

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B** **DIRECTIVE 98/70/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**
 du 13 octobre 1998
concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du
 Conseil

(JO L 350 du 28.12.1998, p. 58)

Modifiée par:

| | | Journal officiel | | |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------|------------|
| | | n° | page | date |
| ► <u>M1</u> | Directive 2000/71/CE de la Commission du 7 novembre 2000 | L 287 | 46 | 14.11.2000 |
| ► <u>M2</u> | Directive 2003/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 mars 2003 | L 76 | 10 | 22.3.2003 |
| ► <u>M3</u> | Règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003 | L 284 | 1 | 31.10.2003 |



DIRECTIVE 98/70/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 13 octobre 1998

concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 100 A,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 B du traité ⁽³⁾, au vu du projet commun approuvé le 29 juin 1998 par le comité de conciliation,

- (1) considérant que les disparités entre les législations ou mesures administratives adoptées par les États membres en matière de spécifications applicables aux carburants classiques et aux carburants de substitution utilisés dans les véhicules équipés de moteur à allumage commandé et de moteur à allumage par compression entravent les échanges dans la Communauté, et peuvent ainsi avoir une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur, ainsi que sur la compétitivité internationale des secteurs européens de la construction automobile et du raffinage; qu'il apparaît donc nécessaire, en vertu des dispositions de l'article 3 B du traité, de rapprocher les législations dans ce domaine;
- (2) considérant que l'article 100 A, paragraphe 3, du traité prévoit que la Commission prend pour base un niveau de protection élevé dans les propositions qu'elle présente en vue de l'établissement et du fonctionnement du marché intérieur, dans le domaine notamment de la santé et de la protection de l'environnement;
- (3) considérant que les polluants atmosphériques primaires tels que les oxydes d'azote, les hydrocarbures imbrûlés, les particules, le monoxyde de carbone, les benzènes et les autres émissions toxiques d'échappement qui contribuent à la formation de polluants secondaires tels que l'ozone, sont dégagés en quantité considérable dans les gaz d'échappement et d'évaporation des véhicules à moteur et présentent ainsi un grand risque pour la santé humaine et pour l'environnement, soit directement, soit indirectement;
- (4) considérant que, malgré la rigueur croissante des valeurs limites d'émissions des véhicules fixées par la directive 70/220/CEE du Conseil ⁽⁴⁾ et la directive 88/77/CEE du Conseil ⁽⁵⁾, des mesures supplémentaires de réduction de la pollution atmosphérique provoquée par les véhicules et d'autres sources sont nécessaires pour pouvoir atteindre une qualité atmosphérique satisfaisante;

⁽¹⁾ JO C 77 du 11.3.1997, p. 1 et JO C 209 du 10.7.1997, p. 25.

⁽²⁾ JO C 206 du 7.7.1997, p. 113.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 10 avril 1997 (JO C 132 du 28.4.1997, p. 170), position commune du Conseil du 7 octobre 1997 (JO C 351 du 19.11.1997, p. 1) et décision du Parlement européen du 18 février 1998 (JO C 80 du 16.3.1998, p. 92). Décision du Parlement européen du 15 septembre 1998 (JO C 313 du 12.10.1998). Décision du Conseil du 17 septembre 1998.

⁽⁴⁾ JO L 76 du 6.4.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/69/CE du Parlement européen et du Conseil (voir page 1 du présent Journal officiel).

⁽⁵⁾ JO L 36 du 9.2.1988, p. 33. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 96/1/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 40 du 17.2.1996, p. 1).

▼B

- (5) considérant que l'article 4 de la directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ énonce une nouvelle approche pour les mesures de réduction des émissions qui s'appliqueront à partir de l'an 2000 et demande à la Commission d'examiner, notamment, dans quelle mesure les améliorations de la qualité de l'essence, du diesel et des autres carburants pourraient réduire la pollution atmosphérique;
- (6) considérant qu'en plus d'une première phase de spécifications pour les carburants, débutant en l'an 2000, une seconde phase, entrant en vigueur en 2005, doit être fixée afin de permettre à l'industrie de réaliser les investissements nécessaires pour adapter ses plans de production;
- (7) considérant que des carburants essence et diesel respectant les spécifications établies aux annexes I, II, III et IV sont déjà disponibles sur le marché de la Communauté européenne;
- (8) considérant que le programme européen «auto-oil», décrit dans la communication de la Commission sur la stratégie future pour la maîtrise des émissions atmosphériques du transport routier, fournit des éléments de base scientifiques, techniques et économiques permettant de recommander l'introduction, au niveau communautaire, des nouvelles spécifications environnementales applicables à l'essence et aux carburants diesel;
- (9) considérant que l'introduction de spécifications environnementales applicables à l'essence et aux carburants diesel représente un élément important de l'ensemble, d'un rapport coût/efficacité satisfaisant, des mesures de portée européenne, nationale, régionale et locale qui doivent être mises en œuvre, compte tenu des coûts et avantages de toute action;
- (10) considérant que la mise en œuvre d'un ensemble de mesures de portée européenne, nationale, régionale et locale destinées à limiter les émissions des véhicules fait partie de la stratégie globale de la Commission en vue de réduire, de manière équilibrée et pour répondre aux critères coûts/bénéfices, les émissions atmosphériques provenant de sources mobiles et de sources fixes;
- (11) considérant qu'il est nécessaire d'obtenir à court terme une réduction des émissions polluantes des véhicules, en particulier dans les zones urbaines, et notamment des polluants primaires tels que les hydrocarbures imbrûlés et le monoxyde de carbone, des polluants secondaires tels que l'ozone, des émissions toxiques telles que celles de benzène et de particules; que la réduction des émissions polluantes des véhicules dans les zones urbaines peut être réalisée immédiatement, en ce qui concerne les véhicules à moteur, en modifiant la composition du carburant;
- (12) considérant que l'incorporation d'oxygène et la réduction significative des aromatiques, des oléfines, du benzène et du soufre peuvent permettre d'obtenir un carburant de meilleure qualité du point de vue de la qualité de l'air;
- (13) considérant que les dispositions de la directive 92/81/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales ⁽²⁾, et notamment de son article 8, paragraphe 4, découragent et peuvent empêcher les États membres de moduler les droits d'accises pour améliorer la qualité des carburants au-delà des spécifications communautaires;
- (14) considérant que le recours des États membres à des droits d'accises modulés peut encourager l'introduction de carburants améliorés en fonction des priorités, capacités et besoins nationaux;

⁽¹⁾ JO L 100 du 19.4.1994, p. 42.

⁽²⁾ JO L 316 du 31.10.1992, p. 12. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/74/CE (JO L 365 du 31.12.1994, p. 46).

▼B

- (15) considérant que la Commission a présenté une proposition de directive relative aux produits énergétiques; que cette proposition vise, notamment, à permettre aux États membres de recourir plus activement à des mesures d'incitation fiscale passant par une modulation des droits d'accises, afin de faciliter l'introduction de carburants améliorés;
- (16) considérant que, de manière générale, des spécifications applicables aux carburants en vue de limiter les émissions tant à l'échappement que par évaporation font défaut;
- (17) considérant que la pollution atmosphérique par le plomb provenant de la combustion d'essence plombée constitue un risque pour la santé humaine et pour l'environnement; que le fait que pratiquement tous les véhicules routiers propulsés à l'essence seront capables de rouler à l'essence sans plomb d'ici à l'an 2000 représente un progrès important et qu'il y a donc lieu de restreindre vigoureusement la commercialisation de l'essence plombée;
- (18) considérant que la nécessité de réduire les émissions de véhicules et l'existence des technologies de raffinage nécessaires justifient l'établissement de spécifications environnementales applicables aux carburants en vue de la commercialisation de l'essence sans plomb et des carburants diesel;
- (19) considérant qu'il semble opportun de prévoir la mise en place de deux types de carburants diesel, dont l'un serait de meilleure qualité, et de deux types d'essence, dont l'un serait de meilleure qualité; qu'il est souhaitable que ce diesel et cette essence de meilleure qualité remplacent le diesel et l'essence de moindre qualité sur le marché d'ici à 2005; qu'il convient cependant de faire le nécessaire pour reporter ce remplacement lorsque l'application de la date de 2005 dans un État membre placerait les entreprises de cet État devant de graves difficultés pour réaliser les adaptations nécessaires de leur outil de production;
- (20) considérant que, pour protéger la santé humaine et/ou l'environnement dans certaines agglomérations ou dans certaines zones sensibles du point de vue écologique connaissant des problèmes particuliers en matière de qualité de l'air, 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 à des spécifications environnementales plus strictes que celles fixées dans la présente directive; que 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 ⁽¹⁾;
- (21) considérant que les États membres devraient instaurer des systèmes de surveillance pour assurer le respect des normes de qualité des carburants prévues par la présente directive; que ces systèmes de surveillance devraient être fondés sur des procédures communes d'échantillonnage et d'essai; que les États membres devraient transmettre à la Commission, au moyen d'un formulaire commun, les informations qu'ils ont recueillies sur la qualité des carburants;
- (22) considérant que, sur la base d'une évaluation complète, la Commission doit présenter une proposition complétant les spécifications obligatoires pour l'essence et les carburants diesel visées aux annexes III et IV, applicables à partir du 1^{er} janvier 2005; que cette proposition peut également contenir, le cas échéant, des spécifications environnementales pour d'autres types de carburants, comme le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel et

⁽¹⁾ 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).

▼B

les biocarburants; qu'il existe des flottes de véhicules captives (autobus, taxis, véhicules utilitaires, etc.) responsables d'une large part de pollution urbaine et qui pourraient bénéficier de spécifications particulières;

- (23) considérant qu'il pourrait être souhaitable de faire évoluer les méthodes de référence utilisées pour mesurer les spécifications fixées dans la présente directive en fonction des progrès scientifiques et techniques; qu'il faut prévoir à cette fin des dispositions permettant d'adapter les annexes de la présente directive au progrès technique;
- (24) considérant qu'il y a lieu d'abroger la directive 85/210/CEE du Conseil du 20 mars 1985 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la teneur en plomb de l'essence ⁽¹⁾, la directive 85/536/CEE du Conseil du 5 décembre 1985 concernant les économies de pétrole brut réalisables par l'utilisation de composants de carburants de substitution ⁽²⁾ et l'article 1^{er}, paragraphe 1, point b), et l'article 2, paragraphe 1, de la directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides ⁽³⁾;
- (25) considérant que les mesures transitoires pour l'Autriche visées à l'article 69 de l'acte d'adhésion de 1994 comprennent l'article 7 de la directive 85/210/CEE; que, pour des raisons particulières de protection de l'environnement, l'application de cette mesure transitoire devrait être prolongée jusqu'au 1^{er} janvier 2000;
- (26) considérant qu'un accord sur un *modus vivendi* entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission concernant les mesures d'exécution des actes arrêtés selon la procédure visée à l'article 189 B du traité ⁽⁴⁾ est intervenu le 20 décembre 1994,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Champ d'application

La présente directive fixe, aux fins de la protection de la santé et de l'environnement, les spécifications techniques applicables aux carburants destinés à être utilisés par les véhicules équipés de moteur à allumage commandé et de moteur à allumage par compression.

▼M2

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 ⁽⁵⁾;
- 2) «carburants diesel»: les gazoles relevant du code NC 2710 19 41 ⁽⁵⁾ et utilisés pour la propulsion des véhicules visés dans les directives 70/220/CEE et 88/77/CEE;

⁽¹⁾ JO L 96 du 3.4.1985, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 1994.

⁽²⁾ JO L 334 du 12.12.1985, p. 20. Directive modifiée par la directive 87/441/CEE de la Commission (JO L 238 du 21.8.1987, p. 40).

⁽³⁾ JO L 74 du 27.3.1993, p. 81.

⁽⁴⁾ JO C 102 du 4.4.1996, p. 1.

⁽⁵⁾ 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).

▼M2

- 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 ⁽¹⁾, destiné à être utilisé dans les moteurs visés dans les directives 97/68/CE ⁽²⁾ et 2000/25/CE ⁽³⁾;
- 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.

▼B*Article 3***Essence**

1. Au plus tard le 1^{er} janvier 2000, les États membres interdisent la commercialisation sur leur territoire de l'essence plombée.
2. a) Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 1^{er} janvier 2000, l'essence sans plomb ne puisse être commercialisée sur leur territoire que si elle est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe I.
- b) Sans préjudice des dispositions du point a), les États membres autorisent, à compter du 1^{er} janvier 2000, la commercialisation sur leur territoire d'essence sans plomb conforme aux spécifications fixées à l'annexe III.
- c) Les États membres veillent également à ce que, au plus tard le 1^{er} janvier 2005, l'essence sans plomb ne puisse être commercialisée sur leur territoire que si elle est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe III.

▼M2

- 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^{er} 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^{er} 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.

▼B

3. Par dérogation au paragraphe 1, un État membre peut être autorisé, après en avoir introduit la demande auprès de la Commission au

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ JO L 173 du 12.7.2000, p. 1.

▼B

plus tard le 31 août 1999, à continuer à autoriser la commercialisation de l'essence plombée, jusqu'au 1^{er} janvier 2005 au plus tard, s'il peut prouver que l'introduction d'une interdiction entraînerait de graves problèmes socio-économiques ou n'aurait pas de retombées générales bénéfiques pour l'environnement ou la santé compte tenu, entre autres, de la situation climatique dans cet État membre.

La teneur en plomb de l'essence plombée n'excède pas 0,15 g/l et la teneur en benzène est conforme aux spécifications de l'annexe I. Les autres valeurs des spécifications peuvent rester inchangées par rapport à la situation actuelle.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, un État membre peut, s'il en a fait au préalable la demande à la Commission au plus tard le 31 août 1999, continuer à autoriser la commercialisation sur son territoire, jusqu'au 1^{er} janvier 2003 au plus tard, d'essence sans plomb non conforme aux spécifications de l'annexe I relatives à la teneur en soufre, s'il apporte la preuve que ses industries rencontreraient de graves difficultés pour réaliser les adaptations nécessaires de leur outil de production dans le délai compris entre la date d'adoption de la présente directive et le 1^{er} janvier 2000.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, un État membre peut, s'il en a fait au préalable la demande à la Commission au plus tard le 31 août 2003, continuer à autoriser la commercialisation sur son territoire, jusqu'au 1^{er} janvier 2007 au plus tard, d'essence sans plomb d'une teneur en soufre non conforme à l'annexe III mais conforme à l'annexe I, s'il apporte la preuve que ses industries rencontreraient de graves difficultés pour réaliser les adaptations nécessaires de leur outil de production dans le délai compris entre la date d'adoption de la présente directive et le 1^{er} janvier 2005.

6. La Commission peut autoriser les dérogations visées aux paragraphes 3, 4 et 5 conformément au traité.

La Commission notifie sa décision aux États membres et en informe le Parlement européen et le Conseil.

7. Nonobstant le paragraphe 1, les États membres peuvent continuer à autoriser la commercialisation de petites quantités d'essence plombée répondant aux spécifications visées au paragraphe 3, deuxième alinéa, à concurrence de 0,5 % au maximum de la quantité totale commercialisée, qui sont destinées à être utilisées par des véhicules de collection d'un type caractéristique et à être distribuées par des groupes d'intérêt commun.

*Article 4***Carburant diesel**

1. a) Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 1^{er} janvier 2000, le carburant diesel ne puisse être commercialisé sur leur territoire que s'il est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe II.
- b) Sans préjudice des dispositions du point a), les États membres autorisent, à compter du 1^{er} janvier 2000, la commercialisation sur leur territoire de carburant diesel conforme aux spécifications de l'annexe IV.
- c) Les États membres veillent également à ce que, au 1^{er} janvier 2005 au plus tard, le carburant diesel ne puisse être commercialisé sur leur territoire que s'il est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe IV.

▼M2

- 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^{er} 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.

▼M2

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^{er} 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

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, un État membre peut, s'il en a fait au préalable la demande à la Commission au plus tard le 31 août 1999, continuer d'autoriser la commercialisation sur son territoire, jusqu'au 1^{er} janvier 2003 au plus tard, de carburant diesel d'une teneur en soufre non conforme aux dispositions de l'annexe II relatives à la teneur en soufre, mais n'excédant pas la teneur actuelle s'il apporte la preuve que ses industries rencontreraient de graves difficultés pour réaliser les adaptations nécessaires de leur outil de production dans le délai compris entre la date d'adoption de la présente directive et le 1^{er} janvier 2000.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, un État membre peut, s'il en a fait au préalable la demande à la Commission au plus tard le 31 août 2003, continuer à autoriser la commercialisation sur son territoire, jusqu'au 1^{er} janvier 2007 au plus tard, de carburant diesel d'une teneur en soufre non conforme à l'annexe IV mais conforme à l'annexe II, s'il apporte la preuve que ses industries rencontreraient de graves difficultés pour réaliser les adaptations nécessaires de leur outil de production dans le délai compris entre la date d'adoption de la présente directive et le 1^{er} janvier 2005.

4. La Commission peut autoriser les dérogations visées aux paragraphes 2 et 3 conformément au traité.

Elle notifie sa décision aux États membres et en informe le Parlement européen et le Conseil.

▼M2

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^{er} 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.

▼B*Article 5***Libre circulation**

Aucun État membre ne peut interdire, limiter ou empêcher la mise sur le marché de carburants conformes aux exigences de la présente directive.

*Article 6***Commercialisation de carburants ayant des spécifications environnementales plus strictes****▼M2**

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

▼M2

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

2. Un État membre qui souhaite faire usage de la dérogation prévue au paragraphe 1 soumet à l'avance une demande motivée en ce sens à la Commission. La motivation comprend des preuves que la dérogation respecte le principe de proportionnalité et qu'elle ne constituera pas une entrave à la libre circulation des personnes et des biens.

▼M2

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.

▼B

4. La Commission communique sans délai ces informations aux autres États membres.

5. Les États membres peuvent faire valoir leurs observations sur la demande et sa motivation dans un délai de deux mois à compter de la date de la communication des informations par la Commission.

6. La Commission statue sur la demande des États membres, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle les États membres ont présenté leurs observations. La Commission tient compte des observations des États membres; elle leur notifie sa décision et en informe simultanément le Parlement européen et le Conseil.

▼M2**▼B***Article 7***Modification de l'approvisionnement en pétrole brut**

Si, à la suite d'événements exceptionnels, un changement soudain dans l'approvisionnement en pétrole brut ou en produits pétroliers rend difficile le respect des exigences de qualité du carburant énoncées aux articles 3 et 4 par les raffineries d'un État membre, ce dernier en informe la Commission. La Commission, après avoir informé les autres États membres, peut autoriser des valeurs limites plus élevées dans cet État membre, pour un ou plusieurs paramètres de ce carburant, pour une période n'excédant pas six mois.

La Commission notifie sa décision aux États membres et en informe le Parlement européen et le Conseil.

Les États membres peuvent saisir le Conseil de la décision de la Commission dans le mois qui suit sa notification.

Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut prendre une décision différente dans un délai d'un mois à compter de sa saisine.

▼M2*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

▼M2

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^{er} 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.

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 ⁽¹⁾;
- d) les résultats du réexamen des divers engagements pris par les constructeurs automobiles japonais ⁽²⁾, coréens ⁽³⁾ et européens ⁽⁴⁾ 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 CO₂ des véhicules en moyenne;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ JO L 100 du 20.4.2000, p. 57.

⁽³⁾ JO L 100 du 20.4.2000, p. 55.

⁽⁴⁾ JO L 40 du 13.2.1999, p. 49.

▼M2

- 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 ⁽¹⁾ 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^{er} 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.

*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.

▼B*Article 10***Procédure d'adaptation au progrès technique****▼M2**

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

⁽¹⁾ JO L 44 du 16.2.2000, p. 1.

▼M2

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.

▼B

2. Une telle adaptation ne peut entraîner aucune modification directe ou indirecte des valeurs limites fixées dans la présente directive ou aucune modification des dates de leur mise en application.

▼M3*Article 11***Procédure de comité**

1. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE ⁽¹⁾ 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.

2. Le comité adopte son règlement intérieur.

▼B*Article 12***Abrogation et modification des directives concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel**

1. Les directives 85/210/CEE, 85/536/CEE et 87/441/CEE sont abrogées avec effet au 1^{er} janvier 2000.

2. La directive 93/12/CEE est modifiée par la suppression de l'article 1^{er}, paragraphe 1, point b), et de l'article 2, paragraphe 1, à partir du 1^{er} janvier 2000.

*Article 13***Transposition dans la législation nationale**

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} juillet 1999. Ils en informent immédiatement la Commission.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 1^{er} janvier 2000.

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.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 14***Autriche**

Les dispositions de l'article 7 de la directive 85/210/CEE relatives à la teneur en benzène de l'essence visée à l'article 4 de ladite directive ne sont pas applicables à l'Autriche jusqu'au 1^{er} janvier 2000.

⁽¹⁾ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).



Article 15

Entrée en vigueur de la directive

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 16

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼M2

ANNEXE I

**SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES AUX CARBURANTS SUR LE
MARCHÉ DESTINÉS AUX VÉHICULES ÉQUIPÉS DE MOTEUR À ALLUMAGE
COMMANDE**

Type: **essence**

| Paramètre ⁽¹⁾ | Unité | Limites ⁽²⁾ | |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|------------------------|---------------------|
| | | Minimum | Maximum |
| Indice d'octane recherche | | 95 ⁽³⁾ | — |
| Indice d'octane moteur | | 85 | — |
| Pression de vapeur, période estivale ⁽⁴⁾ | kPa | — | 60,0 ⁽⁵⁾ |
| 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 ⁽⁶⁾ |
| — 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 ⁽⁷⁾ | % 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^{er} 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^{er} 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.

▼ **M2**

ANNEXE II

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

Type: **carburant diesel**

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

(¹) 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.

(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).

▼ M2

ANNEXE III

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

Type: **essence**

| Paramètre ⁽¹⁾ | Unité | Limites ⁽²⁾ | |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|------------------------|---------------------|
| | | Minimum | Maximum |
| Indice d'octane recherche | | 95 ⁽³⁾ | — |
| Indice d'octane moteur | | 85 | — |
| Pression de vapeur, période estivale ⁽⁴⁾ | kPa | — | 60,0 ⁽⁵⁾ |
| 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 ⁽⁶⁾ | % v/v | — | 10 |
| Teneur en soufre | mg/kg | — | 50 |
| | mg/kg | — | 10 ⁽⁷⁾ |
| 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⁾ 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.

⁽⁴⁾ La période estivale commence au plus tard le 1^{er} 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^{er} 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⁾ Autres mono-alcools et éthers dont le point final de distillation n'est pas supérieur à ce qu'indique la norme EN 228:1999.

⁽⁷⁾ Conformément à l'article 3, paragraphe 2, au plus tard le 1^{er} 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^{er} 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.

▼M2

ANNEXE IV

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

Type: **carburant diesel**

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

(¹) 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.

(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) Conformément à l'article 4, paragraphe 1, au plus tard le 1^{er} 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^{er} 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.