COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.11.2020
COM(2020) 742 final

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

## Qualité de l'essence et des carburants diesel utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne (Année de référence 2018)

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

## Qualité de l'essence et des carburants diesel utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne (Année de référence 2018)

## 1. INTRODUCTION

En vertu de l'article 7 *bis* de la directive 98/70/CE[1] concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel (ci-après la «directive sur la qualité des carburants») et de l'article 5 de la directive (UE) 2015/652 du Conseil établissant des méthodes de calcul et des exigences de déclaration au titre de la directive 98/70/CE[2], les États membres sont tenus de présenter chaque année un rapport sur l'intensité d'émission de gaz à effet de serre (GES) des carburants et de l'énergie fournis sur leurs territoires. Cette obligation de déclaration s'appliquait pour la première fois à l'année de référence 2017, à la suite de l'application et de la transposition de la directive (UE) 2015/652 du Conseil. Le présent rapport annuel comprend les données déclarées pour l'année 2018.

En vertu de l'article 8, paragraphe 3, de la directive 98/70/CE, les États membres sont en outre tenus de présenter un rapport sur leurs données nationales relatives à la qualité des carburants pour l'année civile précédente.

Le présent rapport annuel résume les informations fournies par les États membres dans le cadre des exigences de déclaration susmentionnées. Il se fonde sur les données transmises par les États membres à l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) pour l'année 2018.

## 2. VOLUMES ET INTENSITE DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE SUR L'ENSEMBLE DU CYCLE DE VIE DES CARBURANTS ET DES AUTRES TYPES D'ENERGIE

L'article 7 *bis* de la directive sur la qualité des carburants ainsi que la directive (UE) 2015/652 du Conseil énoncent des exigences de déclaration concernant les points suivants:

- le volume total de chaque type de carburant ou d'énergie fournis pour le transport routier 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, ainsi que les bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer;
- les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie, y compris les valeurs moyennes provisoires des émissions estimées résultant des changements indirects dans l'affectation des sols liés à la production de biocarburants[3];
- les matières premières et la filière de production des biocarburants utilisées pour chacun des biocarburants fournis sur le territoire des États membres.

[1] Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58).

[2] Directive (UE) 2015/652 du Conseil du 20 avril 2015 établissant des méthodes de calcul et des exigences de déclaration au titre de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel (JO L 107 du 25.4.2015, p. 26).

[3] Directive (UE) 2015/1513 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 239 du 15.9.2015, p. 8).

En vertu de la directive sur la qualité des carburants, les États membres sont tenus d'exiger des fournisseurs de carburants qu'ils réduisent l'intensité de GES sur l'ensemble du cycle de vie des carburants destinés aux transports [c'est-à-dire les émissions de GES produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie fournie (carburants et énergie)] au minimum de 6 % d'ici au 31 décembre 2020 par rapport à la norme de base pour les carburants pour 2010 fixée à 94,1 g de $CO_2$eq/MJ[4]. Les émissions de gaz à effet de serre résultant des changements indirects dans l'affectation des sols ne sont pas prises en compte pour évaluer le respect de cet objectif de réduction minimale de 6 %.

En 2018, les 28 États membres (ainsi que la Norvège et l'Islande) ont fourni des données au format approprié sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

## 2.1 Émissions de gaz à effet de serre et écart par rapport à l'objectif fixé pour 2020

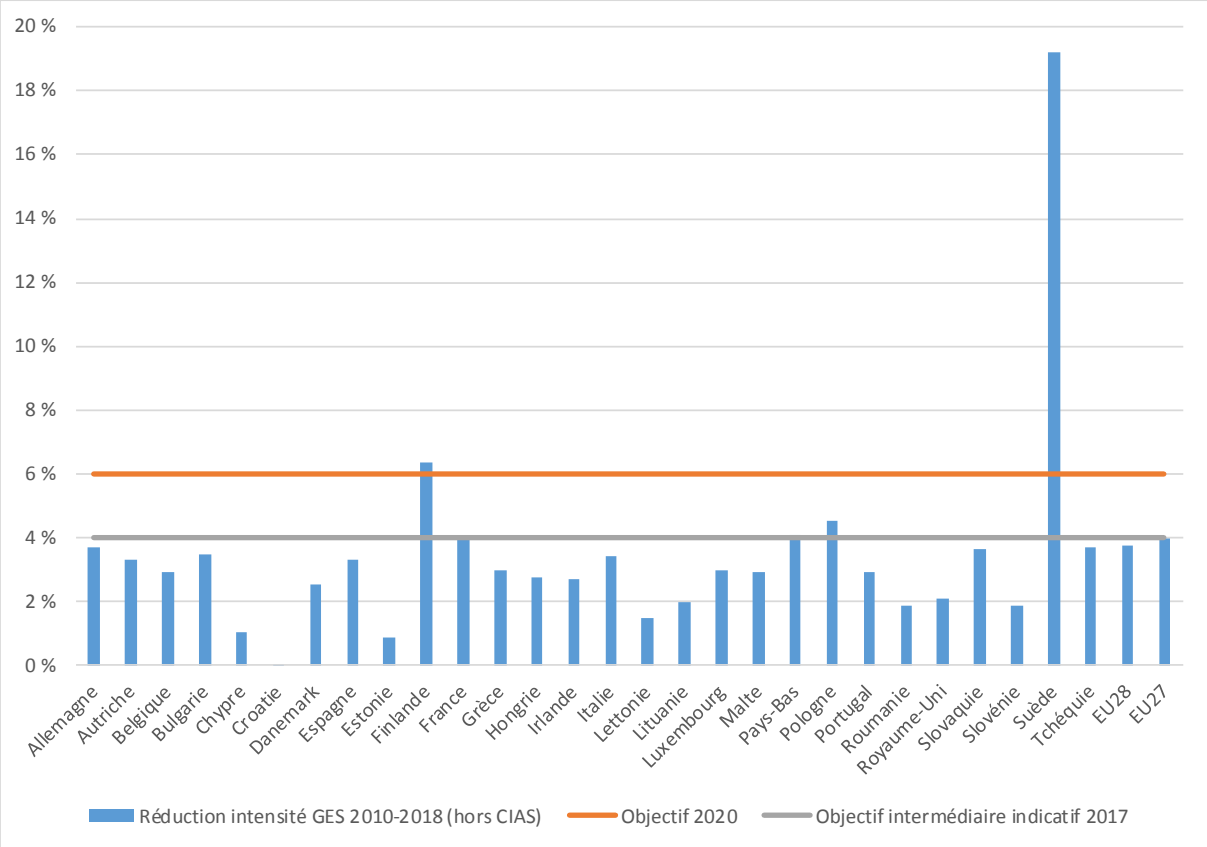
Selon les données fournies, l'intensité moyenne des émissions de GES des carburants et de l'énergie fournis dans les 28 États membres déclarants en 2018 était de 90,6 g de $CO_2$eq/MJ, soit 3,7 % au-dessous de la norme de base de 2010 fixée à 94,1 g de $CO_2$eq/MJ. Cela correspond à une réduction de 51 Mt équivalent dioxyde de carbone ($CO_2$eq) en 2018. Les progrès accomplis par les fournisseurs de carburants ont été limités entre 2017 et 2018, avec une amélioration de 0,3 point de pourcentage de l'intensité moyenne déclarée des émissions de GES des carburants.

Les données fournies pour 2018 confirment qu'en moyenne, les fournisseurs européens de carburants des 28 États membres déclarants n'atteignaient pas l'objectif fixé de 6 % de réduction de l'intensité des émissions de GES des carburants destinés aux transports par rapport à 2010 d'ici à 2020 (voir *graphique 1*). Il convient de noter qu'aucune réduction des émissions en amont[5] n'a été déclarée en 2018. On attend de ces dernières qu'elles contribuent à l'objectif de réduction fixé pour 2020.

En outre, les progrès réalisés varient énormément d'un État membre à l'autre. Dans 23 États membres, les réductions en 2018 restent inférieures à l'objectif intermédiaire facultatif de 4 % que les États membres pouvaient déjà exiger des fournisseurs de carburants pour l'année 2017. La Suède et la Finlande sont les seuls États membres ayant déjà dépassé l'objectif de réduction de 6 % établi pour 2020 (de plus amples informations sont disponibles dans le rapport technique nº 2/2020 de l'AEE sur l'intensité des gaz à effet de serre des carburants de transports dans l'UE en 2018). De ce fait, pratiquement tous les États membres doivent prendre rapidement des mesures complémentaires en vue d'atteindre l'objectif fixé pour 2020.

[4]Directive (UE) 2015/652 du Conseil du 20 avril 2015 établissant des méthodes de calcul et des exigences de déclaration au titre de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel (JO L 107 du 25.4.2015, p. 26).

[5] On entend par «émissions en amont» toutes les émissions de gaz à effet de serre produites avant l'entrée de la matière première dans une raffinerie ou dans une installation de traitement dans laquelle le carburant est produit.




**Graphique 1: réductions de l'intensité des émissions de GES des carburants enregistrées par les fournisseurs européens de carburants des États membres au cours de la période 2010-2018 *(source: AEE)***

Si l'on tient compte des émissions liées aux changements indirects dans l'affectation des sols[6], l'intensité moyenne des émissions de GES des carburants consommés en 2018 a diminué de 2,1 % par rapport à 2010, ce qui correspond à une réduction de 29 Mt $CO_2$eq en 2018. Les émissions résultant des changements indirects dans l'affectation des sols ne sont pas prises en compte pour évaluer le respect de l'objectif de réduction minimale de 6 %.

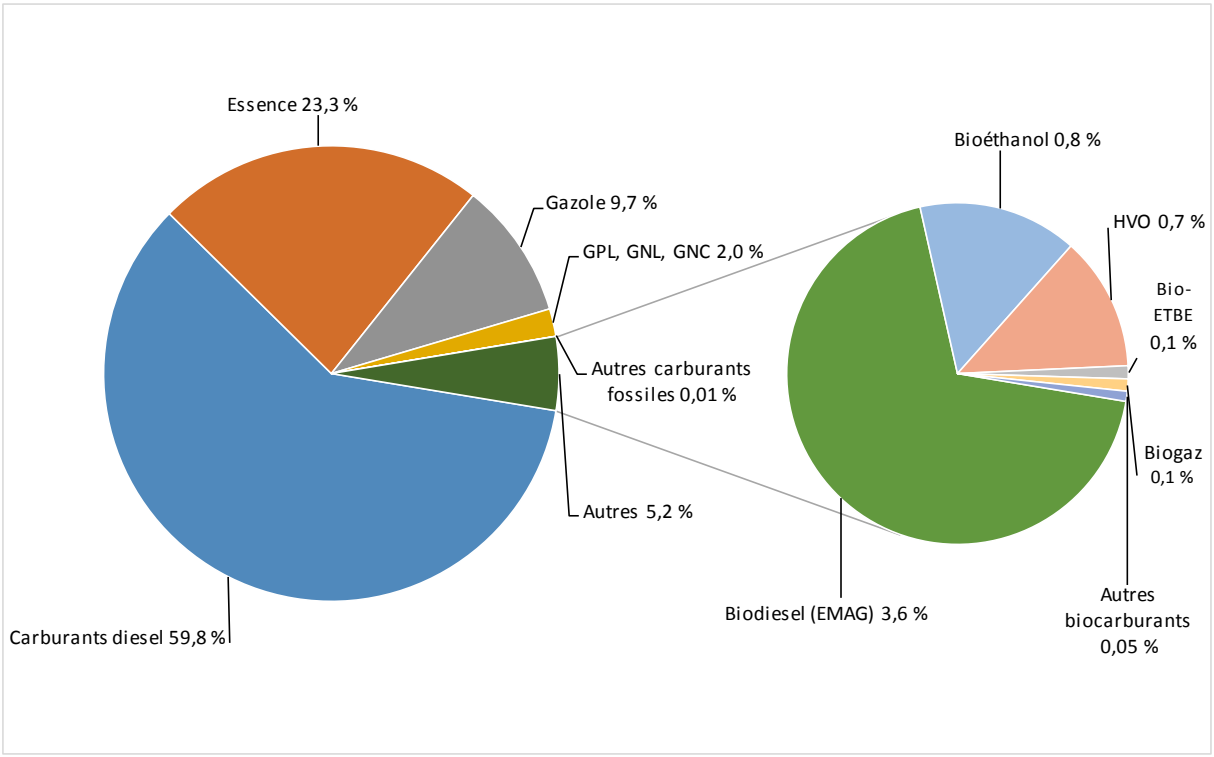
## 2.2 Approvisionnement en carburant

La présente section expose les données fournies par les États membres en ce qui concerne l'ensemble des carburants fossiles, biocarburants et carburants d'origine non biologique qui relèvent de la directive sur la qualité des carburants et qui sont destinés aux transports routiers et aux engins mobiles non routiers.

L'approvisionnement en carburant total déclaré s'élevait à 14 028 pétajoules (PJ), dont 94,8 % de carburants fossiles et 5,2 % de biocarburants. Aucun carburant renouvelable d'origine non biologique n'a été déclaré en 2018.

L'approvisionnement en carburants fossiles était dominé en 2018 par les carburants diesel (59,8 % soit 8 386 PJ), suivis par l'essence (23,3 % soit 3 271 PJ) et le gazole (9,7 % soit 1 363 PJ). Le gaz de pétrole liquéfié et le gaz naturel comprimé représentaient une part totale de 2 % (soit 275 PJ) (voir *graphique 2*).

[6] Pour ce calcul, les estimations provisoires des émissions résultant des changements indirects dans l'affectation des sols ont été prises en compte comme indiqué à l'annexe V de la directive sur la qualité des carburants.

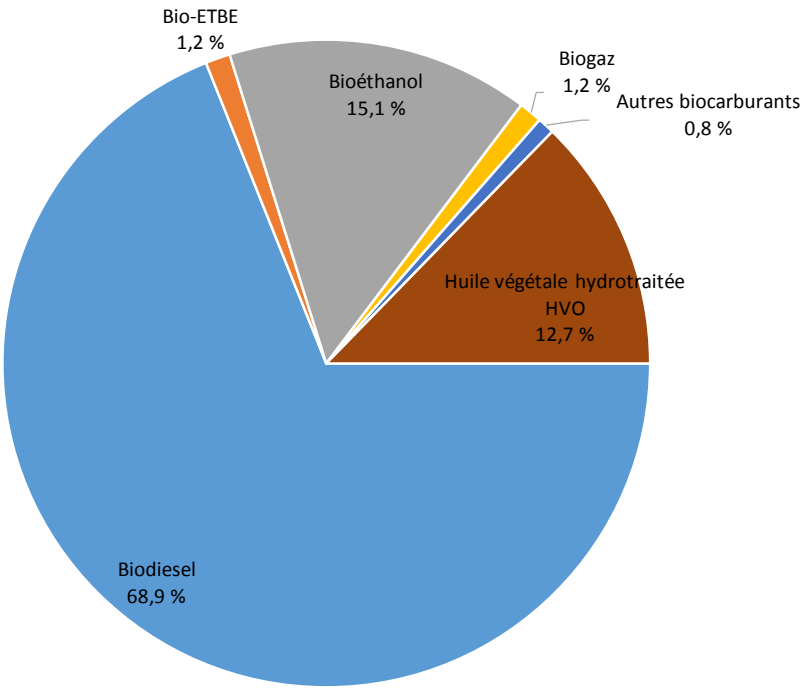



**Graphique 2: parts des différents types de carburants dans l'approvisionnement en énergie en 2018 *(source: AEE)***

## 2.3 Consommation de biocarburants

La consommation de biocarburants dans les 28 États membres reste dominée par le biodiesel (ester méthylique d'acides gras, EMAG) (68,9 % de la consommation totale de biocarburants soit 504 PJ), suivi par le bioéthanol (15,1 % soit 111 PJ) et l'huile végétale hydrotraitée (HVO; 13,1 % soit 93 PJ). L'éthyl-tertio-butyl-éther produit à partir de bioéthanol (bio-ETBE) et le biogaz représentent près de 0,1 % de la consommation totale de biocarburants (soit 18 PJ). Tous les autres biocarburants représentaient une part beaucoup plus faible (voir *graphique 3*).

Des informations détaillées pour tous les types de biocarburants et les filières sont disponibles dans le rapport technique nº 2/2020 de l'AEE sur l'intensité des gaz à effet de serre des carburants de transports dans l'UE en 2018.




**Graphique 3: parts des différents types de biocarburants dans l'approvisionnement en énergie en 2018 *(source: AEE)***

## 2.4 Consommation d'électricité

Bien que la déclaration de la consommation d'électricité par les fournisseurs de carburants soit facultative, dix États membres, contre sept en 2017, ont fourni des données sur l'électricité consommée par les véhicules et motocycles électriques (voir *tableau 1*).

| État membre | Quantité d'énergie hors rendement du groupe motopropulseur (GJ) | Quantité d'énergie avec rendement du groupe motopropulseur (GJ) | Intensité des émissions de GES déclarée par l'État membre (g $CO_2$eq/MJ) | Intensité des émissions de GES déclarée par l'État membre (g $CO_2$eq/kWh) |
|---|---|---|---|---|
| Bulgarie | 189 652 | 75 861 | - | - |
| France | 1 122 448 | 448 979 | 20,4 | 73 |
| Allemagne | 774 000 | 309 600 | 153 | 551 |
| Italie | 1 444 681 | 577 872 | 110,3 | 397 |
| Pays-Bas | 236 081 | 94 432 | 165 | 594 |
| Portugal | 19 224 | 7 690 | 74,7 | 269 |
| Slovaquie | 1 407 | 563 | 46,4 | 167 |
| Slovénie | 318 | 127 | - | - |
| Suède | 52 | 21 | 169,2 | 609 |
| Royaume-Uni | 867 996 | 347 198 | 85,3 | 307 |

**Tableau 1: électricité consommée par les véhicules et motocycles électriques en 2018 en tant que contribution déclarée des fournisseurs de carburants à leur objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (*source: AEE*)**

## 3. PRESENTATION DES DONNEES RELATIVES A LA QUALITE DES CARBURANTS DANS L'UNION EN 2018

Conformément à l'article 8 de la directive sur la qualité des carburants, tous les États membres, de même que l'Islande, ont présenté des rapports intégrant les données nationales relatives à la qualité des carburants pour l'année 2018.

La présente section fournit les données relatives aux ventes d'essence et de carburants diesel destinés aux transports routiers, ainsi qu'aux biocomposants contenus dans ces carburants, telles qu'elles sont déclarées par tous les États membres de l'UE. Sont exclus les autres carburants fossiles, les autres biocarburants et les carburants d'origine non biologique, ainsi que les carburants utilisés pour les engins mobiles non routiers.

### 3.1 Essence, carburants diesel et teneur en biocomposants

Le diesel continue de dominer les ventes de carburant dans l'Union: 72,3 % des carburants vendus en 2018 étaient des carburants diesel et 27,7 % de l'essence, comme en 2017 (voir *tableau 2*).

| | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **Ventes de carburants diesel** | 270 668 (72,3 %) | 271 018 (72,3 %) |
| **Ventes d'essence** | 103 766 (27,7 %) | 103 856 (27,7 %) |

**Tableau 2: ventes de carburants diesel et d'essence (en millions de litres et pourcentages correspondants) en 2017 et 2018.**

La part du diesel dans les ventes de carburants a augmenté au fil des ans au détriment de celle de l'essence, passant de 55,6 % des ventes en 2001 à 72,3 % en 2018. Cette évolution reflète dans une large mesure la «diésélisation» croissante du parc de véhicules de l'Union au cours de la période considérée.

La consommation de carburants diesel prédomine dans la plupart des États membres de l'UE (où elle représente plus de 60 % des ventes de carburants) sauf à Chypre, en Grèce et aux Pays-Bas.

La majorité des ventes d'essence en 2018 correspondait à des carburants présentant un indice d'octane recherche (RON) de 95, dont la part a légèrement diminué par rapport à 2017. La part des ventes de carburants présentant un indice d'octane recherche égal ou supérieur à 95 mais inférieur à 98 ($95 \leq RON < 98$) a augmenté, tandis que celle des ventes de carburants dont l'indice d'octane recherche est égal ou supérieur à 98 ($RON \geq 98$) a diminué depuis 2017 (voir *tableau 3*).

| | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **RON 95** | 85,7 % | 82 % |

| | | |
|---|---|---|
| **95 ≤ RON < 98** | 8,3 % | 13,7 % |
| **RON ≥ 98** | 5,8 % | 4,2 % |
| **RON = 91** | 0,1 % | 0,1 % |

**Tableau 3: part des ventes d'essence selon l'indice RON**

Tous les carburants diesel vendus dans l'UE sont commercialisés en tant que carburants contenant du biodiesel, tandis que près de 96 % de l'essence l'est en tant que carburant contenant du bioéthanol. 84,3 % de l'essence vendue dans l'UE en 2018 contenait jusqu'à 5 % d'éthanol en volume et 11,4 % en contenait jusqu'à 10 %. 99,2 % des carburants diesel vendus contenaient jusqu'à 7 % d'esters méthyliques d'acides gras (EMAG) et 0,8 % en contenaient davantage.

### 3.2 Conformité des carburants vendus au regard des valeurs limites de qualité

Dans l'ensemble de l'UE, les valeurs limites de qualité sont largement respectées. La très grande majorité des paramètres clés relatifs aux carburants dans les échantillons prélevés en 2018 ont été déclarés dans les limites de tolérance.

La Lituanie, la Slovénie et la Suède ont, après vérification, déclaré la conformité totale à la fois pour l'essence et pour les carburants diesel. Six États membres ont, après vérification, déclaré la conformité totale pour l'essence (la Bulgarie, la Grèce, la Lettonie, la Lituanie, la Slovénie et la Suède) et douze pour les carburants diesel (l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie, la Grèce, la Finlande, la Hongrie, l'Irlande, la Lituanie, la Pologne, la Roumanie, la Slovénie et la Suède). Un État membre (la Belgique) a déclaré plus de 100 cas de non-conformité pour l'essence et 30 pour les carburants diesel en 2018, mais cela ne représente qu'une petite fraction du nombre total d'échantillons prélevés en Belgique

Au total, pour l'année 2018, les États membres ont déclaré 410 cas de non-conformité pour l'essence et de 114 pour les carburants diesel. Pour l'essence, les paramètres pour lesquels on a relevé le plus d'écarts par rapport aux spécifications sont la pression de vapeur en période estivale (dans dix-neuf États membres), l'indice d'octane recherche (RON) (dans dix États membres), l'indice d'octane moteur (MON) (dans huit États membres) et la teneur en soufre (dans cinq États membres). Pour les carburants diesel, les paramètres pour lesquels on a relevé le plus d'écarts par rapport aux spécifications sont la teneur en esters méthyliques d'acides gras (EMAG) (dans sept États membres) et la teneur en soufre (dans huit États membres).

Tous les États membres ont décrit les mesures prises lorsque des échantillons prélevés se sont révélés non conformes. Ces mesures ont consisté notamment à informer les autorités compétentes, à ouvrir des enquêtes, à imposer des sanctions et des amendes et à procéder à un ré-échantillonnage. Dans les rares cas où aucune mesure n'a été prise, il s'est avéré que les valeurs non conformes relevées pour certains paramètres étaient très proches des limites de tolérance.

Il n'y avait donc pas lieu, pour la Commission, de procéder à de nouvelles enquêtes dans ce domaine.