



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 8 février 2007 (19.02)  
(OR. en)**

**6145/07**

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2007/0019 (COD)**

---

---

**ENV 80  
ENT 17  
ENER 59  
TRANS 34  
CODEC 98**

**PROPOSITION**

---

Origine: Commission européenne

En date du: 5 février 2007

---

Objet: Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants utilisés dans le transport routier, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2007) 18 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 31.1.2007

COM(2007) 18 final

2007/0019 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants utilisés dans le transport routier, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE**

(présentée par la Commission)

{SEC(2007) 55}

{SEC(2007) 56}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Motivation et objectifs de la proposition

La directive 98/70/CE<sup>1</sup> a établi des spécifications minimales relatives à l'essence et aux carburants diesel utilisés pour les applications mobiles routières et non routières. Ces spécifications avaient été élaborées pour des raisons liées à la protection de la santé et de l'environnement. La présente proposition de révision de la directive 98/70/CE contribuera à la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre produites par les carburants utilisés pour des usages routiers et non routiers, et facilitera la mise en œuvre des stratégies de l'UE relatives à la qualité de l'air et au changement climatique. Elle entraînera une réduction des émissions de particules et permettra également l'utilisation de volumes plus importants de biocarburants, tout en tenant compte des exigences de protection de l'environnement et de la santé. Elle entraînera une diminution des gaz à effet de serre émis par les carburants réglementés.

Les principales raisons qui motivent le réexamen de la directive découlent des progrès de la technologie des carburants et des moteurs, ainsi que du développement de l'utilisation des biocarburants. Les objectifs relatifs à la qualité de l'air dans la Communauté, qui ont été fixés dans la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique, ainsi que la nécessité permanente de régler le problème des émissions de gaz à effet de serre sont les autres facteurs principaux qui plaident en faveur d'un réexamen de la directive.

#### • Contexte général

La directive 98/70/CE a été modifiée en dernier lieu par la directive 2003/17/CE<sup>2</sup>. Cette modification ne concernait que les limites relatives à la teneur en soufre de l'essence et du diesel, fixées dans la directive. L'évolution permanente de la législation communautaire relative aux émissions polluantes et le lien entre la technologie des véhicules et la qualité des carburants ont pour corollaire que la qualité des carburants doit être réexaminée en parallèle.

La nécessité d'un réexamen et d'une éventuelle modification de la directive 98/70/CE est prévue en son article 9. Cet article dispose que, compte tenu

- des progrès en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules,
- de l'évolution de la stratégie visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

- et du développement de carburants de substitution,

il convient d'examiner si ces facteurs ont engendré la nécessité d'un réexamen des spécifications relatives aux carburants. De plus, l'article 9 mentionne d'autres éléments spécifiques qu'il convient d'examiner. Des discussions approfondies avec les parties prenantes ont mis en évidence des aspects supplémentaires à prendre en considération lors du réexamen.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La directive 98/70/CE modifiée par la directive 2003/17/CE établit des spécifications minimales relatives à l'essence et au carburant diesel destinés à être commercialisés dans l'Union européenne. Ces spécifications concernent également la teneur maximale en soufre des gazoles utilisés pour les engins mobiles non routiers.

La directive 1999/32/CEE<sup>3</sup> fixe des teneurs limites en soufre pour certains carburants liquides et en particulier pour le carburant utilisé pour les bateaux de navigation intérieure.

La directive 93/12/CEE<sup>4</sup> avait déjà réglementé la teneur en soufre de certains combustibles liquides, mais à la suite de sa modification par les directives 98/70/CE et 1999/32/CE, seul un article de la directive est encore en vigueur.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La stratégie thématique sur la pollution atmosphérique énonce une série d'objectifs en vue de réduire la pollution atmosphérique dans l'UE. La présente proposition est conforme à ces objectifs en ce sens qu'elle s'efforce, dans ses différents aspects, de réduire ou au moins d'éviter toute augmentation des émissions des polluants les plus importants.

Par ailleurs, la présente proposition fait partie de la stratégie de Kyoto suivie par l'Union européenne, laquelle repose sur une action convergente des secteurs de l'industrie, des transports, de l'énergie, du logement et de l'agriculture.

La proposition est conforme à la stratégie de développement durable, sa finalité étant de réduire ou d'éviter, là où cela se révèle possible, les augmentations d'émissions polluantes indésirables qui ont des conséquences sur l'environnement et sur la santé, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables au transport. Cela doit néanmoins se faire de manière rentable, en tenant compte des avantages que cela représente pour la société.

La proposition de directive vise également à faciliter la réalisation des objectifs actuels et futurs de la Communauté en ce qui concerne les biocarburants. La stratégie de la Commission en faveur des biocarburants<sup>5</sup> dispose qu'il faut «veiller

---

<sup>3</sup> Directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil.

<sup>4</sup> Directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

<sup>5</sup> Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants – COM(2006) 34 du 8.2.2006.

particulièrement à [...] faire en sorte que l'utilisation des biocarburants ne donne pas lieu à des problèmes environnementaux ou techniques supplémentaires». Le réexamen de la directive a porté sur les contraintes relatives à l'utilisation des biocarburants et sur les modifications envisageables sans intensification des problèmes environnementaux dus à l'utilisation de ces biocarburants. Il est également établi qu'un réexamen ultérieur des valeurs limites et des instruments pourrait se révéler nécessaire à mesure que la technologie des biocarburants et des biocarburants évoluera et que les quantités produites augmenteront.

La proposition a des répercussions sur la stratégie de Lisbonne et sur le marché intérieur. Les spécifications relatives aux carburants ont des conséquences non seulement pour les fournisseurs de carburants, mais encore pour les fabricants de véhicules, d'engins mobiles non routiers, de composants de carburateurs et de dispositifs d'échappement. Une modification des spécifications peut accroître ou réduire les coûts pour ces secteurs. Les spécifications ont également des répercussions sur le coût des carburants et sur la taille des marchés des carburants, mais aussi sur l'utilisation globale d'énergie, sur les émissions de gaz à effet de serre et sur l'ampleur des conséquences de la pollution atmosphérique sur la santé. Les conséquences des modifications des coûts ont été estimées et prises en considération et les modifications proposées ne devraient pas accroître les coûts globaux pour la société.

La proposition est conforme aux principes de l'initiative «mieux légiférer» en ce sens qu'elle prévoit une simplification des obligations imposées au secteur industriel, qu'elle abroge une directive et qu'elle cadre avec les stratégies respectivement adoptées en matière de changement climatique, de développement durable et de biocarburants, mais aussi avec l'objectif de la stratégie thématique sur la qualité de l'air.

Les spécifications proposées ont été définies sur la base des meilleures techniques disponibles en vue de réduire autant que possible les émissions de polluants et de gaz à effet de serre sans entraîner d'autres dommages environnementaux. Les éventuels compromis à faire dans certains domaines - la réduction de la teneur en soufre peut engendrer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, par exemple - ont été évalués.

## **2. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT**

- **Consultation des parties intéressées**

*Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants*

Étant donné le caractère éminemment technique de la directive, une consultation des parties intéressées a été organisée à tous les niveaux concernés dans l'Union européenne. Lors de cette consultation, la question de l'ampleur du réexamen a été abordée et les parties intéressées ont été invitées à donner leur avis sur les différents aspects de la révision. Deux réunions ont été organisées et un délai a également été prévu pour l'envoi d'observations écrites. La majorité des répondants ont accepté que

leurs observations soient publiées. Ces observations sont disponibles à l'adresse [http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel\\_quality/library](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library).

### *Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte*

L'éventail des questions abordées lors du réexamen étant très large, il n'est pas possible de présenter ici un résumé exhaustif des observations des parties intéressées. L'analyse d'impact mentionne les éléments essentiels de la position des parties intéressées pour chaque aspect du réexamen, en particulier dans les cas où il y a des divergences d'opinion entre celles-ci. Dans ces cas, la Commission s'est efforcée de retenir l'approche la plus crédible tout en reconnaissant les incertitudes et en évitant le risque de conséquences indésirables pour l'environnement et pour la santé.

#### **• Obtention et utilisation d'expertise**

##### *Domaines scientifiques/d'expertise concernés*

Le réexamen porte sur des questions liées principalement à la pollution atmosphérique, à la technologie de la combustion et des moteurs, au raffinage du pétrole, à la technologie des biocarburants et aux émissions de gaz à effet de serre.

##### *Méthodologie utilisée*

Le réexamen de la directive sur la qualité des carburants couvre un large éventail de domaines et concerne un grand nombre de secteurs industriels. Bon nombre des aspects abordés et des questions sous-jacentes sont extrêmement techniques.

C'est la raison pour laquelle la Commission s'est adressée à des organisations dotées de l'expertise nécessaire. L'exercice a pu être mené à bien grâce au Centre commun de recherche (CCR), à une consultation structurée des parties intéressées, au dialogue et aux réunions avec chaque partie intéressée ou groupe de parties intéressées.

Avec l'aide de différentes parties, le CCR a entrepris des travaux scientifiques dans certains des domaines techniques soumis à réexamen. Il a fait état de l'avancement des travaux lors des réunions des parties intéressées et a répondu aux questions et observations. Le CCR a rendu son avis définitif le 28 février 2006.

##### *Principales organisations/principaux experts consultés*

L'organisation de recherche des constructeurs automobiles européens (EUCAR) et l'organisation de recherche de l'industrie pétrolière européenne (CONCAWE) ont également participé aux travaux expérimentaux menés par le CCR. Un grand nombre de parties intéressées ont envoyé des contributions qui sont détaillées à l'annexe 1 de l'analyse d'impact.

##### *Résumé des avis reçus et pris en considération*

Un grand nombre de domaines abordés lors du réexamen ne suscite que peu ou pas de désaccords quant aux conclusions. Ces domaines sont les suivants: flottes captives, date limite pour la fixation de la teneur en soufre de 10 ppm pour les carburants diesel, réexamen de la directive 1999/96/CE, réexamen de la politique

relative aux émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, réexamen de la directive 1999/30/CE.

Dans certains domaines, des intérêts industriels spécifiques font pencher la balance en faveur d'une position particulière. C'est le cas notamment en ce qui concerne la teneur maximale en esters méthyliques d'acides gras (FAME) du carburant diesel, les spécifications relatives au carburant diesel non routier, la densité du diesel, la teneur en composés oxygénés de l'essence et la pression de vapeur de l'essence.

Dans un certain nombre d'autres domaines, les secteurs - en général celui de l'industrie automobile et celui de l'industrie pétrolière - ont des avis totalement divergents. Les avis divergent notamment en ce qui concerne la charte mondiale des carburants, les hydrocarbures aromatiques polycycliques, les détergents et les additifs métalliques. Il y a désaccord quant à l'incidence des additifs métalliques sur les équipements antipollution et aux limites fixées pour l'éthanol et la pression de vapeur.

Selon certains secteurs industriels, les additifs métalliques augmenteraient les risques d'endommagement des dispositifs antipollution des tuyaux d'échappement, ce que contestent les fabricants d'additifs. Jusqu'à présent, il n'a pas été possible de s'entendre sur une méthode d'essai permettant de vérifier si les additifs métalliques causent effectivement des dommages.

L'utilisation d'éthanol mélangé à de l'essence peut entraîner une augmentation des émissions polluantes, qui sont des précurseurs de l'ozone troposphérique. Les mélanges à teneur plus élevée en éthanol posent des problèmes de compatibilité avec certains véhicules. L'utilisation d'éthanol et d'autres biocarburants offre la possibilité de réduire les émissions de gaz à effet de serre produites tout au long de leur cycle de vie par les carburants routiers. Les résultats de l'analyse d'impact sont contestés, en particulier par le secteur de l'approvisionnement en éthanol.

L'existence de risques potentiellement sérieux à conséquences irréversibles a été mentionnée dans certains domaines, notamment par les constructeurs de véhicules et par l'industrie pétrolière. Ces risques incluent des dommages aux véhicules et une augmentation des émissions polluantes ainsi que des émissions de gaz à effet de serre.

#### *Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public*

Comme cela a été mentionné plus haut, les observations des parties intéressées sur tous les différents aspects du réexamen ont été publiées sur l'internet, à l'exclusion des cas où la confidentialité des contributions a été demandée.

- **Analyse d'impact**

La Commission a effectué l'analyse d'impact prévue dans son programme de travail. Son rapport est disponible dans le document SEC(2007) 55. L'analyse d'impact a porté sur seize aspects:

- a) l'opportunité de remplacer les spécifications relatives aux carburants contenues dans la directive par celles qui figurent dans la charte mondiale des carburants proposée par l'industrie automobile;
- b) la directive ne prescrivant pas de limite, l'opportunité d'y introduire une limite maximale relative à la teneur du diesel en FAME (biodiesel), ce qui limiterait la quantité de FAME pouvant être mélangée avec le diesel;
- c) les avantages environnementaux éventuels de l'établissement dans la directive de spécifications minimales relatives au GPL, au gaz naturel et aux biocarburants;
- d) l'avantage environnemental éventuel de l'établissement de spécifications propres aux carburants destinés à être utilisés par les flottes captives;
- e) la date à partir de laquelle la teneur maximale en soufre de 10 ppm pour le carburant diesel sera obligatoire, cette teneur en soufre étant nécessaire pour améliorer le fonctionnement des techniques de réduction des émissions polluantes;
- f) l'opportunité de modifier certains paramètres à la suite du réexamen de la directive 1999/96/CE<sup>6</sup> afin d'assurer le bon fonctionnement des véhicules qui respectent des spécifications plus strictes en matière d'émissions;
- g) la nécessité de modifier certains paramètres à la suite du réexamen des accords volontaires en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières afin que les constructeurs automobiles puissent respecter leurs engagements;
- h) l'opportunité de modifier les paramètres relatifs aux carburants à la suite du réexamen de la directive 1999/30/CE<sup>7</sup> pour que les valeurs limites de qualité atmosphérique puissent être respectées;
- i) l'opportunité de modifier la teneur maximale en hydrocarbures aromatiques polycycliques (actuellement fixée à 11 %) du carburant diesel afin de réduire les émissions polluantes des véhicules;
- j) l'opportunité de modifier les spécifications en ce qui concerne le gazole destiné aux engins mobiles non routiers pour permettre la mise sur le marché de véhicules qui respectent les nouvelles limites d'émissions;
- k) l'opportunité de modifier la directive compte tenu de l'avantage environnemental qui pourrait résulter d'une plus large utilisation des détergents dans les carburants;

---

<sup>6</sup> Directive 1999/96/CE 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 NO<sub>x</sub> des véhicules lourds.

<sup>7</sup> Directive 1999/30/CE du Conseil 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.



- l) l'opportunité de modifier la directive en ce qui concerne l'utilisation éventuelle d'additifs métalliques dans les carburants étant donné que leur effet sur les véhicules et les émissions n'est pas établi avec certitude;
- m) l'opportunité de modifier la densité maximale du diesel compte tenu de la densité plus élevée des FAME (biodiesel) qu'il faut pouvoir mélanger avec le diesel;
- n) la nécessité de modifier la teneur maximale en composés oxygénés de l'essence compte tenu de l'opportunité d'encourager l'utilisation des biocarburants;
- o) l'opportunité de modifier la limite maximale fixée pour la pression de vapeur de l'essence pour promouvoir l'utilisation de biocarburants, étant donné qu'une modification de la pression de vapeur pourrait entraîner un accroissement des émissions de composés organiques volatils;
- p) l'opportunité d'une modification de la directive pour tenir compte des émissions de gaz à effet de serre produites par les carburants tout au long de leur cycle de vie et donner ainsi une incitation neutre sur le plan technologique en faveur d'une «décarbonisation» des carburants de transport et de l'élaboration de nouveaux biocarburants de meilleure qualité.

Les possibilités envisagées diffèrent pour chacun des aspects. En ce qui concerne les points f) et g), la seule possibilité envisageable est de laisser les choses en l'état. Pour tous les autres aspects, la possibilité de s'en tenir au statu quo a été envisagée parallèlement aux autres options, au nombre de un à six selon les cas. Parmi ces autres possibilités figurent une action volontaire d'un ou de plusieurs secteurs de l'industrie, l'introduction ou le durcissement des limites indiquées dans les spécifications et l'introduction de nouveaux éléments dans la directive.

### 3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

#### • Résumé des mesures proposées

En ce qui concerne la majorité des aspects examinés, la conclusion a été tirée qu'il valait mieux ne rien faire. Dans un certain nombre de domaines, une modification de la directive engendrerait une réduction des émissions polluantes et des émissions de gaz à effet de serre et réduirait les coûts globaux. Les principales modifications qu'il est proposé d'apporter à la directive sont les suivantes:

- 1) Il est confirmé que 2009 est la date à laquelle le carburant diesel devra obligatoirement avoir une teneur maximale en soufre de 10 ppm. Cela engendrera une baisse des émissions polluantes, essentiellement des particules, facilitera l'introduction d'autres équipements antipollution et donnera des certitudes aux secteurs industriels.
- 2) La teneur maximale en hydrocarbures aromatiques polycycliques du carburant diesel sera ramenée à 8 % à compter de 2009. Cela pourrait entraîner une réduction des émissions de particules et d'hydrocarbures aromatiques

polycycliques. Le pourcentage et la date ont été fixés afin de s'assurer que la modification proposée n'ait aucune incidence financière.

- 3) La teneur maximale en soufre du gazole non routier sera ramenée de 1 000 ppm à 10 ppm pour les applications terrestres et de 1 000 ppm à 300 ppm pour les utilisations dans la navigation intérieure. Dans le cas des applications terrestres, la modification facilitera l'apparition de moteurs et de dispositifs antipollution plus perfectionnés tout en réduisant les émissions de particules des engins existants. Dans le cas de la navigation intérieure, la modification permettra de s'assurer que les moteurs respectent les niveaux d'émissions polluantes approuvés.
- 4) Afin d'augmenter la part de biocarburants entrant dans la composition de l'essence, on a défini un mélange d'essence spécifique, à plus forte teneur en composés oxygénés (mélange pouvant contenir jusqu'à 10 % d'éthanol). Pour la même raison, la pression de vapeur maximale autorisée pour l'essence contenant de l'éthanol a été augmentée. Tous les mélanges disponibles sur le marché seront clairement étiquetés. Ces modifications faciliteront le développement du marché des biocarburants tout en évitant les risques d'endommagement des véhicules existants. Pour parer à l'augmentation des émissions de composés organiques volatils, les stations-service seront équipées de dispositifs de récupération des vapeurs pour tous les carburants. La Commission soumettra une proposition relative à la mise en place obligatoire de dispositifs de récupération des vapeurs dans les stations-services en 2007.
- 5) Une surveillance des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie des carburants sera rendue obligatoire à partir de 2009. À partir de 2011, ces émissions devront être réduites de 1 % par an. Le secteur des carburants contribuera ainsi à la réalisation des objectifs à plus long terme de la Communauté en matière de réduction des gaz à effet de serre et prendra part aux efforts parallèles destinés à améliorer le rendement des véhicules. Il stimulera également l'élaboration de carburants à faible teneur en carbone ainsi que d'autres mesures visant à réduire les émissions provenant de la chaîne de production.
- 6) La pression de vapeur maximale des mélanges contenant de l'éthanol a été modifiée pour permettre à l'industrie naissante des biocarburants de se développer. Cependant, dans la mesure où il est possible de produire une essence à teneur plus élevée en biocarburants et en éthanol à plus faible pression de vapeur, les compagnies pétrolières ont été invitées à produire de tels mélanges en Europe également. Dès lors que cette essence de base à plus faible pression de vapeur sera disponible en quantités suffisantes, la valeur limite de la pression de vapeur pourrait être revue.

En outre, la proposition de directive donne des éclaircissements sur les possibilités de recours à la dérogation à la limite de pression de vapeur dans des conditions climatiques de type polaire ou lors d'hivers rigoureux, afin d'éviter toute interprétation erronée et d'accroître la sécurité juridique. Elle introduit aussi une nouvelle clause de réexamen. La proposition de directive actualise également la directive 98/70/CE qu'elle modifie pour en supprimer les éléments superflus.

- **Base juridique**

La proposition de directive a deux bases juridiques (article 95 et article 175) dans la mesure où elle modifie un acte et en abroge un autre, tous deux fondés sur l'article 95 (ex-article 100a) et où elle modifie un troisième acte fondé sur l'article 175 (ex-article 130s).

- **Principe de subsidiarité**

Les États membres ne sont pas à même de réaliser dans une mesure suffisante les objectifs de la proposition étant donné qu'il existe un marché communautaire pour les véhicules routiers et que la qualité du carburant disponible est un élément important du bon fonctionnement de ces véhicules. Une action menée par les seuls États membres signifierait ipso facto la fin du marché unique des carburants utilisés dans le transport routier étant donné que les spécifications applicables cesseraient d'être uniformes, ce qui serait préjudiciable tant sur le plan économique que sur le plan de la sécurité de l'approvisionnement énergétique; en effet, le marché de chaque État membre deviendrait tributaire d'un approvisionnement conforme à ses propres spécifications, empêchant ainsi les échanges entre États membres en cas de perturbation du marché.

L'harmonisation des spécifications des carburants à l'échelle de l'Union européenne majorera les bénéfices d'une réduction des atteintes portées à l'environnement et à la santé par l'utilisation des carburants routiers et en réduira le coût. Les polluants atmosphériques ignorant les frontières, il est souhaitable de mener une action concertée afin de réduire les émissions sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

La proposition se présente sous la forme d'une directive qui établit les spécifications minimales relatives aux carburants, à des fins de protection de l'environnement et de la santé humaine. D'autres considérations techniques des spécifications relatives aux carburants ne sont pas abordées par la directive, mais sont régies par des normes européennes conformément aux principes visant à mieux légiférer.

La proposition n'a aucune incidence sur la contribution financière ni sur la charge administrative tant de la Communauté que des gouvernements nationaux, régionaux ou locaux. Les exigences auxquelles ces instances doivent satisfaire restent inchangées par rapport à celles qui figurent dans la directive existante.

Lors de l'élaboration des propositions, une analyse des coûts et des avantages a été effectuée. Elle est détaillée dans l'analyse d'impact. Les actions proposées ont été retenues pour veiller à ce que les avantages soient toujours supérieurs aux coûts. Le coût global pour les opérateurs économiques et les citoyens a ainsi été réduit au minimum.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: directive.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés parce que, pour assurer une certaine sécurité, la qualité du carburant doit être réglementée par une législation contraignante. Cela ne laisse le choix qu'entre une directive et un règlement. Étant donné qu'il faut contrôler uniquement les spécifications définitives relatives au carburant, et non la manière dont le respect des spécifications est assuré, un règlement serait inutilement strict.

#### 4. **INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de la Communauté.

#### 5. **INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES**

- **Simplification**

La proposition prévoit une simplification de la législation par la modification de deux directives existantes (directives 98/70/CE et 1999/32/CE<sup>8</sup>). Les directives ainsi modifiées sont plus courtes et plus claires, elles ne se chevauchent plus et laissent moins de place à l'insécurité juridique.

- **Retrait de dispositions législatives en vigueur**

La proposition entraîne l'abrogation d'une directive existante superflue (93/12/CEE<sup>9</sup>).

- **Réexamen/révision/clause de suppression automatique**

La proposition comprend une clause de réexamen.

- **Tableau de correspondance**

Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre celles-ci et la présente directive.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'Espace économique européen (EEE); il convient par conséquent qu'il y soit étendu.

---

<sup>8</sup> Voir notes 1 et 3 supra.

<sup>9</sup> Voir note 4 supra.

## 6. DESCRIPTION DES ÉLÉMENTS

### Article 1

**Point 1:** Il s'agit de la modification de l'article 2 par l'ajout d'un nouveau point 5, qui donne une définition plus claire de ce qu'on entend par des conditions climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux.

**Point 2:** Il s'agit de la modification de l'article 3. Au paragraphe 2, les points a) et b), superflus, sont supprimés. Le point c) est modifié de façon à autoriser la commercialisation de l'essence conforme aux spécifications fixées à l'annexe V.

Le paragraphe 3 est remplacé pour exiger l'étiquetage de tous les carburants conformes aux spécifications fixées à l'annexe III et à l'annexe V.

Les paragraphes 4, 5 et 6 sont supprimés. Ils sont devenus superflus étant donné que toutes les dérogations sont arrivées à expiration en 2003, 2005 ou 2007.

Le paragraphe 7 est remplacé pour préciser la teneur maximale en plomb de l'essence plombée dont les États membres pourraient continuer à autoriser la commercialisation en petites quantités.

**Point 3:** Il s'agit de la modification de l'article 4. Au paragraphe 1, les points a) et b), superflus, sont supprimés. Le texte du point e) est remplacé et le nouveau texte confirme que la date du 1er janvier 2009 est la date à partir de laquelle la teneur en soufre des carburants diesel ne doit pas dépasser 10 mg/kg.

Les paragraphes 2 et 3 sont supprimés. Ils sont devenus superflus étant donné que les dérogations seront arrivées à expiration en 2003 et en 2007. Le paragraphe 4 est supprimé parce que la procédure relative aux dérogations prévues aux paragraphes 2 et 3 n'est plus nécessaire.

Le paragraphe 5 est remplacé afin d'introduire des spécifications plus strictes concernant la teneur en soufre du gazole utilisé pour les engins mobiles non routiers.

Le paragraphe 6 est ajouté pour limiter plus strictement la teneur en soufre admissible des gazoles destinés aux bateaux de navigation intérieure à compter du 31 décembre 2009. Une nouvelle restriction entrera en vigueur le 31 décembre 2011 au plus tard.

**Point 4:** Ce point modifie l'intitulé de l'article 6 et introduit un nouveau paragraphe disposant que les États membres qui le souhaitent peuvent faire usage de la dérogation prévue pour dépassement de la pression de vapeur estivale dans des conditions climatiques polaires ou lors d'hivers rigoureux, sous réserve de l'approbation de la Commission.

**Point 5:** Ce point ajoute deux nouveaux articles. Le premier article impose aux États membres l'obligation d'exiger des fournisseurs de carburants qu'ils présentent des rapports relatifs aux émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants qu'ils fournissent. Les modalités de l'établissement des

rapports seront définies de façon coordonnée avec les dispositions de la directive 2003/30/CE. Une exigence supplémentaire entrant en vigueur à une date ultérieure requiert la réduction des émissions déclarées.

Le second article dispose que la Commission adopte, conformément à la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 2, les mesures nécessaires en vue de la modification des spécifications relatives au mélange d'éthanol dans l'essence, notamment en ce qui concerne la pression de vapeur.

**Point 6:** Ce point ajoute un nouvel article invitant la Commission à poursuivre l'élaboration de méthodes d'essai adaptées eu égard à l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants.

**Point 7:** Il s'agit du remplacement de l'article initial concernant les rapports que la Commission est tenue de présenter à intervalles réguliers au sujet de la directive. Le premier rapport est prévu pour le 31 décembre 2012, les rapports ultérieurs devant suivre à raison de un tous les trois ans. Ces rapports sont accompagnés de propositions le cas échéant. L'article précise les éléments sur lesquels doivent notamment porter ces rapports.

**Point 8:** Il s'agit du remplacement de l'article 11 initial (énuméré à l'annexe III point 80 du règlement (CE) n° 1882/2003<sup>10</sup>) afin de faire référence à la procédure de réglementation avec contrôle.

**Point 9:** Il s'agit de la suppression de l'article 14, qui est superflu.

**Point 10:** suppression de l'annexe I de la directive 98/70, qui est superflue.

**Point 11:** suppression de l'annexe II de la directive 98/70, qui est superflue.

**Point 12:** À l'annexe III, la pression de vapeur maximale autorisée pour les mélanges contenant de l'éthanol est augmentée.

**Point 13:** À l'annexe IV, la teneur maximale en hydrocarbures aromatiques polycycliques autorisée dans le carburant diesel est modifiée et portée à 8 %. La note 3 en bas de page est modifiée, la date du 1er janvier 2009 étant confirmée comme étant la date à laquelle tous les carburants diesel auront une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg.

**Point 14:** Il est ajouté une nouvelle annexe V où figurent les spécifications relatives à l'essence pouvant contenir jusqu'à 10 % d'éthanol; cette annexe revoit à la hausse la teneur maximale prescrite pour chaque composé oxygéné, la teneur totale en composés oxygénés étant fixée à 3,7%.

**Point 15:** Une nouvelle annexe VI est ajoutée, autorisant une pression de vapeur plus élevée pour les différents mélanges contenant de l'éthanol.

---

<sup>10</sup> JO L 284 du 31.10.2003, p. 1.

## Article 2

La directive 1999/32/CE contient une référence aux carburants que doivent utiliser les bateaux de navigation intérieure. Les modifications apportées par la présente proposition aux spécifications relatives aux carburants utilisés par ces bateaux nécessitent une modification de cette directive.

## Article 3

En raison des modifications apportées antérieurement à la directive 93/12/CEE par les directives 98/70/CE et 1999/32/CE, seul un paragraphe de l'article 2 de ladite est encore en vigueur. Il est désormais superflu et la directive est donc abrogée.

## Article 4

La date de transposition est fixée au 31 décembre 2008 au plus tard.

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants utilisés dans le transport routier, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE**

**(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 et son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission<sup>11</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>12</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>13</sup>,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité<sup>14</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) La 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<sup>15</sup> définit des spécifications minimales relatives à l'essence et aux carburants diesel destinés aux applications mobiles routières et non routières, qui sont motivées par des considérations liées à la protection de la santé et de l'environnement.
- (2) La communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen intitulée «Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique<sup>16</sup>» a fixé des objectifs en vue de

---

<sup>11</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>12</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>13</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>14</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>15</sup> Directive 93/12/CEE du Conseil, du 23 mars 1993, concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 74 du 27.3.1993, p. 81).

<sup>16</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen - Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique - COM(2005) 446.



réduire les émissions polluantes d'ici à 2020. Ces objectifs découlent d'une analyse approfondie des coûts et des bénéfices. Il s'agit en particulier de parvenir à une réduction de 82 % des émissions de SO<sub>2</sub>, de 60 % des émissions de NO<sub>x</sub>, de 51 % des composés organiques volatils (COV) et de 59 % des particules PM<sub>2,5</sub> primaires, par rapport aux niveaux enregistrés en 2000. Il convient que les conséquences des modifications de la directive 98/70/CE sur les émissions de COV des stations-service soient prises en compte par de futures dispositions de la législation.

- (3) Dans le cadre du protocole de Kyoto, la Communauté s'est engagée à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre fixés pour la période 2008-2012. Les transports terrestres sont actuellement responsables de près de 20 % de ces émissions. La Communauté s'interroge à présent sur le niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre qu'il faudrait essayer d'atteindre au-delà de l'engagement de Kyoto. Une participation de tous les secteurs sera nécessaire pour atteindre les objectifs futurs.
- (4) Un aspect des émissions de gaz à effet de serre dues au transport a été abordé dans la politique communautaire relative aux émissions de CO<sub>2</sub> des automobiles. Les carburants routiers contribuent dans une large mesure aux émissions globales de gaz à effet de serre de la Communauté. La surveillance et la réduction des gaz à effet de serre émis par les carburants tout au long de leur cycle de vie peuvent aider la Communauté à atteindre ses objectifs de réduction de ces gaz grâce à une «décarbonisation» des carburants utilisés dans les transports.
- (5) La Communauté a adopté des règlements limitant les émissions polluantes provenant des véhicules utilitaires lourds et légers utilisés pour le transport routier. Les spécifications relatives aux carburants sont un des facteurs qui influent sur le respect des limites d'émission.
- (6) La directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2003 visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports<sup>17</sup> a pour finalité de développer l'utilisation des biocarburants dans la Communauté. La stratégie communautaire sur les biocarburants a été précisée dans la communication de la Commission de 2006 intitulée «Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants»<sup>18</sup>. Tout en soulignant la volonté d'encourager le développement des biocarburants et de la technologie y afférente, la communication précise que cette croissance ne doit pas mener à une aggravation des atteintes à l'environnement et insiste sur la nécessité de réduire plus encore les émissions de gaz à effet de serre. La communication reconnaît également la nécessité d'encourager le développement de la technologie des biocarburants.
- (7) La directive 98/70/CE fait dépendre la dérogation concernant la pression de vapeur maximale de l'essence en période estivale à l'existence de conditions climatiques de type polaire ou d'hivers rigoureux. L'application de ces dispositions ayant donné lieu à une insécurité juridique, il convient de préciser les conditions régissant l'utilisation de la dérogation.

---

<sup>17</sup> JO L 123 du 17.5.2003, p. 42.

<sup>18</sup> Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants – COM(2006) 34 du 8.2.2006.

- (8) 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>19</sup>, fixe les limites d'émission applicables aux moteurs équipant les engins mobiles non routiers. Il convient de prévoir des carburants permettant le bon fonctionnement des moteurs qui équipent ces engins.
- (9) La combustion du carburant utilisé pour le transport routier est responsable d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne. Pour réduire ces émissions, une possibilité consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par ces carburants tout au long de leur cycle de vie. Cela peut se faire de plusieurs manières. Étant donné la volonté de la Communauté de réduire davantage encore les émissions de gaz à effet de serre et le rôle important que jouent les émissions produites par le transport routier, il est souhaitable de mettre en œuvre un mécanisme imposant aux fournisseurs de carburants de rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants qu'ils fournissent et de réduire annuellement ces émissions dans une proportion déterminée à partir de 2010. Dans la mesure où la directive va contribuer notamment au développement des biocarburants, le mécanisme de déclaration et de réduction des émissions de gaz à effet de serre sera élaboré de façon coordonnée avec les dispositions de la directive 2003/30/CE.
- (10) Étant donné que de multiples secteurs économiques interviennent dans la fourniture des différents carburants qui contribueront à l'abaissement de la teneur en carbone des carburants utilisés pour le transport, une consultation exhaustive de toutes les parties prenantes sera organisée en coordination avec les dispositions de la directive 2003/30/CE.
- (11) La Commission s'est fixé pour objectif de faire en sorte que les biocarburants représentent au moins 10 % des carburants utilisés pour le transport d'ici à 2020. Les progrès permanents de la technologie automobile et de la technologie des carburants, auxquels s'ajoute la volonté constante de garantir un niveau optimal de protection de l'environnement et de la santé, rendent nécessaire un réexamen périodique des spécifications relatives aux carburants, sur la base d'études et d'analyses complémentaires concernant l'influence des additifs et de la teneur en biocarburants sur les émissions polluantes. Il convient par conséquent de faire régulièrement rapport sur les possibilités de «décarbonisation» des carburants utilisés pour le transport.
- (12) L'utilisation de détergents peut contribuer à entretenir la propreté des moteurs et réduire ainsi les émissions polluantes. Actuellement, il n'existe aucun moyen satisfaisant permettant de tester les échantillons d'essence relativement à leurs propriétés détergentes. C'est pourquoi il incombe aux fournisseurs de carburants et de véhicules d'informer leurs clients des avantages que présente l'utilisation des détergents. Il conviendra toutefois que la Commission réexamine la situation afin de

---

<sup>19</sup> 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 (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1), modifiée par la directive 2004/26/CE (JO L 146 du 30.4.2004, p.1).

déterminer si les progrès ultérieurs permettent d'adopter une meilleure approche en vue de maximaliser l'utilisation et les avantages des détergents.

- (13) Il convient que les détails concernant le mélange d'éthanol dans l'essence, en particulier la limitation de la pression de vapeur et les variantes possibles pour éviter que les mélanges contenant de l'éthanol ne dépassent la pression de vapeur admissible, soient réexaminés sur la base de l'expérience acquise par l'application de la directive 98/70/CE.
- (14) Le mélange d'éthanol dans l'essence augmente la pression de vapeur du carburant ainsi obtenu; or, la pression de vapeur des mélanges d'essence doit être maîtrisée pour limiter les émissions de polluants dans l'air.
- (15) Le mélange d'éthanol dans l'essence modifie de façon non linéaire la pression de vapeur du mélange de carburant obtenu. Pour faire en sorte que la pression de vapeur de l'essence résultant du mélange de deux mélanges essence-éthanol autorisés reste inférieure à la limite autorisée, il est nécessaire de définir le dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite pour de tels mélanges de façon à ce qu'il corresponde à l'augmentation réelle de pression de vapeur observée lors de l'ajout d'un pourcentage donné d'éthanol dans l'essence.
- (16) Afin d'encourager l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone tout en respectant les objectifs en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, le mieux serait que les raffineurs proposent de l'essence à faible pression de vapeur en quantités suffisantes. Cela n'étant pas le cas pour le moment, la pression de vapeur maximale autorisée pour les mélanges contenant de l'éthanol est augmentée afin de permettre au marché des biocarburants de se développer.
- (17) La directive 98/70/CE dispose que certaines mesures sont arrêtées conformément à 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>20</sup>.
- (18) La décision 1999/468/CE a été modifiée par la décision 2006/512/CE qui instaure une procédure de réglementation avec contrôle pour les mesures de portée générale ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels d'un acte de base adopté selon la procédure visée à l'article 251 du traité, y compris en supprimant certains de ces éléments ou le complétant par l'ajout d'éléments non essentiels.
- (19) Dans le cadre de la mise en place d'un nouveau mécanisme de surveillance des émissions de gaz à effet de serre, il convient d'habiliter la Commission à définir la méthode à utiliser pour rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers. Ces mesures, de même que celles relatives à l'adaptation des méthodes d'analyse autorisées prévue à l'article 10 de la directive 98/70/CE, étant de portée générale et visant à compléter la présente directive par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, il convient qu'elles soient adoptées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle prévue par l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

---

<sup>19</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- (20) La directive 98/70/CE prévoit un certain nombre de spécifications relatives aux carburants, dont certaines sont désormais superflues. De plus, elle détaille diverses dérogations qui ont expiré. Par souci de clarté, il convient donc de supprimer ces éléments.
- (21) La technologie des biocarburants évolue. Des recherches complémentaires sont nécessaires sur toutes solutions possibles de conversion de la biomasse en carburants utilisables pour le transport. Il y a donc lieu de d'adopter une approche nuancée par rapport aux limites fixées dans la directive afin d'accroître, le cas échéant, l'utilisation de différents biocarburants, parmi lesquels le méthanol, l'éthanol, les alcools d'ordre plus élevé, les éthers et les autres composés oxygénés.
- (22) La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil<sup>21</sup> définit certains aspects de l'utilisation des carburants dans les transports par navigation intérieure. Il est nécessaire de mieux délimiter le champ d'application de cette directive par rapport à celui de la directive 98/70/CE. Les deux directives limitent la teneur en soufre des gazoles utilisés par les bateaux de navigation intérieure. Par souci de clarté et de sécurité juridique, il convient d'adapter ces directives de manière que cette limite ne soit fixée que par un seul acte.
- (23) Il convient donc de modifier en conséquence les directives 98/70/CE et 1999/32/CE.
- (24) La directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides<sup>22</sup> a été considérablement modifiée au fil du temps de sorte qu'elle ne contient plus d'éléments essentiels. Il y donc lieu de l'abroger.
- (25) Étant donné que les États membres ne sont pas à même de réaliser dans une mesure suffisante les objectifs concernant un marché unique des carburants destinés au transport routier et aux engins mobiles non routiers, ni de faire respecter les niveaux minimums de protection environnementale lors de l'utilisation desdits carburants, et qu'il serait plus efficace d'agir au niveau communautaire, car on créerait un marché unique pour ces carburants et on faciliterait l'établissement d'un tel marché pour les véhicules et engins utilisant lesdits carburants, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité visé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

---

<sup>21</sup> Directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 121 du 11.5.1999, p. 13).

<sup>22</sup> JO L 74 du 27.3.1993, p. 81. Directive modifiée par la directive 1999/32/CE.

*Article premier*  
**Modifications de la directive 98/70/CE**

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

1. À l'article 2, premier alinéa, le point 5 suivant est ajouté:

«5. Conditions climatiques de type polaire ou hivers rigoureux: des températures hivernales moyennes enregistrées pour la période d'octobre à avril dans la région ou dans l'État membre concerné, qui sont inférieures à la moyenne communautaire.»
2. L'article 3 est modifié comme suit:
  - a) Au paragraphe 2, les points a) et b) sont supprimés.
  - b) Au paragraphe 2, point c), les mots «ou à l'annexe V» sont ajoutés à la fin de la phrase.
  - c) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe III est signalé par un étiquetage comportant la mention «Essence à faible teneur en biocarburant» dans la ou les langues nationales.

Le carburant conforme aux spécifications énoncées à l'annexe V est signalé par un étiquetage comportant la mention «Essence à teneur élevée en biocarburant» dans la ou les langues nationales.»
  - d) Les paragraphes 4, 5 et 6 sont supprimés.
  - e) Le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«7. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, les États membres peuvent continuer à autoriser la commercialisation de petites quantités d'essence plombée dont la teneur en plomb ne dépasse pas 0,15 g/l, à concurrence de 0,5 % de la quantité totale commercialisée, qui sont destinées à être utilisées pour des véhicules de collection d'un type caractéristique et à être distribuées par des groupes d'intérêt commun.»
3. L'article 4 est modifié comme suit:
  - a) Le paragraphe 1 est modifié comme suit:
    - i. Les points a) et b) sont supprimés.
    - ii. Au point d), la mention «Sans préjudice du point c), est supprimée.

iii. Le point e) est remplacé par le texte suivant:

«e) Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre 2008, le carburant diesel ne puisse être commercialisé sur leur territoire que s'il est conforme aux spécifications environnementales énoncées à l'annexe IV.»

b) Les paragraphes 2, 3 et 4 sont supprimés.

c) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les États membres veillent à ce que les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles et forestiers, qui sont commercialisés sur leur territoire après le 1<sup>er</sup> janvier 2008 contiennent moins de 1 000 mg/kg de soufre. Le 31 décembre 2009 au plus tard, la teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles destinés aux engins mobiles non routiers et aux tracteurs agricoles et forestiers, à l'exclusion des bateaux de navigation intérieure, est de 10 mg/kg.»

d) Le paragraphe 6 suivant est ajouté:

«6. Les États membres veillent à ce que le 31 décembre 2009 au plus tard, la teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles destinés aux bateaux de navigation intérieure soit de 300 mg/kg. Les États membres font en sorte que cette teneur soit ramenée à 10 mg/kg le 31 décembre 2011 au plus tard.»

4. L'article 6 est modifié comme suit:

a) L'intitulé est remplacé par l'intitulé suivant: «Commercialisation de carburants ayant des spécifications environnementales plus strictes et une pression de vapeur plus élevée».

b) Le paragraphe 1 bis suivant est inséré:

«1bis Par dérogation à l'annexe III, un État membre peut adopter des mesures en vue d'autoriser sur l'ensemble de son territoire ou dans des régions déterminées de celui-ci, lorsque les températures hivernales moyennes sont extrêmement basses, une pression de vapeur plus élevée que la pression maximale fixée pour la période estivale à l'annexe III, note 5 en bas de page, et à l'annexe V, note 4 en bas de page.»

c) Au paragraphe 2, la mention «paragraphe 1» est remplacée par la mention «paragraphe 1 ou 1 bis».

5. Les articles 7 bis et 7 ter suivants sont insérés:

*«Article 7 bis*

**Réduction des émissions de gaz à effet de serre**

1. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, les États membres exigent des fournisseurs qui commercialisent des carburants destinés à être utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers qu'ils surveillent les émissions de gaz à effet de serre générées par ces carburants tout au long de leur cycle de vie et qu'ils en rendent compte dans des rapports.
2. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, les États membres exigent des fournisseurs des carburants destinés à être utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers qu'ils réduisent les émissions de gaz à effet de serre produites par ces carburants. Cette réduction est telle que chaque année civile jusqu'à 2020 compris, les émissions sont réduites de 1 % par rapport aux émissions de 2010. En 2020, le niveau déclaré des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants, par unité d'énergie, ne dépasse pas 90 % du niveau déclaré en 2010.
3. Les mesures nécessaires à la mise en œuvre d'un mécanisme de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants, sur la base d'une définition précise des éléments à prendre en considération pour le calcul de ces émissions afin de respecter les obligations établies aux paragraphes 1 et 2 du présent article, et qui sont destinées à modifier en les complétant des éléments non essentiels de la directive sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.

*Article 7 ter*

**Mélange d'éthanol dans l'essence**

Les mesures détaillées concernant le mélange d'éthanol dans l'essence, et en particulier la pression de vapeur fixée à l'annexe VI et les variantes possibles, qui sont destinées à modifier des éléments non essentiels de la directive en la complétant notamment, sont adoptées conformément à la procédure visée à l'article 11, paragraphe 2.»

6. L'article 8 bis suivant est inséré:

*«Article 8 bis*

**Additifs métalliques**

La Commission poursuit l'élaboration de méthodes d'essai adaptées eu égard à l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants.»

7. L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 9*  
**Rapport**

Le 31 décembre 2012 au plus tard et tous les trois ans par la suite, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, d'une proposition.

Ce rapport porte en particulier sur les points suivants:

- (a) l'utilisation des biocarburants dans le cadre de la présente directive, ainsi que l'utilisation et l'évolution de la technologie automobile, eu égard à l'objectif défini dans la stratégie de l'énergie présentée par la Commission\*, qui vise à parvenir à une part minimale de 10 % de biocarburants dans les carburants utilisés pour le transport d'ici à 2020, et à l'objectif de «décarbonisation» des carburants destinés au transport;
- (b) la politique de la Communauté en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules routiers;
- (c) les valeurs limites de pression de vapeur applicables aux mélanges éthanol-essence;
- (d) les valeurs limites d'émission polluantes applicables aux moteurs utilisés dans les applications de navigation intérieure, sur la base d'un examen des incidences des gaz polluants et des gaz à effet de serre;
- (e) l'augmentation de l'utilisation des détergents dans les carburants;
- (f) l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants.

\* COM(2007) 1 du 10.1.2007.»

8. L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

*«Article 11*  
**Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par un comité.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, points 1) à 4), et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, eu égard aux dispositions de l'article 8 de ladite décision.»

9. L'article 14 est supprimé.

10. L'annexe I est supprimée.

11. L'annexe II est supprimée.



12. L'annexe III est modifiée comme suit:

Le texte de la note 5 en bas de page est modifié par l'ajout du texte suivant: «Lorsque le carburant contient de l'éthanol, la pression de vapeur maximale en période estivale peut dépasser la limite de 60 kPa de la valeur indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI.»

13. L'annexe IV est modifiée comme suit:

(a) Sur la ligne correspondant aux «Hydrocarbures aromatiques polycycliques», l'entrée qui figure dans la colonne «Maximum» est remplacée par «8».

(b) Le texte de la note 3 en bas de page est remplacé par le texte suivant:

«(3) Jusqu'au 31 décembre 2008, les carburants diesel ayant une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg sont commercialisés et diffusés sur une base géographique judicieusement équilibrée sur le territoire de chaque État membre. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, tous les carburants diesel commercialisés sur le territoire d'un État membre ont une teneur maximale en soufre de 10 mg/kg.»

14. L'annexe V qui figure dans l'annexe de la présente directive est ajoutée.

15. L'annexe VI qui figure dans l'annexe de la présente directive est ajoutée.

#### *Article 2*

#### **Modifications de la directive 1999/32/CE**

L'article 4 ter de la directive 1999/32/CE est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, le point a) est supprimé.

b) Au paragraphe 2, le point b) est supprimé.

c) Le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

«2bis Lorsqu'ils se trouvent en mer, les bateaux de navigation intérieure titulaires d'un certificat attestant leur conformité à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1974, telle que modifiée, peuvent utiliser les carburants dont les spécifications figurent dans la présente directive.

Lorsqu'ils ne sont pas en mer, ces bateaux utilisent les carburants dont les spécifications figurent dans la directive 98/70/CE.»

#### *Article 3*

#### **Abrogation**

La directive 93/12/CEE est abrogée.

*Article 4*  
**Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le [31 décembre 2008]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

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 couvert par la présente directive.

*Article 5*  
**Entrée en vigueur**

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

*Article 6*  
**Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*

**ANNEXE**  
**ANNEXE V**

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

*Type: Essence à teneur élevée en biocarburant*

Paramètre (1)	Unité	Limites (2)	
		Minimum	Maximum
Indice d'octane recherche		95	—
Indice d'octane moteur		85	—
Pression de vapeur, période estivale (3)	kPa	—	60,0 (4)
Distillation:			
- pourcentage évaporé à 100 °C	% v/v	46,0	—
- pourcentage évaporé à 150 °C	% v/v	75,0	—
Composition en hydrocarbures:			
- oléfines	% v/v	—	18,0
- composés aromatiques	% v/v	—	35,0
- benzène	% v/v	—	1,0
Teneur en oxygène	% m/m	—	3,7
Composés oxygénés			
- Méthanol			3
- Éthanol (des agents stabilisants peuvent être nécessaires)	% v/v		10
- Alcool isopropylique	% v/v	—	12
- Alcool butylique tertiaire	% v/v	—	15
- Alcool isobutylique	% v/v	—	15
- Éthers contenant cinq atomes de carbone ou plus par molécule	% v/v	—	22
- autres composés oxygénés (5)	% v/v	—	15
Teneur en soufre	mg/kg	—	10
Teneur en plomb	g/l	—	0,005

(1) Les méthodes d'essai sont celles mentionnées dans la norme EN 228:1999. Les États membres peuvent adopter, le cas échéant, la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 228:1999 à condition qu'il puisse être établi que cette méthode assure au moins la même exactitude et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

(2) Les valeurs indiquées dans la spécification sont des «valeurs vraies». Pour établir leurs valeurs limites, les conditions de l'ISO 4259, "Produits pétroliers - Détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai" ont été appliquées. Pour fixer une valeur minimale, une différence minimale de 2R au-dessus de zéro a été prise en compte (R= reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles seront interprétés selon les critères décrits dans l'ISO 4259 (publiée en 1995).

(3) La période estivale débute au plus tard le 1er mai et ne se termine pas avant le 30 septembre. Dans les États membres qui connaissent des conditions climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux, la période estivale débute au plus tard le 1er juin et ne se termine pas avant le 31 août.

(4) Dans les États membres qui connaissent des conditions climatiques de type polaire ou des hivers rigoureux, la pression de vapeur maximale ne dépasse pas 70,0 kPa. Lorsque le carburant contient de l'éthanol, la pression de vapeur maximale en période estivale peut dépasser la limite de 60 kPa de la valeur indiquée dans le tableau figurant à l'annexe VI.

(5) Autres mono-alcools et éthers dont le point d'ébullition final n'est pas supérieur à celui mentionné dans la norme EN 228/1999.

## ANNEXE VI

### DÉROGATION CONCERNANT LA PRESSION DE VAPEUR AUTORISÉE POUR L'ESSENCE CONTENANT DE L'ÉTHANOL

Teneur en éthanol (% v/v)	Dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Lorsque la teneur en éthanol est comprise entre deux valeurs indiquées dans le tableau, le dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite est déterminé par extrapolation linéaire à partir des dépassements indiqués pour la teneur en éthanol immédiatement supérieure et pour la teneur immédiatement inférieure.