans le cadre d'un accord ou d'un système qui a fait l'objet d'une décision conformément au paragraphe 4, dans la mesure prévue par ladite décision, les États membres n'exigent pas du fournisseur qu'il apporte d'autres preuves de conformité aux critères de durabilité fixés à l'article 7 *ter*, paragraphes 2 à 5, ni d'informations sur les mesures visées au paragraphe 3, deuxième alinéa, du présent article.

8. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission examine l'application de l'article 7 *ter* pour une source de biocarburant et, dans un délai de six mois suivant la réception d'une demande et en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 11, paragraphe 3, décide si l'État membre concerné peut prendre en considération le biocarburant provenant de cette source aux fins visées à de l'article 7 *bis*.

9. Le 31 décembre 2012 au plus tard, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil concernant:

- a) l'efficacité du système mis en place pour la fourniture d'informations sur les critères de durabilité; et
- b) la faisabilité et l'opportunité d'introduire des dispositions obligatoires en matière de protection de l'air, des sols et de l'eau, compte tenu des données scientifiques les plus récentes et des obligations internationales de la Communauté.

La Commission propose, s'il y a lieu, des mesures correctives.

Article 7 quinquies

Calcul des émissions de gaz à effet de serre produites par les biocarburants sur l'ensemble du cycle de vie

1. Aux fins de l'article 7 *bis* et de l'article 7 *ter*, paragraphe 2, les émissions de gaz à effet de serre d'un biocarburant, produites sur l'ensemble du cycle de vie, sont calculées comme suit:

- a) lorsque l'annexe IV, partie A ou B, fixe une valeur par défaut pour les réductions des émissions de gaz à effet de serre associées à la filière de production des biocarburants et lorsque la valeur e_1 pour ces biocarburants, calculée conformément à l'annexe IV, partie C, paragraphe 7, est égale ou inférieure à zéro, en utilisant cette valeur par défaut;
- b) en utilisant la valeur réelle calculée selon la méthode définie à l'annexe IV, partie C; ou

- c) en utilisant une valeur calculée correspondant à la somme des facteurs de la formule visée à l'annexe IV, partie C, point 1, où les valeurs par défaut détaillées de l'annexe IV, partie D ou E, peuvent être utilisées pour certains facteurs, et les valeurs réelles calculées conformément à la méthodologie définie à l'annexe IV, partie C, pour tous les autres facteurs.

2. Le 31 mars 2010 au plus tard, les États membres soumettent à la Commission un rapport comprenant une liste des zones de leur territoire classées au niveau 2 de la nomenclature des unités territoriales statistiques (NUTS) ou correspondant à un niveau plus fin de la NUTS conformément au règlement (CE) n° 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS) (**) dans lesquelles les émissions types prévues de gaz à effet de serre résultant de la culture de matières premières agricoles sont inférieures ou égales aux émissions déclarées sous le titre "Valeurs par défaut détaillées pour les biocarburants" de l'annexe IV, partie D, de la présente directive, accompagnée d'une description de la méthode et des données utilisées pour établir cette liste. Cette méthode prend en considération les caractéristiques de sol, le climat et les rendements de matières premières prévus.

3. Les valeurs par défaut de l'annexe IV, partie A, et les valeurs par défaut détaillées pour la culture de l'annexe IV, partie D, peuvent être utilisées seulement dans la mesure où leurs matières premières sont:

- a) cultivées à l'extérieur de la Communauté;
- b) cultivées à l'intérieur de la Communauté dans des zones figurant sur les listes visées au paragraphe 2; ou
- c) des déchets ou des résidus autres que des résidus de l'agriculture, de l'aquaculture et de la pêche.

Pour les biocarburants ne relevant pas des points a), b) ou c), les valeurs réelles pour la culture sont utilisées.

4. Le 31 mars 2010 au plus tard, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la faisabilité de l'établissement de listes des zones des pays tiers dans lesquelles les émissions types prévues de gaz à effet de serre résultant de la culture de matières premières agricoles sont inférieures ou égales aux émissions déclarées sous le titre "Culture" de l'annexe IV, partie D, de la présente directive, accompagnée, si possible, d'une description de la méthode et des données utilisées pour les établir. Le rapport est accompagné, le cas échéant, des propositions appropriées.

5. Le 31 décembre 2012 au plus tard, puis tous les deux ans, la Commission fait rapport sur les estimations des valeurs par défaut et des valeurs types visées à l'annexe IV, parties B et E, en prêtant une attention particulière aux émissions résultant des transports et de la transformation, et elle peut, le cas échéant, décider de corriger ces valeurs. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 4.

6. La Commission présente, le 31 décembre 2010 au plus tard, au Parlement européen et au Conseil, un rapport sur l'impact du changement indirect d'affectation des sols sur les émissions de gaz à effet de serre et sur les moyens de réduire cet impact au minimum. Ce rapport s'accompagne, le cas échéant, d'une proposition s'appuyant sur les meilleures preuves scientifiques disponibles, contenant une méthodologie concrète à appliquer aux émissions découlant des changements survenus dans les stocks de carbone en raison de changements indirects d'affectation des sols, afin d'assurer le respect de la présente directive, et notamment de son article 7 *ter*, paragraphe 2.

Cette proposition contient les garanties nécessaires pour sécuriser les investissements effectués avant que cette méthodologie ne soit appliquée. S'agissant des installations qui auront produit des biocarburants avant la fin 2013, l'application des mesures visées au premier alinéa ne permet pas de considérer, avant le 31 décembre 2017, les biocarburants produits par ces installations comme ne remplissant pas les critères de durabilité contenus dans la présente directive comme cela aurait été le cas autrement, à la condition toutefois que ces biocarburants permettent d'obtenir des économies de gaz à effet de serre d'au moins 45 %. Cette disposition s'applique aux capacités des installations de biocarburants à la fin de 2012.

Le Parlement européen et le Conseil s'efforcent d'arrêter une décision, le 31 décembre 2012 au plus tard, sur toutes propositions de ce type présentées par la Commission.

7. L'annexe IV peut être adaptée au progrès technique et scientifique, y compris par l'ajout de valeurs pour d'autres filières de production de biocarburants, pour les mêmes matières premières ou pour d'autres, et en modifiant la méthode visée à la partie C. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 4.

En ce qui concerne les valeurs par défaut et la méthode énoncée à l'annexe IV, une attention particulière est accordée:

- à la méthode de prise en compte des déchets et des résidus,
- à la méthode de prise en compte des coproduits,
- à la méthode de prise en compte de la cogénération, et
- au statut accordé aux résidus de cultures en tant que co-produits.

Les valeurs par défaut concernant le biogazole produit à partir d'huiles végétales usagées ou d'huiles animales seront examinées dans les plus brefs délais.

Toute adaptation de la liste des valeurs par défaut de l'annexe IV ou tout ajout à ladite liste respecte ce qui suit:

a) lorsque la contribution d'un facteur aux émissions globales est petite, ou lorsque la variation est limitée, ou lorsque le coût ou la difficulté d'établir des valeurs réelles sont élevés, les valeurs par défaut doivent être les valeurs types des procédés de production normaux;

b) dans tous les autres cas, les valeurs par défaut doivent être fondées sur un scénario prudent par rapport aux procédés de production normaux.

8. Des définitions détaillées, y compris les spécifications techniques requises pour les catégories visées à l'annexe IV, partie C, point 9, sont établies. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 4.

Article 7 *sexies*

Mesures d'exécution et rapports concernant la durabilité des biocarburants

1. Les mesures d'exécution visées à l'article 7 *ter*, paragraphe 3, second alinéa, à l'article 7 *quater*, paragraphe 3, troisième alinéa, à l'article 7 *quater*, paragraphe 6, à l'article 7 *quater*, paragraphe 8, à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 5, à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 7, premier alinéa, et à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 8, tiennent également pleinement compte des objectifs de la directive 2009/28/CE.

2. Les rapports transmis par la Commission au Parlement européen et au Conseil, visés à l'article 7 *ter*, paragraphe 7, à l'article 7 *quater*, paragraphe 2, à l'article 7 *quater*, paragraphe 9, à l'article 7 *quinquies*, paragraphes 4 et 5, et paragraphe 6, premier alinéa, ainsi que les rapports et informations soumis conformément à l'article 7 *quater*, paragraphe 3, premier et cinquième alinéas, et à l'article 7 *quinquies*, paragraphe 2, sont élaborés et transmis aux fins de la directive 2009/28/CE et de la présente directive.

(*) JO L 30 du 31.1.2009, p. 16.

(**) JO L 154 du 21.6.2003, p. 1.»

7. À l'article 8, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres contrôlent le respect des prescriptions mentionnées aux articles 3 et 4, pour l'essence et les carburants diesel, sur la base des méthodes analytiques visées dans les normes européennes EN 228:2004 et EN 590:2004 respectivement.»

8. L'article suivant est inséré:

«Article 8 bis

Additifs métalliques

1. La Commission réalise une évaluation des risques pour la santé et l'environnement causés par l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants et élabore, dans ce but, des méthodes d'essai. Elle rend compte de ses conclusions au Parlement européen et au Conseil, le 31 décembre 2012 au plus tard.

2. En attendant le développement des méthodes d'essai mentionnées au paragraphe 1, la présence de l'additif métallique méthylcyclopentadiényle manganèse tricarbonyle (MMT) dans les carburants est limitée à 6 mg de manganèse par litre, à compter du 1^{er} janvier 2011. Cette limite est de 2 mg de manganèse par litre à partir du 1^{er} janvier 2014.

3. La teneur limite de MMT dans les carburants, précisée au paragraphe 2, est révisée sur la base des résultats de l'évaluation réalisée au moyen des méthodes d'essais visées au paragraphe 1. Elle peut être réduite à zéro lorsque l'évaluation des risques le justifie. Elle ne peut être augmentée que si l'évaluation des risques le justifie. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 4.
4. Les États membres garantissent qu'une étiquette relative à l'additif métallique présent dans le carburant est apposée partout où un carburant contenant des additifs métalliques est mis à la disposition des consommateurs.
5. Cette étiquette comporte le texte suivant: "Contient des additifs métalliques."
6. L'étiquette est apposée, de façon bien visible, à l'endroit où sont affichées les informations relatives au type de carburant. La taille de l'étiquette et le format des caractères sont choisis de sorte à rendre l'information clairement visible et facilement lisible.»
9. L'article 9 est remplacé par le texte suivant:
- «Article 9
- Rapport**
1. Le 31 décembre 2012 au plus tard et tous les trois ans par la suite, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification de la présente directive. Ce rapport porte en particulier sur les points suivants:
- l'utilisation et l'évolution de la technologie automobile et, en particulier, la faisabilité d'une augmentation de la teneur maximale autorisée de biocarburant dans l'essence et le diesel, et la nécessité de réviser la date prévue à l'article 3, paragraphe 3;
 - la politique de la Communauté en matière d'émissions de CO₂ des véhicules routiers;
 - la possibilité d'appliquer les exigences visées à l'annexe II, et en particulier la teneur maximale en hydrocarbures aromatiques polycycliques, aux engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), aux tracteurs agricoles et forestiers et aux bateaux de plaisance;
 - l'augmentation de l'utilisation des détergents dans les carburants;
 - l'utilisation d'additifs métalliques autres que le MMT dans les carburants;
- le volume total des composants utilisés dans l'essence et dans le diesel, eu égard à la législation communautaire en matière d'environnement, y 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'eau (*) et de ses directives filles;
 - les conséquences de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, visé à l'article 7 bis, paragraphe 2, pour le système d'échange de quotas d'émission;
 - la nécessité éventuelle d'adapter l'article 2, paragraphes 6 et 7, et l'article 7 bis, paragraphe 2, point b), afin d'évaluer les efforts envisageables pour atteindre un objectif de réduction des gaz à effet de serre de 10 % d'ici à 2020. Ces considérations se fondent sur le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants et de l'énergie dans la Communauté, en tenant particulièrement compte de toute évolution dans le domaine des technologies respectueuses de l'environnement en matière de piégeage et de stockage du dioxyde de carbone et dans le domaine des véhicules routiers, ainsi que de la rentabilité des moyens de réduction de ces émissions, dans les termes de l'article 7 bis, paragraphe 2, point b);
 - la possibilité d'introduire des mesures supplémentaires afin que les fournisseurs réduisent de 2 % les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie, en comparaison avec les normes de base pour les carburants visées à l'article 7 bis, paragraphe 5, point b), grâce à l'utilisation de crédits acquis via le mécanisme pour un développement propre du protocole de Kyoto, dans les conditions prévues par la directive 2003/87/CE, afin d'examiner d'autres contributions éventuelles pour atteindre un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 10 % d'ici à 2020, comme le prévoit l'article 7 bis, paragraphe 2, point c), de la présente directive;
 - une évaluation actualisée du rapport coûts-avantages et de l'impact d'une réduction de la pression de vapeur maximale autorisée pour l'essence au cours de la période estivale, en deçà de 60 kPa.
2. Au plus tard en 2014, la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil relatif à la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2020, tel que mentionné à l'article 7 bis, en tenant compte de la nécessité de cohérence entre cet objectif et l'objectif visé à l'article 3, paragraphe 3, de la directive 2009/28/CE, en ce qui concerne la part de l'énergie renouvelable dans les transports, à la lumière des rapports mentionnés à l'article 23, paragraphes 8 et 9, de ladite directive.
- La Commission joint à son rapport, le cas échéant, une proposition de modification de l'objectif.

(*) JO L 327 du 22.12.2000, p. 1.»

10. À l'article 10, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Si une adaptation au progrès technique des méthodes d'analyse autorisées, prévues à l'annexe I ou à l'annexe II, est nécessaire, des modifications destinées à modifier des éléments non essentiels de la présente directive sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 4. L'annexe III peut également être modifiée pour être adaptée au progrès technique et scientifique. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 4.»

11. L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

Procédure de comité

1. À l'exception des cas visés au paragraphe 2, la Commission est assistée par le comité de la qualité des carburants.

2. Pour les questions relatives à la durabilité des biocarburants en vertu des articles 7 *bis*, 7 *ter* et 7 *quater*, la Commission est assistée par le comité sur la durabilité des biocarburants et des bioliquides visé à l'article 25, paragraphe 2, de la directive 2009/28/CE.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.»

12. L'article 14 est supprimé.

13. Les annexes I, II, III et IV sont remplacées par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Modifications apportées à la directive 1999/32/CE

La directive 1999/32/CE est modifiée comme suit:

1. L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. combustible marin: tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217. Cette définition inclut tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé à bord d'un bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de plaisance, tel que défini par la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des

moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (*) et par la directive 94/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 1994 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance (**), lorsque ces bateaux sont en mer;

(*) JO L 59 du 27.2.1998, p. 1.

(**) JO L 164 du 30.6.1994, p. 15.»;

b) le point 3 *undecies* est supprimé.

2. L'article 4 *ter* est modifié comme suit:

a) Le titre est remplacé par le texte suivant: «Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de la Communauté»;

b) au paragraphe 1, le point a) est supprimé;

c) au paragraphe 2, le point b) est supprimé.

3. À l'article 6, paragraphe 1 *bis*, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'échantillonnage débute à la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués en quantités suffisantes, avec une fréquence appropriée et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et du combustible utilisé par les bateaux dans les zones maritimes et dans les ports pertinents.»

Article 3

Abrogation

La directive 93/12/CEE est abrogée.

Article 4

Transition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard le 31 décembre 2010.

Les États membres communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 5

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 6***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le président
P. NEČAS

ANNEXE

«ANNEXE I

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

Type: **essence**

Paramètre ⁽¹⁾	Unité	Valeurs limites ⁽²⁾	
		Minimum	Maximum
Indice d'octane recherche		95 ⁽³⁾	—
Indice d'octane moteur		85	—
Pression de vapeur, période estivale ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Distillation:			
— pourcentage évaporé à 100 °C	% v/v	46,0	—
— pourcentage évaporé à 150 °C	% v/v	75,0	—
Composition en hydrocarbures:			
— oléfines	% v/v	—	18,0
— aromatiques	% v/v	—	35,0
— benzène	% v/v	—	1,0
Teneur en oxygène	% m/m		3,7
Composés oxygénés			
— Méthanol	% v/v		3,0
— Éthanol (des agents stabilisants peuvent être nécessaires)	% v/v		10,0
— Alcool isopropylique	% v/v	—	12,0
— Alcool butylique tertiaire	% v/v	—	15,0
— Alcool isobutylique	% v/v	—	15,0
— Éthers contenant 5 atomes de carbone ou plus par molécule	% v/v	—	22,0
— Autres composés oxygénés ⁽⁶⁾	% v/v	—	15,0
Teneur en soufre	mg/kg	—	10,0
Teneur en plomb	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Les méthodes d'essai sont celles mentionnées dans la norme EN 228:2004. Les États membres peuvent adopter, le cas échéant, la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 228:2004, à condition qu'il puisse être établi que cette méthode assure au moins la même exactitude et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

⁽²⁾ Les valeurs indiquées dans la spécification sont des «valeurs vraies». Pour établir leurs valeurs limites, les conditions de la norme EN ISO 4259:2006, «Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai» ont été appliquées. Pour fixer une valeur minimale, une différence minimale de 2R au-dessus de zéro a été prise en compte (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles sont interprétés sur la base des critères définis dans la norme EN ISO 4259:2006.

⁽³⁾ Les États membres peuvent décider de continuer à autoriser la mise sur le marché d'essence ordinaire sans plomb avec un indice d'octane moteur (IOM) minimal de 81 et un indice d'octane recherche (IOR) minimal de 91.

⁽⁴⁾ La période estivale débute au plus tard le 1^{er} mai et ne se termine pas avant le 30 septembre. Dans les États membres qui connaissent des conditions de basses températures ambiantes estivales, la période estivale débute au plus tard le 1^{er} juin et ne se termine pas avant le 31 août.

⁽⁵⁾ Dans le cas des États membres qui connaissent des conditions de basses températures ambiantes estivales et auxquels une dérogation s'applique conformément à l'article 3, paragraphes 4 et 5, la pression de vapeur maximale est de 70 kPa. Dans le cas des États membres auxquels une dérogation s'applique conformément aux dispositions de l'article 3, paragraphes 4 et 5, relatives à l'essence contenant de l'éthanol, la pression de vapeur maximale est de 60 kPa, à laquelle s'ajoute le dépassement de la pression de vapeur précisé à l'annexe III.

⁽⁶⁾ Autres mono-alcools et éthers dont le point d'ébullition final n'est pas supérieur à celui mentionné dans la norme EN 228:2004.

ANNEXE II

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

Type: **gazole**

Paramètre ⁽¹⁾	Unité	Valeurs limites ⁽²⁾	
		Minimum	Maximum
Valeur du cétane		51,0	—
Densité à 15 °C	kg/m ⁽³⁾	—	845,0
Distillation:			
— 95 % v/v récupéré à:	°C	—	360,0
Hydrocarbures aromatiques polycycliques	% m/m	—	8,0
Teneur en soufre	mg/kg	—	10,0
Teneur en EMAG — EN 14078	% v/v	—	7,0 ⁽³⁾

⁽¹⁾ Les méthodes d'essai sont celles mentionnées dans la norme EN 590:2004. Les États membres peuvent adopter, le cas échéant, la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 590:2004, à condition qu'il puisse être établi que cette méthode assure au moins la même exactitude et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

⁽²⁾ Les valeurs indiquées dans la spécification sont des «valeurs vraies». Pour établir leurs valeurs limites, les conditions de l'EN ISO 4259:2006, «Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai» ont été appliquées. Pour fixer une valeur minimale, une différence minimale de 2R au-dessus de zéro a été prise en compte (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles seront interprétés selon les critères décrits dans EN ISO 4259:2006.

⁽³⁾ La norme EN 14214 s'applique aux EMAG.

ANNEXE III

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

Teneur en bioéthanol (% v/v)	Dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite (kPa)
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 bioéthanol est comprise entre deux valeurs indiquées dans le tableau, le dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite est déterminé par interpolation linéaire à partir des dépassements indiqués pour la teneur en bioéthanol immédiatement supérieure et pour la teneur immédiatement inférieure.

ANNEXE IV

RÈGLES DE CALCUL DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE PRODUITES PAR LES
BIOCARBURANTS SUR L'ENSEMBLE DU CYCLE DE VIE

A. Valeurs types et valeurs par défaut pour les biocarburants produits sans émissions nettes de carbone dues à des changements dans l'affectation des sols

Filière de production	Réduction des émissions de gaz à effet de serre, valeurs types	Réduction des émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut
Éthanol de betterave	61 %	52 %
Éthanol de blé (combustible de transformation non précisé)	32 %	16 %
Éthanol de blé (lignite utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	32 %	16 %
Éthanol de blé (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les chaudières classiques)	45 %	34 %
Éthanol de blé (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	53 %	47 %
Éthanol de blé (paille utilisée comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	69 %	69 %
Éthanol de maïs, produit dans l'Union européenne (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	56 %	49 %
Éthanol de canne à sucre	71 %	71 %
Fraction de l'éthyl-tertio-butyl-éther (ETBE) issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Fraction du tertioamyléthyléther (TAAE) issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Biogazole de colza	45 %	38 %
Biogazole de tournesol	58 %	51 %
Biogazole de soja	40 %	31 %
Biogazole d'huile de palme (procédé non précisé)	36 %	19 %
Biogazole d'huile de palme (piégeage du méthane provenant de l'huilerie)	62 %	56 %
Biogazole d'huile végétale usagée ou d'huile animale (*)	88 %	83 %
Huile végétale hydrotraitee, colza	51 %	47 %
Huile végétale hydrotraitee, tournesol	65 %	62 %
Huile végétale hydrotraitee, huile de palme (procédé non précisé)	40 %	26 %
Huile végétale hydrotraitee, huile de palme (piégeage du méthane provenant de l'huilerie)	68 %	65 %
Huile végétale pure, colza	58 %	57 %
Biogaz produit à partir de déchets organiques ménagers, utilisé comme gaz naturel comprimé	80 %	73 %
Biogaz produit à partir de fumier humide, utilisé comme gaz naturel comprimé	84 %	81 %
Biogaz produit à partir de fumier sec, utilisé comme gaz naturel comprimé	86 %	82 %

(*) Ne comprenant pas l'huile animale produite à partir de sous-produits animaux classés comme matières de catégorie 3 conformément au règlement (CE) n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine (*).

(1) JO L 273 du 10.10.2002, p. 1.

B. Estimations de valeurs types et de valeurs par défaut pour des biocarburants du futur, inexistantes ou présents seulement en quantités négligeables sur le marché, en janvier 2008, produits sans émissions nettes de carbone dues à des changements dans l'affectation des sols

Filière de production	Réduction des émissions de gaz à effet de serre, valeurs types	Réduction des émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut
Éthanol de paille de blé	87 %	85 %
Éthanol de déchets de bois	80 %	74 %
Éthanol de bois cultivé	76 %	70 %
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de déchets de bois	95 %	95 %
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de bois cultivé	93 %	93 %
Diméthyléther (DME) de déchets de bois	95 %	95 %
DME de bois cultivé	92 %	92 %
Méthanol de déchets de bois	94 %	94 %
Méthanol de bois cultivé	91 %	91 %
Fraction du méthyl-tertio-butyl-éther (MTBE) issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production du méthanol choisie	

C. Méthodologie

1. Les émissions de gaz à effet de serre résultant de la production et de l'utilisation de biocarburants sont calculées selon la formule suivante:

$$E = e_{ec} + e_l + e_p + e_{td} + e_u - e_{sca} - e_{ccs} - e_{ccr} - e_{ee}$$

sachant que:

E = total des émissions résultant de l'utilisation du carburant,

e_{ec} = émissions résultant de l'extraction ou de la culture des matières premières,

e_l = émissions annualisées résultant de modifications des stocks de carbone dues à des changements dans l'affectation des sols,

e_p = émissions résultant de la transformation,

e_{td} = émissions résultant du transport et de la distribution,

e_u = émissions résultant du carburant à l'usage,

e_{sca} = réductions d'émissions dues à l'accumulation du carbone dans les sols grâce à une meilleure gestion agricole,

e_{ccs} = réductions d'émissions dues au piégeage et au stockage géologique du carbone,

e_{ccr} = réductions d'émissions dues au piégeage et à la substitution du carbone, et

e_{ee} = réductions d'émissions dues à la production excédentaire d'électricité dans le cadre de la cogénération.

Les émissions résultant de la fabrication des machines et des équipements ne sont pas prises en compte.

2. Les émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des carburants (E) sont exprimées en grammes d'équivalent CO_2 par MJ de carburant ($\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$).
3. Par dérogation au point 2, les valeurs exprimées en $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$ peuvent être ajustées pour tenir compte des différences entre les carburants en termes de travail utile fourni, exprimé en km/MJ . De tels ajustements ne sont possibles que lorsque la preuve de ces différences a été faite.
4. Les réductions d'émissions de gaz à effet de serre provenant des biocarburants sont calculées selon la formule suivante:

$$\text{RÉDUCTION} = (E_F - E_B)/E_F$$

sachant que:

E_B = total des émissions provenant du biocarburant, et

E_F = total des émissions provenant du carburant fossile de référence.

5. Les gaz à effet de serre pris en compte aux fins du paragraphe 1 sont: CO₂, N₂O et CH₄. Aux fins du calcul de l'équivalence en CO₂, ces gaz sont associés aux valeurs suivantes:

CO₂: 1

N₂O: 296

CH₄: 23

6. Les émissions résultant de l'extraction ou de la culture des matières premières (e_{ec}) comprennent le procédé d'extraction ou de culture lui-même, la collecte des matières premières, les déchets et les pertes, et la production de substances chimiques ou de produits nécessaires à la réalisation de ces activités. Le piégeage du CO₂ lors de la culture des matières premières n'est pas pris en compte. Il convient de déduire les réductions certifiées des émissions de gaz à effet de serre résultant du brûlage à la torche sur des sites de production pétrolière dans le monde. Des estimations des émissions résultant des cultures peuvent être établies à partir de moyennes calculées pour des zones géographiques de superficie plus réduite que celles qui sont prises en compte pour le calcul des valeurs par défaut, si des valeurs réelles ne peuvent être utilisées.
7. Les émissions annualisées résultant de modifications des stocks de carbone dues à des changements dans l'affectation des sols (e_l) sont calculées en divisant le total des émissions de façon à les distribuer en quantités égales sur vingt ans. Pour le calcul de ces émissions, la formule suivante est appliquée:

$$e_l = (CS_R - CS_A) \times 3,664 \times 1/20 \times 1/P - e_B \text{ (}^1\text{)}$$

sachant que:

e_l = les émissions annualisées de gaz à effet de serre résultant de modifications des stocks de carbone dues à des changements dans l'affectation des sols (exprimées en masse d'équivalent CO₂ par unité d'énergie produite par un biocarburant),

CS_R = le stock de carbone par unité de surface associé à l'affectation des sols de référence (exprimé en masse de carbone par unité de surface, y compris le sol et la végétation). L'affectation des sols de référence est l'affectation des sols en janvier 2008 ou vingt ans avant l'obtention des matières premières, si cette date est postérieure,

CS_A = le stock de carbone par unité de surface associé à l'affectation réelle des sols (exprimé en masse de carbone par unité de surface, y compris le sol et la végétation). Dans les cas où le carbone s'accumule pendant plus d'un an, la valeur attribuée à CS_A est le stock estimé par unité de surface au bout de vingt ans ou lorsque les cultures arrivent à maturité, si cette date est antérieure,

P = la productivité des cultures (mesurée en quantité d'énergie produite par un biocarburant par unité de surface par an), et

e_B = bonus de 29 gCO_{2eq}/MJ de biocarburants dont la biomasse est obtenue à partir de terres dégradées restaurées dans les conditions prévues au point 8.

8. Le bonus de 29 gCO_{2eq}/MJ est accordé s'il y a des éléments attestant que la terre en question:

a) n'était pas exploitée pour des activités agricoles ou toute autre activité en janvier 2008; et

b) entrait dans une des catégories suivantes:

i) la terre était sévèrement dégradée, y compris les terres anciennement exploitées à des fins agricoles;

ii) la terre était fortement contaminée.

Le bonus de 29 gCO_{2eq}/MJ s'applique pour une période maximale de dix ans à partir de la date de la conversion de la terre à une exploitation agricole, pour autant qu'une croissance régulière du stock de carbone ainsi qu'une réduction de l'érosion pour les terres relevant du point i) soient assurées et que la contamination soit réduite pour les terres relevant du point ii).

9. Les catégories visées au point 8 b) sont définies comme suit:

a) «terres sévèrement dégradées» signifie des terres qui ont été salinées de façon importante pendant un laps de temps important ou dont la teneur en matières organiques est particulièrement basse et qui sont sévèrement érodées;

b) «terres fortement contaminées» signifie des terres qui ne conviennent pas à la production de denrées alimentaires ou d'aliments pour animaux à cause de la contamination du sol.

Ces terres englobent les terres qui ont fait l'objet d'une décision de la Commission conformément à l'article 7 *quater*, paragraphe 3, quatrième alinéa.

⁽¹⁾ Le quotient obtenu en divisant le poids moléculaire du CO₂ (44,010 g/mol) par le poids moléculaire du carbone (12,011 g/mol) est égal à 3,664.

10. Le guide adopté conformément à l'annexe V, partie C, point 10, de la directive 2009/28/CE sert de base au calcul des stocks de carbone dans les sols, aux fins de la présente directive.
11. Les émissions résultant de la transformation (e_p) comprennent la transformation elle-même, les déchets et les pertes, et la production de substances chimiques ou de produits utiles à la transformation.

Pour la comptabilisation de la consommation d'électricité produite hors de l'unité de production du carburant, l'intensité des émissions de gaz à effet de serre imputables à la production et à la distribution de cette électricité est présumée égale à l'intensité moyenne des émissions imputables à la production et à la distribution d'électricité dans une région donnée. Par dérogation à cette règle, les producteurs peuvent utiliser une valeur moyenne pour l'électricité produite dans une unité de production électrique donnée, si cette unité n'est pas connectée au réseau électrique.

12. Les émissions résultant du transport et de la distribution (e_{td}) comprennent le transport et le stockage des matières premières et des matériaux semi-finis, ainsi que le stockage et la distribution des matériaux finis. Les émissions résultant du transport et de la distribution à prendre en considération dans le cadre du point 6 sont exclues du présent point.
13. Les émissions résultant du carburant à l'usage (e_u) sont considérées comme nulles pour les biocarburants.
14. Les réductions d'émissions dues au piégeage et au stockage géologique du carbone (e_{ccs}), qui n'ont pas été précédemment prises en compte dans e_p , se limitent aux émissions évitées grâce au piégeage et à la séquestration du CO₂ émis en lien direct avec l'extraction, le transport, la transformation et la distribution du carburant.
15. Les réductions d'émissions dues au piégeage et à la substitution du carbone (e_{cc}) se limitent aux émissions évitées grâce au piégeage du CO₂ dont le carbone provient de la biomasse et qui intervient en remplacement du CO₂ dérivé d'une énergie fossile utilisé dans des produits et services commerciaux.
16. Les réductions d'émissions dues à la production excédentaire d'électricité dans le cadre de la cogénération (e_{cp}) sont prises en compte si elles concernent le surplus d'électricité généré par des systèmes de production de carburant ayant recours à la cogénération, sauf dans les cas où le combustible utilisé pour la cogénération est un coproduit autre qu'un résidu de cultures. Pour la comptabilisation de ce surplus d'électricité, la taille de l'unité de cogénération est réduite au minimum nécessaire pour permettre à l'unité de cogénération de fournir la chaleur requise pour la production du carburant. Les réductions d'émissions de gaz à effet de serre associées à cette production excédentaire d'électricité sont présumées égales à la quantité de gaz à effet de serre qui serait émise si une quantité égale d'électricité était produite par une centrale alimentée avec le même combustible que l'unité de cogénération.
17. Lorsqu'un procédé de production de carburant permet d'obtenir, en combinaison, le carburant sur les émissions duquel porte le calcul et un ou plusieurs autres produits (appelés «coproduits»), les émissions de gaz à effet de serre sont réparties entre le carburant ou son produit intermédiaire et les coproduits, au prorata de leur contenu énergétique (déterminé par le pouvoir calorifique inférieur dans le cas de coproduits autres que l'électricité).
18. Aux fins du calcul mentionné au point 17, les émissions à répartir sont: $e_{cc} + e_p$, + les fractions de e_p , e_{td} et e_{cc} qui interviennent jusques et y compris à l'étape du procédé de production permettant d'obtenir un coproduit. Si des émissions ont été attribuées à des coproduits à des étapes du processus antérieures dans le cycle de vie, seule la fraction de ces émissions attribuée au produit combustible intermédiaire à la dernière de ces étapes est prise en compte, et non le total des émissions.

Tous les coproduits, y compris l'électricité ne relevant pas du point 16, sont pris en compte aux fins du calcul, à l'exception des résidus de cultures, tels la paille, la bagasse, les enveloppes, les râpes et les coques. Les coproduits dont le contenu énergétique est négatif sont considérés comme ayant un contenu énergétique nul aux fins du calcul.

Les déchets, les résidus de cultures, y compris la paille, la bagasse, les enveloppes, les râpes et les coques, et les résidus de transformation, y compris la glycérine brute (glycérine qui n'est pas raffinée), sont considérés comme des matériaux ne dégageant aucune émission de gaz à effet de serre au cours du cycle de vie jusqu'à leur collecte.

Dans le cas de carburants produits dans des raffineries, l'unité d'analyse aux fins du calcul mentionné au paragraphe 17 est la raffinerie.

19. Aux fins du calcul mentionné au point 4, la valeur pour le carburant fossile de référence (E_F) est la dernière valeur disponible pour les émissions moyennes réelles dues à la partie fossile de l'essence et du gazole consommés dans la Communauté, consignées en application de la présente directive. Si de telles données ne sont pas disponibles, la valeur utilisée est 83,8 gCO_{2eq}/MJ.

D. Valeurs par défaut détaillées pour les biocarburants:

Valeurs par défaut détaillées pour la culture: « e_{cc} » tel que défini dans la partie C de la présente annexe

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Éthanol de betterave	12	12
Éthanol de blé	23	23
Éthanol de maïs, produit dans la Communauté	20	20
Éthanol de canne à sucre	14	14
Fraction de l'ETBE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Fraction du TAEE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Biogazole de colza	29	29
Biogazole de tournesol	18	18
Biogazole de soja	19	19
Biogazole d'huile de palme	14	14
Biogazole d'huile végétale usagée ou d'huile animale (*)	0	0
Huile végétale hydrotraitee, colza	30	30
Huile végétale hydrotraitee, tournesol	18	18
Huile végétale hydrotraitee, huile de palme	15	15
Huile végétale pure, colza	30	30
Biogaz produit à partir de déchets organiques ménagers, utilisé comme gaz naturel comprimé	0	0
Biogaz produit à partir de fumier humide, utilisé comme gaz naturel comprimé	0	0
Biogaz produit à partir de fumier sec, utilisé comme gaz naturel comprimé	0	0

(*) Ne comprenant pas l'huile animale produite à partir de sous-produits animaux classés comme matières de catégorie 3 conformément au règlement (CE) n° 1774/2002.

Valeurs par défaut détaillées pour la transformation (dont surplus d'électricité): « e_p — e_{cc} » tel que défini dans la partie C de la présente annexe

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Éthanol de betterave	19	26
Éthanol de blé (combustible de transformation non précisé)	32	45
Éthanol de blé (lignite utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	32	45
Éthanol de blé (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les chaudières classiques)	21	30
Éthanol de blé (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	14	19
Éthanol de blé (paille utilisée comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	1	1
Éthanol de maïs, produit dans l'Union européenne (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	15	21
Éthanol de canne à sucre	1	1

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Fraction de l'ETBE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Fraction du TAEE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Biogazole de colza	16	22
Biogazole de tournesol	16	22
Biogazole de soja	18	26
Biogazole d'huile de palme (procédé non précisé)	35	49
Biogazole d'huile de palme (piégeage du méthane provenant de l'huilerie)	13	18
Biogazole d'huile végétale usagée ou d'huile animale	9	13
Huile végétale hydrotraitée, colza	10	13
Huile végétale hydrotraitée, tournesol	10	13
Huile végétale hydrotraitée, huile de palme (procédé non précisé)	30	42
Huile végétale hydrotraitée, huile de palme (piégeage du méthane provenant de l'huilerie)	7	9
Huile végétale pure, colza	4	5
Biogaz produit à partir de déchets organiques ménagers, utilisé comme gaz naturel comprimé	14	20
Biogaz produit à partir de fumier humide, utilisé comme gaz naturel comprimé	8	11
Biogaz produit à partir de fumier sec, utilisé comme gaz naturel comprimé	8	11

Valeurs par défaut détaillées pour le transport et la distribution: «e_{td}» tel que défini dans la partie C de la présente annexe

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Éthanol de betterave	2	2
Éthanol de blé	2	2
Éthanol de maïs, produit dans la Communauté	2	2
Éthanol de canne à sucre	9	9
Fraction de l'ETBE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Fraction du TAEE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Biogazole de colza	1	1
Biogazole de tournesol	1	1
Biogazole de soja	13	13
Biogazole d'huile de palme	5	5
Biogazole d'huile végétale ou d'huile animale usagée	1	1
Huile végétale hydrotraitée, colza	1	1
Huile végétale hydrotraitée, tournesol	1	1
Huile végétale hydrotraitée, huile de palme	5	5
Huile végétale pure, colza	1	1
Biogaz produit à partir de déchets organiques ménagers, utilisé comme gaz naturel comprimé	3	3
Biogaz produit à partir de fumier humide, utilisé comme gaz naturel comprimé	5	5
Biogaz produit à partir de fumier sec, utilisé comme gaz naturel comprimé	4	4

Total pour la culture, la transformation, le transport et la distribution

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Éthanol de betterave	33	40
Éthanol de blé (combustible de transformation non précisé)	57	70
Éthanol de blé (lignite utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	57	70
Éthanol de blé (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les chaudières classiques)	46	55
Éthanol de blé (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	39	44
Éthanol de blé (paille utilisée comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	26	26
Éthanol de maïs, produit dans l'Union européenne (gaz naturel utilisé comme combustible de transformation dans les centrales de cogénération)	37	43
Éthanol de canne à sucre	24	24
Fraction de l'ETBE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Fraction du TAEE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production de l'éthanol choisie	
Biogazole de colza	46	52
Biogazole de tournesol	35	41
Biogazole de soja	50	58
Biogazole d'huile de palme (procédé non précisé)	54	68
Biogazole d'huile de palme (piégeage du méthane provenant de l'huilerie)	32	37
Biogazole d'huile végétale usagée ou d'huile animale	10	14
Huile végétale hydrotraitée, colza	41	44
Huile végétale hydrotraitée, tournesol	29	32
Huile végétale hydrotraitée, huile de palme (procédé non précisé)	50	62
Huile végétale hydrotraitée, huile de palme (piégeage du méthane provenant de l'huilerie)	27	29
Huile végétale pure, colza	35	36
Biogaz produit à partir de déchets organiques ménagers, utilisé comme gaz naturel comprimé	17	23
Biogaz produit à partir de fumier humide, utilisé comme gaz naturel comprimé	13	16
Biogaz produit à partir de fumier sec, utilisé comme gaz naturel comprimé	12	15

E. Estimations des valeurs par défaut détaillées pour des biocarburants du futur, inexistantes ou présentes seulement en quantités négligeables sur le marché, en janvier 2008

Valeurs détaillées pour la culture: «e_{ec}» tel que défini dans la partie C de la présente annexe

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Éthanol de paille de blé	3	3
Éthanol de déchets de bois	1	1
Éthanol de bois cultivé	6	6
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de déchets de bois	1	1
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de bois cultivé	4	4
DME de déchets de bois	1	1
DME de bois cultivé	5	5
Méthanol de déchets de bois	1	1
Méthanol de bois cultivé	5	5
Fraction du MTBE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production du méthanol choisie»	

Valeurs détaillées pour la transformation (dont surplus d'électricité): « $e_p - e_{ec}$ » tel que défini dans la partie C de la présente annexe

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Éthanol de paille de blé	5	7
Éthanol de bois	12	17
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de bois	0	0
DME de bois	0	0
Méthanol de bois	0	0
Fraction du MTBE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production du méthanol choisie	

Valeurs détaillées pour le transport et la distribution: « e_{td} » tel que défini dans la partie C de la présente annexe

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Éthanol de paille de blé	2	2
Éthanol de déchets de bois	4	4
Éthanol de bois cultivé	2	2
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de déchets de bois	3	3
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de bois cultivé	2	2
DME de déchets de bois	4	4
DME de bois cultivé	2	2
Méthanol de déchets de bois	4	4
Méthanol de bois cultivé	2	2
Fraction du MTBE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production du méthanol choisie	

Total pour la culture, la transformation, le transport et la distribution

Filière de production	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs types (gCO _{2eq} /MJ)	Émissions de gaz à effet de serre, valeurs par défaut (gCO _{2eq} /MJ)
Éthanol de paille de blé	11	13
Éthanol de déchets de bois	17	22
Éthanol de bois cultivé	20	25
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de déchets de bois	4	4
Gazole filière Fischer-Tropsch produit à partir de bois cultivé	6	6
DME de déchets de bois	5	5
DME de bois cultivé	7	7
Méthanol de déchets de bois	5	5
Méthanol de bois cultivé	7	7
Fraction du MTBE issue de sources renouvelables	Mêmes valeurs que pour la filière de production du méthanol choisie»	

