



Bruxelles, le 7.3.2017
COM(2017) 118 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

**au titre de l'article 7 de la directive 2009/126/CE concernant la phase II de la
récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à
moteur dans les stations-service**

Table des matières

1.	INTRODUCTION.....	2
2.	LA DIRECTIVE COV-II.....	3
2.1.	Quelle est la finalité de la directive?	3
2.2.	Quelles sont les principales mesures?	3
2.3.	Adaptation au progrès technique	3
3.	MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE COV-II	4
3.1.	Transposition et mise en œuvre générales.....	4
3.2.	Réexamen de la mise en œuvre au titre de l'article 7.....	5
3.2.1.	Le seuil de 100 m ³ par an	5
3.2.2.	Bilan en matière de conformité opérationnelle	5
3.2.3.	Dispositif de surveillance automatique	6
4.	ÉVALUATION DE LA DIRECTIVE COV-II.....	6
4.1.	Contexte.....	6
4.2.	Résultats	6
5.	CONCLUSION	7

1. INTRODUCTION

Le stockage et la distribution de l'essence sont sources d'émissions dans l'air de composés organiques volatils (COV). Ces derniers sont des précurseurs de l'ozone troposphérique, un gaz à effet de serre néfaste pour la santé humaine et pour les végétaux (et, partant, pour les rendements agricoles). Certains COV, tels que le benzène et le toluène, ont également des propriétés nocives, comme une toxicité chronique ou aiguë.

Deux directives complémentaires visent conjointement à réduire les émissions de COV résultant du stockage et de la distribution de l'essence:

- la directive 94/63/CE¹ qui concerne les émissions de COV résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-services (la «directive COV-I») et qui s'applique aux raffineries et à la livraison d'essence aux stations-service; et
- la directive 2009/126/CE² qui concerne la récupération des vapeurs d'essence lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (la «directive COV-II»).

Conformément à l'article 7 de la directive COV-II, la Commission est tenue de réexaminer l'application de cette dernière (et notamment certains points techniques) et de transmettre les résultats de ce réexamen au Parlement européen et au Conseil.

Dans ses communications intitulées *Programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT): résultats et prochaines étapes*³ et *REFIT - situation actuelle et perspectives*⁴, la Commission annonçait qu'elle lançait l'évaluation des deux directives relatives aux COV.

Il a été convenu qu'il serait plus efficace de mener de front le réexamen de l'application de la directive COV-II et l'évaluation des deux directives sur les COV. Des informations complètes et détaillées sur le réexamen et l'évaluation figurent dans le document de travail des services de la Commission relatif à l'évaluation, au titre du programme REFIT, de la directive 94/63/CE relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service et de la directive 2009/126/CE concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à

¹ Directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service (JO L 365 du 31.12.1994, p. 24).

² Directive 2009/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (JO L 285 du 31.10.2009, p. 36).

³ Annexe au *Programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT): résultats et prochaines étapes*, communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions (COM(2013) 685 final); http://ec.europa.eu/smart-regulation/docs/20131002-refit-annex_fr.pdf

⁴ COM(2014) 368 final; Voir également le site web de la Commission européenne «Améliorer la réglementation»: http://ec.europa.eu/smart-regulation/refit/index_fr.htm.

moteur dans les stations-service (SWD(2017)65) et dans l'étude commandée pour appuyer ces travaux⁵.

Le présent rapport traite des résultats du réexamen de l'application et du suivi donné à l'évaluation de la directive COV-II.

2. LA DIRECTIVE COV-II

2.1. Quelle est la finalité de la directive?

La directive COV-II garantit la récupération des vapeurs d'essence nocives qui, sans cela, seraient dégagées lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service. À terme, toutes les pompes à essence de l'Union européenne (sauf celles des stations-services ayant un débit annuel très faible) devront être équipées d'un système de récupération de ces vapeurs.

2.2. Quelles sont les principales mesures?

La directive s'applique aux nouvelles stations-service, à celles ayant fait l'objet d'une rénovation importante, à celles dont le débit annuel est supérieur à 500 m³ d'essence et à celles dont le débit annuel est supérieur à 100 m³ et qui sont situées en-dessous d'un bâtiment d'habitation (article 3, paragraphes 1 et 2). Celles-ci doivent être équipées d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence. Les grandes stations-service (dont le débit annuel est supérieur à 3 000 m³) doivent être équipées de ce type de système au plus tard à la fin de l'année 2018 (article 3, paragraphe 3).

Les équipements de récupération des vapeurs d'essence doivent être certifiés par le fabricant conformément aux normes techniques applicables, et leur niveau minimal de captage des vapeurs d'essence doit être au moins égal à 85 % (article 4). L'efficacité du captage doit être testée au moins une fois par an, ou une fois tous les trois ans si la station-service est équipée d'un dispositif de surveillance automatique (article 5, paragraphes 1 et 2).

Dans les stations-service équipées d'un système de récupération des vapeurs d'essence, un panneau, un autocollant ou toute autre notice doit être apposé sur le distributeur d'essence ou à proximité de celui-ci afin d'en informer le consommateur (article 5, paragraphe 3).

2.3. Adaptation au progrès technique

Conformément à l'article 8 de la directive, une méthode d'essai harmonisée destinée à vérifier l'efficacité des systèmes de récupération des vapeurs d'essence a été définie dans la directive 2014/99/UE⁶, qui modifie les articles 4 et 5 de la directive COV-II afin d'y

⁵ *Evaluation of Directive 1994/63/EC on VOC emissions from petrol storage and distribution and Directive 2009/126/EC on petrol vapour recovery — final evaluation report*, Amec Foster Wheeler et al. (2016);
<http://bookshop.europa.eu/en/evaluation-of-directive-1994-63-ec-on-voc-emissions-from-petrol-storage-distribution-and-directive-2009-126-ec-on-petrol-vapour-recovery-pbKH0416107/>

⁶ Directive 2014/99/UE de la Commission du 21 octobre 2014 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 2009/126/CE concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (JO L 304 du 23.10.2014, p. 89);
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1486479098900&uri=CELEX:32014L0099>

inclure des références aux normes EN 16321-1: 2013 et EN 16321-2:2013, respectivement.

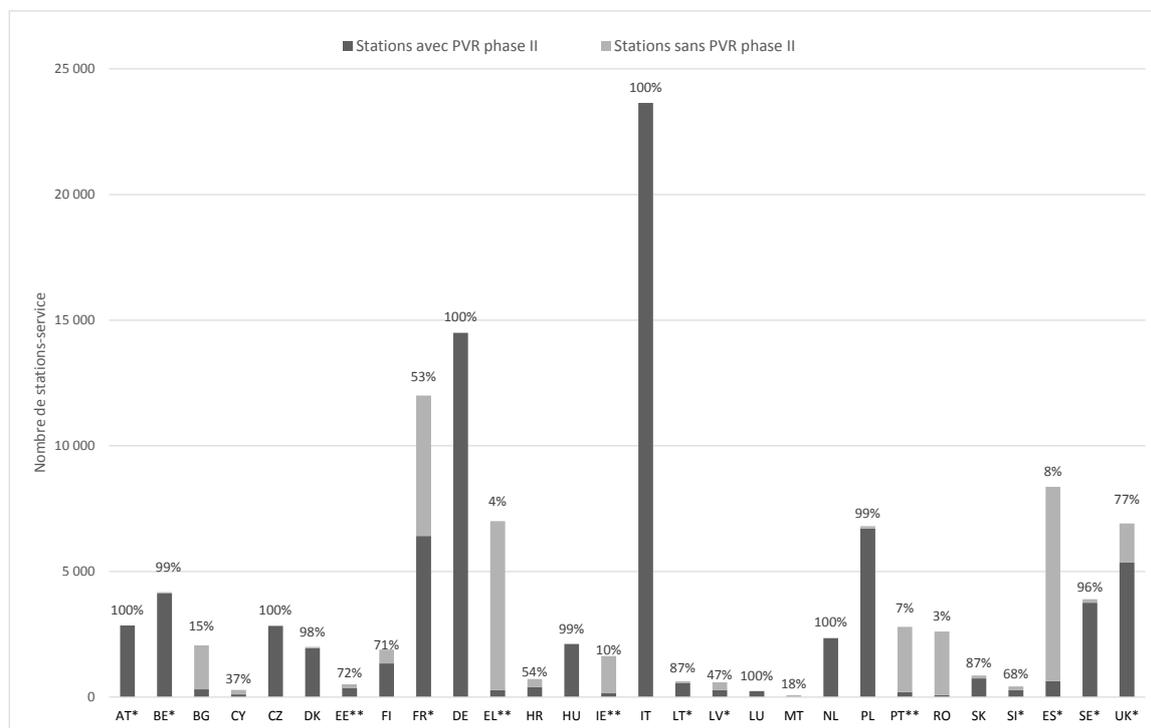
3. MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE COV-II

3.1. Transposition et mise en œuvre générales

La directive a été transposée par tous les États membres dans leur ordre juridique interne, avec néanmoins du retard dans certains cas. Des procédures d’infraction pour retard de transposition ont été ouvertes en mars 2012 contre 11 États membres: l’Autriche, la Bulgarie, Chypre, l’Allemagne, la Grèce, l’Italie, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovénie et la Suède. Neuf dossiers d’infraction ont été classés en 2012 et deux autres en 2013, après la notification par les États membres concernés de l’intégralité de leurs mesures de transposition.

Dans l’Union européenne, 72 % des stations-service sont à présent équipées de systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d’essence. Étant donné que les petites stations-services sont dispensées de cette obligation et que les délais de mise en œuvre n’ont pas tous expiré (voir le point 2.2 ci-dessus), ce taux élevé laisse penser que le processus est en bonne voie. La Figure 1 laisse toutefois apparaître des écarts considérables entre États membres: 15 États membres ont atteint ou dépassé le taux moyen de 72 % tandis que d’autres sont à la traîne⁷.

Figure 1: Adoption par les États membres des systèmes de récupération des vapeurs d’essence (estimations)



Il ressort des réponses des parties intéressées consultées que la plupart des États membres n’ont éprouvé aucun ou très peu de problèmes techniques ou d’interprétation lors de la

⁷ Les données portent sur le nombre total de stations-service, y compris celles de petite taille et celles pour lesquelles les délais n’ont pas encore expiré. De ce fait, selon la situation du marché local, un taux de couverture faible n’est pas nécessairement lié à un problème de conformité.

transposition de la directive. Cela s'explique en partie par le fait que nombre d'entre eux disposaient déjà d'instruments législatifs dans ce domaine. Quelques problèmes ont été soulevés, tels que le manque de clarté de l'expression «rénovation importante», qui ont été résolus après discussions et échanges d'expériences avec les États membres.

3.2. Réexamen de la mise en œuvre au titre de l'article 7

L'article 7 de la directive fait obligation à la Commission de réexaminer en particulier:

- (a) le seuil de 100 m³ par an visé à l'article 3, paragraphe 1, point b), et au paragraphe 2, point b), de la directive ainsi qu'à l'article 6, point 3), de la directive 94/63/CE;
- (b) la conformité opérationnelle des systèmes de phase II de récupération des vapeurs d'essence; et
- (c) la nécessité de dispositifs de surveillance automatique.

3.2.1. Le seuil de 100 m³ par an

La directive impose des obligations aux stations-service qui enregistrent un débit annuel supérieur à 100 m³ (article 3, paragraphes 1 et 2). Il a été estimé qu'en dessous de ce seuil, le coût associé à ces mesures n'était pas proportionnel aux avantages environnementaux potentiels.

Il ressort de la consultation que les parties intéressées considèrent généralement comme approprié le seuil fixé et que les dispenses comme celles accordées aux petites stations-service existent également en dehors de l'Union. Seules 7 parties intéressées sur les 45 consultées ont estimé que le seuil devait être relevé, tandis que 3 États membres et 3 parties prenantes du secteur ont demandé un abaissement de ce même seuil.

Un tel abaissement ne serait cependant pas justifié en ce moment, compte tenu de l'ampleur du potentiel de réduction des émissions et du surcoût occasionné.

3.2.2. Bilan en matière de conformité opérationnelle

L'article 4 de la directive définit des normes d'efficacité minimales applicables à l'équipement de récupération. L'article 5 prévoit des vérifications périodiques destinées à apprécier les performances des équipements.

L'évaluation a montré que les systèmes de récupération des vapeurs disponibles dans le commerce avaient une efficacité comprise entre 85 et 95 %. Cependant, pour ce qui est des systèmes installés dans les stations-service avant l'entrée en vigueur des obligations, il n'a pas toujours été possible de recueillir les documents nécessaires. Dans la pratique, le degré d'efficacité varie selon l'équipement et l'usage qui en est fait. Il est également influencé par des facteurs externes, tels que la température et la composition des carburants. Il a été constaté que les équipements étaient généralement conformes aux normes minimales. L'analyse a toutefois mis en lumière la pertinence des vérifications périodiques (au moins une fois par an), le rapport vapeur/essence pouvant facilement s'écarter des valeurs optimales. Certains États membres rendent également obligatoire le contrôle de l'«étanchéité aux vapeurs», contrôle que n'exige pas la directive.

3.2.3. Dispositif de surveillance automatique

La directive n'impose pas l'utilisation de dispositifs de surveillance automatique, mais elle prévoit une moins grande fréquence des vérifications pour les stations-service qui en sont équipées (article 5, paragraphe 2). Or, de tels dispositifs peuvent empêcher une augmentation des émissions liée, par exemple, à un mauvais entretien (voir section précédente).

Il ressort de la consultation des parties intéressées que l'utilisation de dispositifs de surveillance automatique est obligatoire dans trois États membres⁸ et que l'on y a guère recours dans la plupart des États membres dans lesquels ces dispositifs sont facultatifs. Les principaux obstacles à la généralisation de ces dispositifs sont le coût élevé de ces derniers et le manque de connaissances en la matière.

Les possibilités de réductions supplémentaires des émissions qu'offrirait une utilisation généralisée à l'ensemble de l'Union des dispositifs de surveillance automatique semblent limitées. Du fait de leur caractère facultatif, ces dispositifs ont été adoptés par le secteur ou les États membres dans les cas où leur utilisation était jugée nécessaire, c'est-à-dire en fonction du contexte national.

4. ÉVALUATION DE LA DIRECTIVE COV-II

4.1. Contexte

La directive a été évaluée dans le cadre du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT) de la Commission, au regard de son efficacité, de son efficience, de sa pertinence, de sa cohérence et de sa valeur ajoutée pour l'Union.

Lors de cette évaluation, une attention particulière a été portée à la détection et à l'estimation des charges d'ordre réglementaire ainsi qu'à la recherche de solutions de simplification.

4.2. Résultats

La directive a été jugée efficace, efficiente, cohérente et pertinente et porteuse d'une valeur ajoutée pour l'Union.

Il est ressorti de l'évaluation que la directive a efficacement contribué à réduire les émissions de COV résultant des vapeurs d'essence libérées lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service. Actuellement, les activités relevant des directives COV-I et COV-II ne représentent que 0,7 % de l'ensemble des émissions anthropiques de COV de l'Union.

La directive a également été jugée efficiente. Les données disponibles font apparaître que les coûts sont largement proportionnels aux avantages, en particulier si l'on tient compte des avantages non-monétisés et des revenus tirés de la revente de l'essence récupérée. Les économies résultant de la réduction des effets néfastes sur la santé et sur l'environnement seraient comprises, estime-t-on, entre 92 et 270 millions d'euros et les avantages financiers tirés de la vente de l'essence récupérée s'élèveraient à 77 millions d'euros. Les coûts annuels d'investissement et d'entretien ont été estimés à 199 millions d'euros et les coûts d'administration et de conformité à 13 millions d'euros. Notons

⁸ L'Autriche, l'Allemagne et la Hongrie.

toutefois qu'en raison du peu de données disponibles, il n'a pas été possible de mener une analyse coûts-avantages approfondie.

Les dispositions de la directive sont compatibles avec les autres textes législatifs de l'Union. Le supposé manque de cohérence dénoncé par certaines parties intéressées avec la directive sur la qualité des carburants⁹ et la directive COV-I s'est révélé infondé ou non pertinent.

La directive reste pertinente pour parer aux menaces qui pèsent sur l'environnement et la santé. Elle constitue un «filet de sécurité» en matière de protection de l'environnement, eu égard également aux engagements internationaux pris dans ce domaine. Elle demeure également pertinente à la lumière des objectifs de la politique en matière de qualité de l'air énoncés dans le septième programme d'action sur l'environnement¹⁰ et du train de mesures sur la qualité de l'air¹¹. Certaines parties intéressées ont affirmé que l'obligation d'afficher un panneau, un autocollant ou toute autre notice à proximité des distributeurs d'essence dotés d'un équipement de récupération des vapeurs (article 5, paragraphe 3) n'influerait pas autant que souhaité sur le choix des consommateurs, celui-ci étant davantage influencé par le prix et la commodité que par des préoccupations environnementales. L'évaluation a toutefois conclu que, même dans ce cas, un changement législatif pourrait se révéler plus contraignant encore qu'une simplification.

La consultation a mis en évidence les avantages que présente une réglementation européenne dans ce domaine. La directive a sensiblement contribué à définir une approche commune à l'échelle de l'Union et a favorisé les échanges transfrontaliers dans le secteur de l'essence et des équipements.

5. CONCLUSION

La directive a été jugée efficace, efficiente, cohérente et pertinente et porteuse d'une valeur ajoutée pour l'Union. Dans l'ensemble, elle est également bien appliquée par les États membres.

La Commission continuera de coopérer avec les États membres afin de les aider à garantir la mise en œuvre intégrale de la directive.

⁹ Directive 2009/30/CE 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 (JO L 140 du 5.6.2009, p. 88)

¹⁰ Décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020 «Bien vivre, dans les limites de notre planète»;
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013D1386>

¹¹ http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air_policy.htm