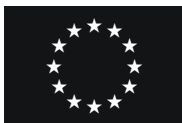


PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Document de séance

A6-0208/2009

2.4.2009

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des voitures particulières dans les stations-service
(COM(2008)0812 – C6-0470/2008 – 2008/0229(COD))

Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

Rapporteur: Dimitrios Papadimoulis

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, les modifications souhaitées sont indiquées en ***gras et italique***. Pour les actes modificatifs, les parties reprises telles quelles d'une disposition existante que le Parlement souhaite amender, alors que la Commission ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...]. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	17
PROCÉDURE	20

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des voitures particulières dans les stations-service
(COM(2008)0812 – C6-0470/2008– 2008/0229(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2008)0812),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 175 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0470/2008),
 - vu l'article 51 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (A6-0208/2009),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Amendement 1

Proposition de directive

Titre

Texte proposé par la Commission

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des **voitures particulières** dans les stations-service

Amendement

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des **véhicules à moteur** dans les stations-service

Justification

Cohérence avec l'article 1 de la directive.

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Le Protocole de Genève sur le contrôle des émissions de composés organiques volatils ou de leurs flux transfrontaliers fixe des objectifs de réduction des émissions pour ces composés, et le Protocole de Göteborg sur la lutte contre l'acidification, l'eutrophisation et l'ozone troposphérique, fixe des plafonds d'émission pour quatre polluants: le dioxyde de soufre (SO₂), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils et l'ammoniaque (NH₃), et exige que les meilleures techniques disponibles soient mises en œuvre afin d'en limiter les émissions.

Justification

Le Protocole de Genève et le Protocole de Göteborg à la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontalière à longue distance de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CENUE) sont deux des principaux instruments législatifs pour l'introduction des contrôles de phase II.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2) 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 définit des objectifs de qualité de l'air pour l'ozone troposphérique et le benzène, et la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixe des plafonds d'émission nationaux pour les composés organiques volatils qui

(2) 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 définit des objectifs de qualité de l'air pour l'ozone troposphérique et le benzène, et la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixe des plafonds d'émission nationaux pour les composés organiques volatils qui

contribuent à la formation d'ozone au sol. Les émissions de composés organiques volatils, et notamment les vapeurs d'essence, qui se produisent dans un État membre contribuent aux problèmes de qualité de l'air dans d'autres États membres.

contribuent à la formation d'ozone au sol *et du smog photochimique*. Les émissions de composés organiques volatils, *classés toxiques et cancérigènes*, et notamment les vapeurs d'essence, qui se produisent dans un État membre contribuent aux problèmes de qualité de l'air dans d'autres États membres.

Justification

Cohérence avec la directive 94/63/CE.

Amendement 4

Proposition de directive
Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. L'ozone est, après le dioxyde de carbone et le méthane, le principal gaz à effet de serre en termes de réchauffement atmosphérique et de changement climatique ainsi que par ses effets sur la santé humaine, la végétation et les matériaux de construction.

Justification

Par temps ensoleillé et calme, et en présence d'oxyde d'azote, les émissions de composés organiques volatils ont une réaction formant de l'ozone troposphérique nuisible à la santé humaine, à la végétation et aux matériaux de construction.

Amendement 5

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4) Des vapeurs d'essence sont également libérées lors du ravitaillement en carburant des ***voitures particulières*** dans les stations-service; il convient que ces vapeurs soient récupérées suivant des modalités

(4) Des vapeurs d'essence sont également libérées lors du ravitaillement en carburant des ***véhicules à moteur*** dans les stations-service; il convient que ces vapeurs soient récupérées suivant des modalités

conformes aux dispositions de la directive 94/63/CE.

conformes aux dispositions de la directive 94/63/CE.

Justification

Cohérence avec le titre et l'article 1 de la directive.

Amendement 6

Proposition de directive

Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Bien que divers instruments communautaires aient été établis et mis en œuvre pour limiter les émissions de COV, l'impact de ces instruments sur la pollution atmosphérique tel qu'évalué par la communication de la Commission du 21 septembre 2005 intitulée "Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique" reste non significatif, et les objectifs sanitaires et environnementaux à long terme fixés par le Sixième Programme d'action communautaire pour l'environnement et par la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques¹ ne seront pas atteints avant 2020 par les politiques actuellement mises en œuvre.

¹*JO L 309 du 27.11.2001, p. 22.*

Justification

La Stratégie thématique proposait différentes mesures pour avancer vers la réalisation des objectifs à long terme, notamment des contrôles supplémentaires du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations service.

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Il est opportun de fixer un niveau minimal uniforme de récupération des vapeurs d'essence afin de maximaliser les effets positifs sur l'environnement et de faciliter le commerce des équipements de récupération des vapeurs d'essence.

Amendement

(6) Bien que plusieurs États membres possèdent une réglementation de phase II relative à la récupération des vapeurs d'essence, les vapeurs d'essence émises lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur ne sont pas encore réglementées au niveau communautaire. Il est **par conséquent** opportun de fixer un niveau minimal uniforme de récupération des vapeurs d'essence afin de maximaliser les effets positifs sur l'environnement et de faciliter le commerce des équipements de récupération des vapeurs d'essence.

Justification

Les réglementations nationales sont de portée inégale, plus particulièrement pour ce qui est de la taille minimale des stations service, l'efficacité requise de la récupération des vapeurs et le régime de conformité.

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Il convient de soumettre tous les équipements installés de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence à des inspections périodiques, afin de garantir que ces équipements permettent d'obtenir des réductions effectives des émissions.

Amendement

(7) Il convient de soumettre tous les équipements installés de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence à des inspections périodiques, afin de garantir que ces équipements permettent d'obtenir des réductions effectives des émissions. **Les États membres veillent à ce que ces inspections soient effectuées en conformité avec la recommandation 2001/331/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 prévoyant des critères minimaux applicables aux inspections environnementales dans les**

États membres¹.

¹*JO L 118 du 27.4.2001, p. 46.*

Justification

Des inspections correctement effectuées sont importantes pour la réalisation des objectifs de la présente directive. Il faut par conséquent que les dispositions de la recommandation 2001/331/CE soient observées.

Amendement 9

Proposition de directive
Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis. Les équipements de récupération des vapeurs d'essence de phase II doivent être testés régulièrement. Ces tests doivent couvrir à la fois l'efficacité de la récupération de vapeur par le distributeur, la surpressurisation et le confinement des vapeurs dans l'ensemble du système de récupération de phase II.

Justification

Tout équipement de récupération de la vapeur doit être correctement entretenu de façon à être étanche et hermétique.

Amendement 10

Proposition de directive
Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) Il convient que les États membres fixent des règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infractions à la présente directive et veillent à leur exécution. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

(8) Il convient que les États membres fixent des règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infractions à la présente directive et veillent à leur exécution. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives ***puisque toute infraction peut être dommageable à la santé humaine et l'environnement. Il convient de rendre***

publiques les informations relatives aux infractions aux dispositions de la présente directive.

Justification

Il convient de mettre en place une procédure pratique et transparente de sanctions en cas d'infraction. Le système dit "name and shame" (dénoncer et blâmer) favorisera le respect des règles énoncées dans la présente directive.

Amendement 11

**Proposition de directive
Article 2 - paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

1. "essence", l'essence telle qu'elle est définie à l'article 2, **paragraphe 1**, de la directive **98/70/CE** du Parlement européen et du Conseil¹;

¹ *JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.*

Amendement

1. "essence", l'essence telle qu'elle est définie à l'article 2, **point a**), de la directive **1994/63/CE** du Parlement européen et du Conseil¹;

¹ *JO L 365 du 31.12.1994, p. 24.*

Justification

La définition doit être la même que celle de la directive sur la phase I de la récupération des vapeurs d'essence. Étant donné que les deux instruments juridiques s'appliqueront en même temps à la même station-service, il est important d'assurer la cohérence voulue dans l'approche juridique.

Amendement 12

**Proposition de directive
Article 3 - paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres veillent à ce que toute station-service existante dont le débit est supérieur à 500 m³ par an faisant l'objet d'une rénovation importante soit équipée

Amendement

2. Les États membres veillent à ce que toute station-service existante dont le débit est supérieur à 500 m³ par an faisant l'objet d'une rénovation importante soit équipée

d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence à l'occasion de cette rénovation.

d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence à l'occasion de cette rénovation. *Toutefois, toutes les stations-service qui sont intégrées dans un bâtiment utilisé comme lieu permanent d'habitation ou de travail et qui font l'objet d'une rénovation importante sont équipées d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence au moment de la rénovation, quel que soit leur débit effectif ou prévu.*

Justification

Cohérence avec le paragraphe 1.

Amendement 13

Proposition de directive Article 3 - paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les États membres veillent à ce que toute station-service existante dont le débit est supérieur à 3 000 m³ par an soit équipée d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence pour le **31 décembre 2020** au plus tard.

Amendement

3. Les États membres veillent à ce que toute station-service existante dont le débit est supérieur à 3000 m³ par an soit équipée d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence pour le **31 décembre 2018** au plus tard.

Amendement 14

Proposition de directive Article 3 - paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Par dérogation, les paragraphes 1,2 et 3 ne s'appliquent pas aux stations-services liées à la construction et à la fourniture de nouvelles voitures particulières.

Justification

La définition proposée intègre les fabricants d'automobiles pour ce qui concerne le premier plein. S'agissant de réservoirs neufs n'ayant pas encore contenu d'essence, aucune vapeur ne sera déplacée; alors qu'il entraînerait un coût additionnel important, un équipement de récupération des vapeurs ne réduirait nullement les émissions de vapeur. D'autres sites non réservés à la vente répondront aux limites volumétriques proposées et ne seront donc pas touchés non plus par cette législation.

Amendement 15

Proposition de directive Article 4 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres veillent à ce que l'efficacité du captage des hydrocarbures des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence soit au moins égale à **85 %**.

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que l'efficacité du captage des hydrocarbures des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence soit au moins égale à **90 %**.

Amendement 16

Proposition de directive Article 5 - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les exploitants de stations service consignent dans un registre les données détaillées concernant tous les travaux de maintenance, les inspections et les essais, ainsi que tous les travaux d'installation et de réparation effectués en vue des contrôles de la phase II.

Justification

Il s'agit de vérifier entièrement le bon fonctionnement du système de la phase II.

Amendement 17

Proposition de directive

Article 5 - paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. Lorsqu'une station service s'est dotée d'un système de récupération des vapeurs d'essence de phase II, son exploitant affiche un panneau, autocollant ou toute autre notice attestant que la station service est équipée du système de récupération des vapeurs de phase II.

Justification

Il va sans dire qu'une attestation doit être affichée à la station afin d'indiquer qu'elle est dotée du système de récupération des vapeurs d'essence de phase II.

Amendement 18

Proposition de directive

Article 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date mentionnée à l'article 7, paragraphe 1, premier alinéa, et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. ***Les informations relatives aux infractions aux dispositions de la présente directive sont rendues publiques.*** Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard à la date mentionnée à l'article 7, paragraphe 1, premier alinéa, et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Justification

Il convient de mettre en place une procédure pratique et transparente de sanctions en cas d'infraction. Le système dit "name and shame" (dénoncer et blâmer) favorisera le respect des règles énoncées dans la présente directive.

Amendement 19

Proposition de directive Article 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 6 bis

Rapports d'activités et réexamen de la directive

Les États membres font rapport à la Commission sur l'application de la présente directive dans un délai de 24 mois à compter de la date visée à l'article 7, paragraphe 1, puis tous les trois ans. Sur la base de ces rapports, la Commission réexamine la directive en étudiant notamment s'il y a lieu d'introduire des méthodes harmonisées de mesure de l'efficacité du captage des hydrocarbures.

Justification

Les États membres font déjà rapport sur la mise en œuvre de la récupération des vapeurs d'essence de la phase II. Or, la grande diversité des méthodes de mesure peut entraîner des incohérences dans l'application de la directive. La Commission doit donc envisager le plus tôt possible la mise en place d'un système harmonisé.

Amendement 20

Proposition de directive Article 7 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard **[le 30 juin 2012]**, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard **le 30 juin 2011**, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se

conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Les États membres appliquent ces dispositions à partir du *[1er juillet 2012]*.

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.

conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Les États membres appliquent ces dispositions à partir du *1er juillet 2011*.

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.

Justification

Nous proposons de fixer à 2010 le délai, ce qui sera plus conforme aux engagements des États membres à réduire les émissions de COV, conformément à la directive de l'UE fixant des plafonds d'émissions nationaux ainsi qu'au Protocole de Göteborg de la CENUE.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

L'essence contient des COV ou Composés Organiques Volatils qui s'évaporent à l'intérieur du réservoir, emplissant l'espace vide au dessus du niveau de carburant. Lorsqu'un véhicule est ravitaillé en carburant, ces vapeurs sont expulsées du réservoir par le flux entrant. Si elles ne sont pas captées, ces vapeurs sont libérées dans l'atmosphère par l'extrémité du goulot de remplissage.

Une fois parvenus dans l'atmosphère, les COV réagissent à la lumière solaire par la formation d'oxydes d'azote et, partant, d'ozone au sol. Celui-ci est l'un des composants du smog photochimique, nuisible à la santé humaine, à la végétation et aux matériaux de construction. L'ozone est un polluant gazeux transfrontalier extrêmement irritant. L'exposition à l'ozone peut nuire à la santé. L'augmentation du niveau d'ozone est associée à la hausse de la mortalité en général, ainsi qu'aux hospitalisations pour maladies respiratoires. Outre ses effets sur la santé humaine, l'ozone est connu pour ses effets dommageables sur la végétation et les cultures. Ses effets sont également négatifs sur les matériaux comme le caoutchouc naturel et synthétique, les revêtements de surface (peintures, vernis) et les textiles. Combiné à d'autres polluants, il est également prouvé qu'il attaque les métaux et la pierre.

Le benzène est un COV entrant dans la composition de l'essence. Mais il est également connu pour être génotoxique et cancérigène chez l'homme. Il est associé à des risques accrus de contracter des maladies comme la leucémie. L'exposition humaine au benzène s'effectue principalement par la fumée de tabac, les vapeurs d'essence et par les émissions de gaz d'échappement des véhicules.

Enfin, la Commission estime que l'intérêt accru pour les biocarburants (bioéthanol dans l'essence) risque d'entraîner une augmentation des émissions de vapeurs d'essence (benzène, ozone et autres COV) en raison d'une augmentation de la pression de vapeur des mélanges ainsi créés.

La proposition de la Commission

Depuis plusieurs décennies, on admet la nécessité d'améliorer la pureté de l'air, et des actions ont été engagées à cet effet, tant au niveau national qu'au niveau de l'UE, comme en vertu de conventions internationales.

L'amélioration de la qualité de l'air ambiant demeure un défi majeur. Le problème de la pollution atmosphérique ne peut être résolu qu'à long terme et dans un cadre européen, notamment en renforçant les actions transfrontalières. Comme l'ont établi des décisions antérieures, les objectifs sanitaires et environnementaux à long terme ne pourront être atteints par les politiques actuellement pratiquées, même en 2020 -du moins selon des travaux récents. La Stratégie thématique pour la qualité de l'air de 2005 et la législation qui s'ensuit (notamment la directive 2008/50) proposaient plusieurs mesures pour se rapprocher des objectifs à long terme, y compris des mesures additionnelles "à la source", comme des contrôles du ravitaillement en carburant des voitures à essence dans les stations-service. Cette proposition de la Commission vise à la récupération des vapeurs d'essence émises dans l'atmosphère lors du ravitaillement des voitures particulières dans les stations-service. Une directive (1994/63) règlemente déjà lutte contre les émissions de composés organiques

volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service.

Mais les vapeurs d'essence émises lors du ravitaillement en carburant des voitures particulières ne sont pas réglementées actuellement au niveau de l'UE même si un nombre important d'États membres pratiquent des contrôles PVR-phase II sur place. Les réglementations nationales sont de portée inégale, plus particulièrement pour ce qui est de la taille minimale des stations service, l'efficacité requise de la récupération des vapeurs et le régime de conformité. Il importe par conséquent de proposer une réglementation européenne. Les contrôles de la récupération des vapeurs de la phase II aux stations-service ont pour but de limiter les émissions de COV lorsque les véhicules se ravitaillent en carburant, et de récupérer au moins 85%, selon la proposition de la Commission, des vapeurs déplacées.

Le point de vue du rapporteur

Le rapporteur juge nécessaire la proposition de la Commission, eu égard à la nécessité de continuer à cibler les COV afin d'améliorer la qualité de l'air et l'environnement public, tant au niveau régional que local, à l'adoption réussie de systèmes PVR-phase II dans le monde et à la capacité de la technologie de réduire de 95% les émissions libérées lors du ravitaillement. Ses amendements visent à renforcer la proposition de la Commission eu égard aux considérations suivantes:

- le niveau des émissions de COV aux stations-service est fonction du débit de carburant; l'exposition humaine quant à elle est fonction de la proximité d'une personne à une source d'émission. De ce fait, plus la station-service est vaste et plus une personne travaillera ou résidera dans un rayon proche de la station, plus les chances seront grandes de rencontrer de fortes concentrations de COV dans l'air ambiant. Les petites stations-service génèrent proportionnellement moins d'émissions que d'autres catégories de débit, et
- le coût de l'installation. Si le bénéfice d'un système de phase II quelconque se détermine habituellement au niveau du corps social dans son ensemble, il est intéressant de noter que la valeur économique de la vapeur d'essence récupérée engendre des effets redistributifs considérables. La récupération et la vente de la vapeur comme essence peut à terme en compenser le coût. Récemment, une étude britannique relevait un bénéfice économique net, sur toute la durée de vie d'un équipement, de la vente aux stations-service de la vapeur récupérée.

Les amendements du rapporteur

- a. Étendre le champ d'application de la directive à l'ensemble des véhicules à moteur.
- b. Élever le niveau de protection en demandant que le niveau minimal autorisé de récupération des vapeurs d'essence soit égal ou supérieur à 95%.
- c. Inclure dans le champ d'application de la proposition toutes les stations service actuelles, situées dans des zones d'habitation permanente ou de travail et faisant l'objet d'une rénovation majeure, quel que soit leur débit.
- d. Réduire le débit requis pour les stations-service existantes, et avancer la date de conformité pour ces stations.
- e. Favoriser une meilleure conformité au moyen de tests, de contrôles et d'inspections des registres de stations-service, et établir une obligation de faire rapport pour les États membres.
- f. Instituer un système de sanctions pratique et transparent en cas de non-conformité au moyen du système "name and shame", afin d'assurer le respect des dispositions de la directive.

- g. Introduire dès que possible une clause de réexamen afin de permettre à la Commission d'établir des méthodes harmonisées de mesure de l'efficacité du captage d'hydrocarbures.
- h. Avancer la date prévue pour la mise en œuvre de la directive, eu égard à l'engagement des États membres de réduire d'ici 2010 les émissions de COV, conformément au Protocole de Göteborg et à la directive fixant des plafonds nationaux d'émissions.

PROCÉDURE

Titre	Récupération des vapeurs d'essence lors du ravitaillement en carburant des voitures particulières
Références	COM(2008)0812 – C6-0470/2008 – 2008/0229(COD)
Date de la présentation au PE	4.12.2008
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 15.12.2008
Commission(s) saisie(s) pour avis Date de l'annonce en séance	ITRE 15.12.2008
Avis non émis Date de la décision	ITRE 19.1.2009
Rapporteur(s) Date de la nomination	Dimitrios Papadimoulis 12.1.2009
Examen en commission	16.2.2009
Date de l'adoption	31.3.2009
Résultat du vote final	+: 42 -: 1 0: 4
Membres présents au moment du vote final	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Liam Aylward, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Maria Berger, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gyula Hegyi, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Urszula Krupa, Jules Maaten, Marios Matsakis, Linda McAvan, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Amalia Sartori, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Iles Braghetto, Nicodim Bulzesc, Christofer Fjellner, Johannes Lebech
Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Christopher Heaton-Harris, Søren Bo Søndergaard
Date du dépôt	2.4.2009