

**DIRECTIVE 2003/17/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL****du 3 mars 2003****modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel****(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,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>, au vu du projet commun approuvé le 20 janvier 2003 par le comité de conciliation,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 98/70/CE <sup>(4)</sup> fixe des spécifications environnementales applicables aux carburants sur le marché.
- (2) L'article 95 du traité prévoit que les propositions de la Commission qui ont pour objet l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur et qui concernent, entre autres, la santé et la protection de l'environnement, prendront pour base un niveau de protection élevé et que le Parlement européen et le Conseil s'efforceront également d'atteindre cet objectif.
- (3) Une révision de la directive 98/70/CE est prévue aux fins de satisfaire aux exigences associées aux normes communautaires pour la qualité de l'air et aux objectifs qui s'y rattachent, ainsi qu'aux fins de l'incorporation de spécifications supplémentaires destinées à compléter les spécifications obligatoires déjà fixées à l'annexe III et à l'annexe IV de la directive.
- (4) Une réduction de la teneur en soufre de l'essence et des carburants diesel est un moyen attesté de contribuer à la réalisation de ces objectifs.
- (5) L'effet néfaste du soufre contenu dans l'essence et les carburants diesel sur l'efficacité des technologies de post-traitement catalytique des gaz d'échappement est largement démontré pour les véhicules routiers et, de plus en plus, pour les engins mobiles non routiers.
- (6) Les véhicules routiers sont de plus en plus souvent équipés de dispositifs de post-traitement afin de satisfaire aux limites d'émission fixées par la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux

mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur <sup>(5)</sup> et par la directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules <sup>(6)</sup>. De ce fait, une réduction de la teneur en soufre de l'essence et des carburants diesel est susceptible d'avoir une incidence plus forte sur les émissions à l'échappement que des modifications d'autres caractéristiques des carburants.

- (7) L'introduction de carburants d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg améliorera le rendement énergétique grâce aux technologies nouvelles ou naissantes des véhicules automobiles et elle devrait être examinée en ce qui concerne les engins mobiles non routiers et devrait permettre des réductions notables des émissions des polluants atmosphériques habituels lorsqu'elles seront mises en œuvre sur les véhicules existants. Ces bénéfices compenseront les émissions accrues de CO<sub>2</sub> associées à la production d'essence et de carburants diesel à moindre teneur en soufre.
- (8) Il est donc approprié de fixer des mesures assurant l'introduction et la disponibilité de carburants d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg. À cet égard, les incitations fiscales se sont révélées des instruments efficaces pour la promotion de l'introduction rapide de qualités supérieures de carburant en fonction des priorités et des besoins nationaux et pour la réduction de la durée de la période transitoire au cours de laquelle deux qualités différentes sont commercialisées. Il convient de promouvoir et d'encourager le recours à des mesures fiscales, au niveau national ou communautaire approprié.
- (9) La disponibilité générale des carburants d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg fournira une base pour que les constructeurs automobiles fassent des progrès supplémentaires significatifs sur la voie de l'amélioration du rendement énergétique des véhicules neufs. La contribution que les carburants d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg peuvent apporter à la réalisation de l'objectif communautaire de 120 g/km en moyenne pour les émissions de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules neufs sera évaluée lors de la révision, en 2003, des engagements qui ont actuellement cours en matière d'environnement.

<sup>(1)</sup> JO C 213 E du 31.7.2001, p. 255.

<sup>(2)</sup> JO C 36 du 8.2.2002, p. 115.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 29 novembre 2001 (JO C 153 E du 27.6.2002, p. 253), position commune du Conseil du 15 avril 2002 (JO C 145 E du 18.6.2002, p. 71) et décision du Parlement européen du 26 septembre 2002 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Parlement européen du 30 janvier 2003 et décision du Conseil du 6 février 2003.

<sup>(4)</sup> JO L 350 du 28.12.1998, p. 58. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/71/CE de la Commission (JO L 287 du 14.11.2000, p. 46).

<sup>(5)</sup> JO L 76 du 6.4.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/100/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 16 du 18.1.2002, p. 32).

<sup>(6)</sup> JO L 36 du 9.2.1988, p. 33. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/27/CE de la Commission (JO L 107 du 18.4.2001, p. 10).

- (10) Il est nécessaire de veiller à ce que des quantités suffisantes d'essence et de carburants diesel d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg soient disponibles à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, sur une base géographique judicieusement équilibrée, afin de permettre la libre circulation des véhicules neufs pour lesquels ces carburants sont nécessaires tout en garantissant que les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules neufs soient supérieures aux suppléments d'émissions résultant de la production de ces carburants.
- (11) Il convient que le passage complet à l'essence et aux carburants diesel d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg soit prévu pour le 1<sup>er</sup> janvier 2009 afin de laisser suffisamment de temps à l'industrie de fabrication des carburants pour réaliser les investissements nécessaires à l'adaptation de ses schémas de production. En outre, le passage complet à l'essence et aux carburants diesel d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009 réduira les émissions des polluants habituels du parc de véhicules existant, ce qui améliorera la qualité de l'air tout en garantissant qu'il n'y a pas d'augmentation globale des émissions de gaz à effet de serre. À cet égard, il sera nécessaire de confirmer cette date dans le cas des carburants diesel au plus tard le 31 décembre 2005.
- (12) Pour protéger la santé humaine et/ou l'environnement dans certaines agglomérations ou dans certaines zones sensibles du point de vue écologique ou environnemental connaissant des problèmes particuliers en matière de pollution, les États membres devraient être autorisés, sous réserve d'une procédure fixée par la présente directive, à exiger que les carburants ne puissent être commercialisés que s'ils répondent, pour ce qui est des polluants les plus préoccupants, à des spécifications environnementales plus strictes que celles fixées dans la présente directive. Cette procédure constitue une dérogation par rapport à la procédure d'information établie par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information<sup>(1)</sup>.
- (13) Les émissions provenant de moteurs installés sur les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles et forestiers doivent respecter les limites fixées dans 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<sup>(2)</sup> et dans la directive 2000/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2000 relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers<sup>(3)</sup>. Le respect de ces limites d'émission dépendra de plus en plus de la qualité des gazoles utilisés pour ces moteurs, et il importe par conséquent d'inclure une définition de ces carburants dans la directive 98/70/CE.
- (14) Il est approprié de prévoir un système uniforme de surveillance de la qualité des carburants ou des systèmes nationaux qui garantissent des résultats présentant une fiabilité équivalente et des systèmes d'établissement de rapports à ce sujet afin de contrôler la conformité aux spécifications environnementales imposées en matière de qualité des carburants.
- (15) Il convient de fixer une procédure pour la mise à jour des méthodes de mesure utilisées pour garantir la conformité aux spécifications imposées en matière de qualité des carburants.
- (16) Il convient d'adopter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la directive 98/70/CE en conformité avec 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<sup>(4)</sup>.
- (17) Il convient de prévoir une révision de la directive 98/70/CE afin de tenir compte de la nouvelle législation communautaire en matière de qualité de l'air et des objectifs environnementaux associés, tels que la nécessité d'encourager des carburants de substitution, y compris les biocarburants, le développement de nouvelles technologies de réduction de la pollution et l'incidence des additifs métalliques et d'autres questions pertinentes sur leur performance, et de confirmer ou d'infirmer la date de passage complet aux carburants diesel d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg, de manière à garantir qu'il n'y a pas d'augmentation globale des émissions de gaz à effet de serre.
- (18) Il convient de procéder à une étude complète des carburants de substitution, y compris les biocarburants, et d'examiner également la nécessité d'une législation spécifique.
- (19) Il convient que les États membres fixent des règles relatives aux pénalités applicables en cas d'infraction à la directive 98/70/CE, et veillent à leur application.
- (20) Il convient que la directive 98/70/CE soit modifiée en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article premier

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

- 1) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

#### «Article 2

#### Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "essence": les huiles minérales volatiles convenant au fonctionnement des moteurs à combustion interne et à allumage commandé, utilisés pour la propulsion des véhicules et relevant des codes NC 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 et 2710 11 59 (\*);

<sup>(1)</sup> JO L 204 du 21.7.1998, p. 37. Directive modifiée par la directive 98/48/CE (JO L 217 du 5.8.1998, p. 18).

<sup>(2)</sup> JO L 59 du 27.2.1998, p. 1. Directive modifiée par la directive 2001/63/CE de la Commission (JO L 227 du 23.8.2001, p. 41).

<sup>(3)</sup> JO L 173 du 12.7.2000, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- 2) "carburants diesel": les gazoles relevant du code NC 2710 19 41 (\*) et utilisés pour la propulsion des véhicules visés dans les directives 70/220/CEE et 88/77/CEE;
- 3) "gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles et forestiers": 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 97/68/CE (\*\*) et 2000/25/CE (\*\*\*);
- 4) "régions ultrapériphériques": la France pour ce qui est des départements français d'outre-mer, le Portugal pour ce qui est des Açores et de Madère et l'Espagne pour ce qui est des îles Canaries.

Pour les États membres connaissant des conditions climatiques de type polaire ou 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.

(\*) La numérotation de ces codes NC est celle spécifiée dans le TDC tel que modifié par le règlement (CE) n° 2031/2001 de la Commission (JO L 279 du 23.10.2001, p. 1).

(\*\*) JO L 59 du 27.2.1998, p. 1. Directive modifiée par la directive 2001/63/CE de la Commission (JO L 227 du 23.8.2001, p. 41).

(\*\*\*) JO L 173 du 12.7.2000, p. 1.»;

- 2) À l'article 3, paragraphe 2, les points suivants sont ajoutés:

«d) Sans préjudice du point c), les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que, en temps voulu et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2005, de l'essence sans plomb d'une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg soit commercialisée sur leur territoire. Les États membres veillent à ce que cette essence sans plomb soit disponible sur une base géographique judicieusement équilibrée, et soit conforme en tous autres points aux spécifications énoncées à l'annexe III.

Toutefois, les États membres peuvent, pour les régions ultrapériphériques, prendre des mesures spécifiques pour l'introduction d'essence ayant une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg. Les États membres qui ont recours à cette disposition en informent la Commission. La Commission élabore des lignes directrices pour recommander ce qui constitue, aux fins du présent point, une disponibilité sur une base géographique judicieusement équilibrée.

e) Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2009, les États membres veillent à ce que l'essence sans plomb ne puisse être commercialisée sur leur territoire que si elle est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe III, sauf pour la teneur en soufre, qui doit être de 10 mg/kg au maximum.»;

- 3) À l'article 4:

- a) au paragraphe 1, les points suivants sont ajoutés:

«d) Sans préjudice du point c), les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que, en temps voulu et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2005, du carburant diesel d'une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg soit commercialisé sur leur territoire. Les États membres veillent à ce que ce carburant diesel soit disponible sur une base géographique judicieusement équilibrée, et soit conforme en tous autres points aux spécifications énoncées à l'annexe IV.

Toutefois, les États membres peuvent, pour les régions ultrapériphériques, prendre des mesures spécifiques pour l'introduction du carburant diesel ayant une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg. Les États membres qui ont recours à cette disposition en informent la Commission.

e) Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2009, les États membres veillent à ce que, sous réserve des dispositions de l'article 9, paragraphe 1, point a), du carburant diesel ne puisse être commercialisé sur leur territoire que s'il est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe IV, sauf pour la teneur en soufre, qui doit être de 10 mg/kg au maximum.»;

- b) le paragraphe suivant est ajouté:

«5. Les États membres veillent à ce que les gazoles commercialisés sur leur territoire et destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles et forestiers contiennent moins de 2 000 mg/kg de soufre. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2008, la teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles destinés aux engins mobiles non routiers et aux tracteurs agricoles et forestiers est de 1 000 mg/kg. Toutefois, les États membres peuvent imposer une limite inférieure ou bien la même teneur en soufre que celle définie pour les carburants diesel et indiquée dans la présente directive.»

- 4) À l'article 6:

- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Par dérogation aux articles 3, 4 et 5 et conformément à l'article 95, paragraphe 10, du traité, un État membre peut prendre des mesures pour exiger que, dans des zones spécifiques situées sur son territoire, les carburants ne puissent être commercialisés que s'ils sont conformes à des spécifications environnementales plus strictes que celles prévues par la présente directive pour l'ensemble ou une partie du parc de véhicules en vue de protéger, dans cet État membre, la santé de la population dans une agglomération déterminée ou l'environnement dans une zone déterminée sensible du point de vue écologique ou environnemental, si la pollution atmosphérique ou des eaux souterraines constitue un problème grave et récurrent pour la santé humaine ou l'environnement ou que l'on peut légitimement s'attendre à ce qu'elle constitue un tel problème.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. L'État membre concerné fournit à la Commission des données pertinentes sur l'environnement pour l'agglomération ou la zone en question ainsi que sur les effets que les mesures préconisées devraient avoir sur l'environnement.»

c) les paragraphes 7 et 8 sont supprimés.

5) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

#### Contrôle du respect des prescriptions et rapport

1. Les États membres contrôlent le respect des prescriptions des articles 3 et 4 pour l'essence et les carburants diesel, sur la base des méthodes analytiques visées dans les normes européennes EN 228:1999 et EN 590:1999 respectivement.

2. Les États membres mettent en place un système de surveillance de la qualité des carburants conformément aux prescriptions des normes européennes pertinentes. L'utilisation d'un autre système de surveillance de la qualité des carburants peut être autorisée, pour autant que ce système garantisse des résultats présentant une fiabilité équivalente.

3. Le 30 juin de chaque année au plus tard, les États membres présentent un rapport sur leurs données nationales relatives à la qualité des carburants pour l'année civile précédente. Le premier rapport est présenté le 30 juin 2002 au plus tard. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004, le format de ce rapport est compatible avec les normes européennes pertinentes. En outre, les États membres communiquent les volumes totaux d'essence et de carburants diesel commercialisés sur leur territoire ainsi que les volumes d'essence sans plomb et de carburants diesel commercialisés ayant une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg. De plus, les États membres font rapport chaque année sur la disponibilité, sur une base géographique judicieusement équilibrée, de l'essence et des carburants diesel ayant une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg qui sont commercialisés sur leur territoire.

4. La Commission veille à ce que les informations communiquées conformément au paragraphe 3 soient rapidement diffusées par des moyens appropriés. La Commission publie chaque année, et pour la première fois le 31 décembre 2003 au plus tard, un rapport sur la qualité existante des carburants dans les différents États membres et sur la couverture géographique des carburants ayant une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg, afin de donner une vue globale des données relatives à la qualité des carburants dans les différents États membres.»

6) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

#### Procédure de réexamen

1. Au plus tard le 31 décembre 2005, la Commission réexamine les spécifications relatives aux carburants des annexes III et IV, à l'exception de la teneur en soufre, et propose le cas échéant des modifications en conformité avec les prescriptions actuelles et futures de la législation

communautaire dans les domaines des émissions des véhicules et de la qualité de l'air et les objectifs connexes. En particulier, la Commission examine:

a) la nécessité d'une modification de la date limite pour le passage complet aux carburants diesel ayant une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg afin de garantir qu'il n'y ait pas d'augmentation globale des émissions de gaz à effet de serre; cette analyse tient compte de l'évolution des technologies de raffinage, des améliorations attendues en matière de consommation de carburant des véhicules et du rythme auquel de nouvelles technologies peu consommatrices de carburant sont introduites dans le parc de véhicules;

b) les incidences de la nouvelle législation communautaire fixant des normes de qualité de l'air pour les substances telles que les hydrocarbures aromatiques polycycliques;

c) les résultats du réexamen décrit à l'article 10 de la directive 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant (\*);

d) les résultats du réexamen des divers engagements pris par les constructeurs automobiles japonais (\*\*), coréens (\*\*\*) et européens (\*\*\*\*) concernant la réduction de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières neuves, à la lumière des modifications de la qualité des carburants prévues par la présente directive et des progrès réalisés vers l'objectif communautaire consistant à fixer à 120 g/km les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules en moyenne;

e) les résultats du réexamen requis aux termes de l'article 7 de la directive 1999/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules, et modifiant la directive 88/77/CEE du Conseil (\*\*\*\*\*) et la confirmation des normes obligatoires applicables aux émissions de NOx des véhicules lourds;

f) l'efficacité du fonctionnement des nouvelles technologies de réduction de la pollution et l'incidence des additifs métalliques et d'autres questions pertinentes sur leur performance et l'évolution des marchés internationaux des carburants;

g) la nécessité d'encourager l'introduction de carburants de substitution, notamment les biocarburants, ainsi que la nécessité d'apporter des modifications à d'autres paramètres dans les spécifications relatives aux carburants, tant classiques que de substitution, par exemple les modifications des valeurs limites supérieures de volatilité des essences fixées dans la présente directive en vue de leur application aux mélanges de bioéthanol et d'essence et toute modification à apporter en conséquence à la norme EN 228:1999.

2. Lorsqu'elle envisage dans sa proposition l'étape suivante pour les normes en matière d'émissions applicables aux moteurs à allumage par compression dans les applications non routières, la Commission détermine parallèlement la qualité de carburant exigée. Ce faisant, elle tient compte de l'importance des émissions produites par ce secteur, des avantages pour l'environnement en général et la santé, des conséquences dans les États membres pour ce qui est de la distribution du carburant, ainsi que du coût et des avantages d'une réduction de la teneur en soufre par rapport à celle actuellement exigée pour le carburant utilisé dans les moteurs à allumage par compression dans les applications non routières et elle aligne alors les exigences appropriées en matière de qualité du carburant pour les applications non routières sur le secteur routier à une certaine date, qui est actuellement envisagée être le 1<sup>er</sup> janvier 2009 et qui doit être confirmée ou modifiée par la Commission lors de son réexamen en 2005.

3. En sus des dispositions du paragraphe 1, la Commission peut, entre autres, présenter:

- des propositions tenant compte de la situation particulière des flottes captives et de la nécessité de proposer des niveaux de spécification pour les carburants spéciaux qu'elles utilisent,
- des propositions fixant des niveaux de spécifications applicables au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel et aux biocarburants.

(\*) JO L 163 du 29.6.1999, p. 41. Directive modifiée par la décision 2001/744/CE de la Commission (JO L 278 du 23.10.2001, p. 35).

(\*\*) JO L 100 du 20.4.2000, p. 57.

(\*\*\*) JO L 100 du 20.4.2000, p. 55.

(\*\*\*\*) JO L 40 du 13.2.1999, p. 49.

(\*\*\*\*\*) JO L 44 du 16.2.2000, p. 1.»

7) L'article suivant est inséré:

«Article 9 bis

### Pénalités

Les États membres déterminent les pénalités applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales de transposition de la présente directive. Ces pénalités doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.»

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

«1. Les méthodes de mesure à appliquer par rapport aux paramètres définis aux annexes I et III sont les méthodes d'analyse fixées dans la norme européenne EN 228:1999. Les méthodes de mesure à appliquer par rapport aux paramètres définis aux annexes II et IV sont les méthodes d'analyse fixées dans la norme européenne

EN 590:1999. Les États membres peuvent adopter, le cas échéant, les méthodes d'analyse fixées dans les normes de remplacement EN 228:1999 ou EN 590:1999 à condition qu'il puisse être établi que ces méthodes assurent au moins la même justesse et le même niveau de précision que les méthodes d'analyse qu'elles remplacent. Pour le cas où une adaptation des méthodes d'analyse autorisées au progrès technique est nécessaire, des modifications peuvent être adoptées par la Commission selon la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.»

9) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

### Comitologie

1. La Commission est assistée par le comité établi conformément à l'article 12 de la directive 96/62/CE (\*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de 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 (\*\*) s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

(\*) JO L 296 du 21.11.1996, p. 55.

(\*\*) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.»

10) Les annexes I à IV sont remplacées par le texte de l'annexe de la présente directive.

### Article 2

Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 2003. Ils en informent immédiatement la Commission.

Les États membres appliquent ces mesures à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004.

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.

### Article 3

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

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 3 mars 2003.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

P. COX

*Par le Conseil*

*Le président*

A.-A. TSOCHATZOPOULOS

---

## ANNEXE

## «ANNEXE I

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

Type: **essence**

Paramètre <sup>(1)</sup>	Unité	Limites <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maximum
Indice d'octane recherche		95 <sup>(3)</sup>	—
Indice d'octane moteur		85	—
Pression de vapeur, période estivale <sup>(4)</sup>	kPa	—	60,0 <sup>(5)</sup>
Distillation:			
— pourcentage évaporé à 100 °C	% v/v	46,0	—
— pourcentage évaporé à 150 °C	% v/v	75,0	—
Analyse des hydrocarbures:			
— oléfines	% v/v	—	18,0 <sup>(6)</sup>
— aromatiques	% v/v	—	42,0
— benzène	% v/v	—	1,0
Teneur en oxygène	% m/m	—	2,7
Composés oxygénés			
— Méthanol (des agents stabilisateurs doivent être ajoutés)	% v/v	—	3
— Éthanol (des agents stabilisateurs sont éventuellement nécessaires)	% v/v	—	5
— Alcool isopropylique	% v/v	—	10
— Alcool butylique tertiaire	% v/v	—	7
— Alcool isobutylique	% v/v	—	10
— Éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule	% v/v	—	15
— Autres composés oxygénés <sup>(7)</sup>	% v/v	—	10
Teneur en soufre	mg/kg	—	150
Teneur en plomb	g/l	—	0,005

(1) Les méthodes d'analyse sont celles spécifiées dans la norme EN 228:1999. Les États membres peuvent adopter la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 228:1999 à condition qu'il puisse être établi qu'elle donne au moins la même justesse et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

(2) Les valeurs mentionnées dans la spécification sont des "valeurs vraies". Pour établir leurs valeurs limites, on a appliqué les conditions de la norme ISO 4259 "Produits pétroliers: détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai"; pour fixer une valeur minimale, on a tenu compte d'une différence minimale de 2 R au-dessus de 0 (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles sont interprétés sur la base des critères définis dans la norme ISO 4259 (publiée en 1995).

(3) L'essence ordinaire sans plomb peut être commercialisée avec un indice d'octane moteur minimal de 81 et un indice d'octane recherche minimal de 91.

(4) La période estivale commence au plus tard le 1<sup>er</sup> mai et se termine au plus tôt le 30 septembre. Pour les États membres connaissant des conditions climatiques de type polaire ou un hiver rigoureux, la période estivale commence au plus tard le 1<sup>er</sup> juin et se termine au plus tôt le 31 août.

(5) Pour les États membres connaissant des conditions climatiques de type polaire ou un hiver rigoureux, la pression de vapeur ne dépasse pas 70 kPa au cours de la période estivale.

(6) L'essence ordinaire sans plomb peut être commercialisée avec une teneur en oléfine maximale de 21 % v/v.

(7) Autres mono-alcools et éthers dont le point final de distillation n'est pas supérieur à ce qu'indique la norme EN 228:1999.

## ANNEXE II

SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES AUX CARBURANTS SUR LE MARCHÉ DESTINÉS  
AUX VÉHICULES ÉQUIPÉS DE MOTEUR À ALLUMAGE PAR COMPRESSIONType: **carburant diesel**

Paramètre <sup>(1)</sup>	Unité	Limites <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maximum
Indice de cétane		51,0	—
Masse volumique à 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	—	845
Distillation:			
— point 95 % (v/v)	°C	—	360
Hydrocarbures aromatiques polycycliques	% m/m	—	11
Teneur en soufre	mg/kg	—	350

(<sup>1</sup>) Les méthodes d'analyse sont celles spécifiées dans la norme EN 590:1999. Les États membres peuvent adopter la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 590:1999 à condition qu'il puisse être établi qu'elle donne au moins la même justesse et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

(<sup>2</sup>) Les valeurs mentionnées dans la spécification sont des "valeurs vraies". Pour établir leurs valeurs limites, on a appliqué les conditions de la norme ISO 4259 "Produits pétroliers: détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai"; pour fixer une valeur minimale, on a tenu compte d'une différence minimale de 2 R au-dessus de 0 (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles sont interprétés sur la base des critères définis dans la norme ISO 4259 (publiée en 1995).



## ANNEXE III

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

Type: **essence**

Paramètre <sup>(1)</sup>	Unité	Limites <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maximum
Indice d'octane recherche		95 <sup>(3)</sup>	—
Indice d'octane moteur		85	—
Pression de vapeur, période estivale <sup>(4)</sup>	kPa	—	60,0 <sup>(5)</sup>
Distillation:			
— pourcentage évaporé à 100 °C	% v/v	46,0	—
— pourcentage évaporé à 150 °C	% v/v	75,0	—
Analyse des hydrocarbures:			
— oléfines	% v/v	—	18,0
— aromatiques	% v/v	—	35,0
— benzène	% v/v	—	1,0
Teneur en oxygène	% m/m	—	2,7
Composés oxygénés			
— Méthanol (des agents stabilisateurs doivent être ajoutés)	% v/v	—	3
— Éthanol (des agents stabilisateurs sont éventuellement nécessaires)	% v/v	—	5
— Alcool isopropylique	% v/v	—	10
— Alcool butylique tertiaire	% v/v	—	7
— Alcool isobutylique	% v/v	—	10
— Éthers contenant 5 atomes de carbone, ou plus, par molécule	% v/v	—	15
— Autres composés oxygénés <sup>(6)</sup>	% v/v	—	10
Teneur en soufre	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 <sup>(7)</sup>
Teneur en plomb	g/l	—	0,005

<sup>(1)</sup> Les méthodes d'analyse sont celles spécifiées dans la norme EN 228:1999. Les États membres peuvent adopter la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 228:1999 à condition qu'il puisse être établi qu'elle donne au moins la même justesse et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

<sup>(2)</sup> Les valeurs mentionnées dans la spécification sont des "valeurs vraies". Pour établir leurs valeurs limites, on a appliqué les conditions de la norme ISO 4259 "Produits pétroliers: détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai"; pour fixer une valeur minimale, on a tenu compte d'une différence minimale de 2 R au-dessus de 0 (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles sont interprétés sur la base des critères définis dans la norme ISO 4259 (publiée en 1995).

<sup>(3)</sup> Les États membres peuvent décider de continuer de permettre la commercialisation d'essence ordinaire sans plomb avec un indice d'octane moteur minimal de 81 et un indice d'octane recherche minimal de 91.

<sup>(4)</sup> La période estivale commence au plus tard le 1<sup>er</sup> mai et se termine au plus tôt le 30 septembre. Pour les États membres connaissant des conditions climatiques de type polaire ou un hiver rigoureux, la période estivale commence au plus tard le 1<sup>er</sup> juin et se termine au plus tôt le 31 août.

<sup>(5)</sup> Pour les États membres connaissant des conditions climatiques de type polaire ou un hiver rigoureux, la pression de vapeur ne dépasse pas 70 kPa au cours de la période estivale.

<sup>(6)</sup> Autres mono-alcools et éthers dont le point final de distillation n'est pas supérieur à ce qu'indique la norme EN 228:1999.

<sup>(7)</sup> Conformément à l'article 3, paragraphe 2, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2005, de l'essence sans plomb ayant une teneur en soufre maximale de 10 mg/kg doit être commercialisée et diffusée sur une base géographique judicieusement équilibrée sur le territoire de chaque État membre. Le 1<sup>er</sup> janvier 2009 au plus tard, toute l'essence sans plomb commercialisée sur le territoire de tout État membre doit avoir une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg.

## ANNEXE IV

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

Type: carburant diesel

Paramètre <sup>(1)</sup>	Unité	Limites <sup>(2)</sup>	
		Minimum	Maximum
Indice de cétane		51,0	—
Masse volumique à 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	—	845
Distillation:			
— point 95 % (v/v)	°C	—	360
Hydrocarbures aromatiques polycycliques	% m/m	—	11
Teneur en soufre	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Les méthodes d'analyse sont celles spécifiées dans la norme EN 590:1999. Les États membres peuvent adopter la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 590:1999 à condition qu'il puisse être établi qu'elle donne au moins la même justesse et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

<sup>(2)</sup> Les valeurs mentionnées dans la spécification sont des "valeurs vraies". Pour établir leurs valeurs limites, on a appliqué les conditions de la norme ISO 4259 "Produits pétroliers: détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai"; pour fixer une valeur minimale, on a tenu compte d'une différence minimale de 2 R au-dessus de 0 (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles sont interprétés sur la base des critères définis dans la norme ISO 4259 (publiée en 1995).

<sup>(3)</sup> Conformément à l'article 4, paragraphe 1, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2005, des carburants diesel ayant une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg doivent être commercialisés et diffusés sur une base géographique judicieusement équilibrée sur le territoire de chaque État membre. En outre, et sous réserve du réexamen prévu à l'article 9, paragraphe 1, au 1<sup>er</sup> janvier 2009 au plus tard, tous les carburants diesel commercialisés sur le territoire de tout État membre doivent avoir une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg.»