

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:

- 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
- 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.»