

Informations de base	
1996/0163(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Qualité de l'essence et des carburants diesel Modification 2001/0107(COD) Modification 2007/0019(COD) Modification 2012/0288(COD) Modification 2016/0375(COD) Modification 2021/0218(COD) Subject 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond précédente		Rapporteur(e) précédent(e)
			Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	HAUTALA Heidi (V)	24/09/1997
	ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	MAMÈRE Noël (ARE)	07/05/1996
	Commission pour avis précédente		Rapporteur(e) pour avis précédent(e)
			Date de nomination
	BUDG Budgets		
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	COX Pat (ELDR)	15/10/1996
	ENER Recherche, développement technologique et énergie	MCNALLY Eryl Margaret (PSE)	02/10/1996
	TRAN Transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions
			Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		2094
	Environnement		1956

Environnement	2017	1997-06-19
Environnement	1978	1996-12-09
Environnement	1990	1997-03-03
Environnement	2207	1999-10-12
Affaires sociales	2030	1997-10-07

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
25/11/1994	Informations supplémentaires		Résumé
18/06/1996	Publication de la proposition législative	COM(1996)0248 	Résumé
20/09/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
15/10/1996	Débat au Conseil		
09/12/1996	Débat au Conseil		
03/03/1997	Débat au Conseil		
19/03/1997	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
19/03/1997	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0096/1997	
09/04/1997	Débat en plénière		Résumé
02/06/1997	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1997)0271 	Résumé
07/10/1997	Publication de la position du Conseil	10050/2/1997	Résumé
23/10/1997	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
04/02/1998	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
04/02/1998	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0038/1998	
17/02/1998	Débat en plénière		Résumé
18/05/1998	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
29/06/1998	Réunion formelle du Comité de conciliation		Résumé
29/06/1998	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
11/08/1998	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3620/1998	
10/09/1998	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A4-0313/1998	
15/09/1998	Débat en plénière		
17/09/1998	Décision du Conseil, 3ème lecture		
13/10/1998	Signature de l'acte final		
13/10/1998	Fin de la procédure au Parlement		
28/12/1998	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1996/0163(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification 2001/0107(COD) Modification 2007/0019(COD) Modification 2012/0288(COD) Modification 2016/0375(COD) Modification 2021/0218(COD)
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 100A
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/4/10087

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0096/1997 OJ C 132 28.04.1997, p. 0005	19/03/1997	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0163/1997 OJ C 132 28.04.1997, p. 0125-0159	10/04/1997	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0038/1998 OJ C 080 16.03.1998, p. 0004	04/02/1998	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0074/1998 OJ C 080 16.03.1998, p. 0082-0092	18/02/1998	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A4-0313/1998 OJ C 313 12.10.1998, p. 0009	10/09/1998	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T4-0465/1998 OJ C 313 12.10.1998, p. 0023-0031	15/09/1998	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	10050/2/1997 OJ C 351 19.11.1997, p. 0001	07/10/1997	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1996)0248 	18/06/1996	Résumé
	COM(1997)0271		

Proposition législative modifiée	 OJ C 209 10.07.1997, p. 0025	02/06/1997	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1997)1874 	16/10/1997	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(1998)0241 	06/05/1998	Résumé
Document de suivi	COM(2004)0310 	27/04/2004	Résumé
Document de suivi	COM(2005)0069 	02/03/2005	Résumé
Document de suivi	COM(2006)0186 	28/04/2006	Résumé
Document de suivi	COM(2007)0617 	17/10/2007	Résumé
Document de suivi	COM(2008)0799 	01/12/2008	Résumé
Document de suivi	COM(2011)0113 	11/03/2011	Résumé
Document de suivi	COM(2011)0116 	11/03/2011	Résumé
Document de suivi	COM(2012)0127 	23/03/2012	Résumé
Document de suivi	COM(2012)0749 	13/12/2012	Résumé
Document de suivi	COM(2013)0456 	26/06/2013	Résumé
Document de suivi	COM(2013)0458 	26/06/2013	Résumé
Document de suivi	COM(2014)0127 	10/03/2014	Résumé
Document de suivi	COM(2015)0070 	25/02/2015	Résumé
Document de suivi	COM(2017)0049 	01/02/2017	Résumé
Document de suivi	COM(2017)0284 	31/05/2017	Résumé
Document de suivi	SWD(2017)0178 	31/05/2017	
Document de suivi	SWD(2017)0179 	31/05/2017	
Document de suivi	COM(2018)0056 	06/02/2018	
	COM(2019)0561		

Document de suivi		31/10/2019	Résumé
Document de suivi	COM(2020)0742 	19/11/2020	
Document de suivi	COM(2023)0655 	24/10/2023	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2014)0127	07/08/2014	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0473/1997 OJ C 206 07.07.1997, p. 0113	24/04/1997	Résumé
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3620/1998	11/08/1998	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

[Directive 1998/0070](#)
[OJ L 350 28.12.1998, p. 0058](#)

[Résumé](#)

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 23/03/2012 - Document de suivi

Conformément à la directive 98/70/CE, modifiée par la directive 2003/17/CE, la Commission présente **son huitième rapport annuel** sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne. Le rapport récapitule les informations fournies par les États membres concernant la qualité de l'essence et du gazole, et les volumes commercialisés, **pour l'année 2009**.

À l'exception du Luxembourg, qui n'avait pas remis de rapport pour les deux années précédentes, tous les États membres ont présenté un rapport complet pour 2009. Le Luxembourg a fourni des données sur les ventes de carburant mais n'a effectué aucun échantillonnage en 2009, de sorte que son rapport est incomplet au regard des exigences de la directive. En 2010, il a été signalé que le Luxembourg avait commencé à prélever des échantillons.

Le respect des délais de transmission des rapports s'est amélioré considérablement en 2009. Quatorze États membres ont transmis leur rapport de 2009 avant l'échéance annuelle.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

Respect des spécifications : la surveillance de la qualité des carburants en 2009 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées et que très peu de cas de dépassements ont été constatés.

Dans le cas de l'essence, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été détectés sont l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON), la pression de vapeur en été, la distillation/évaporation à 100/150 °C et la teneur maximale en soufre. Pour ce qui est du gazole, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été enregistrés sont la teneur en soufre, le point de distillation à 95% et l'indice de cétane.

Étant donné que les dépassements sont relativement rares et que la plupart des États membres prennent des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, la Commission n'a pas connaissance des éventuelles incidences négatives de ces dépassements sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Cependant, la Commission encourage les États membres à continuer à prendre des mesures pour garantir le respect de toutes les spécifications afin que de tels problèmes ne surviennent pas dans le futur. La Commission continuera à surveiller le respect des spécifications établies par la directive et proposera une action appropriée et proportionnée si cela s'avère nécessaire.

Teneur en soufre : la teneur moyenne en soufre a de nouveau diminué en 2009 et est nettement inférieure au niveau déclaré auparavant car l'année 2009 est la première année de notification depuis le passage obligatoire aux carburants sans soufre (<10 ppm) en vertu de la directive 2003/17/CE.

Systèmes nationaux de surveillance de la qualité des carburants : ceux-ci sont encore **très disparates**. Les dispositions de la directive devraient cependant concourir à leur harmonisation et contribuer à l'amélioration de la qualité des rapports.

L'adoption progressive de la **norme EN 14272** par les États membres renforce la cohérence des données disponibles pour l'évaluation des différents paramètres relatifs à la qualité des carburants et les États membres ont fait des efforts en vue d'améliorer leur compréhension des exigences en matière de rapports. Cependant, il reste quelques domaines clés à corriger:

- Les États membres sont encouragés à continuer à améliorer le respect des délais de transmission des informations.
- Plusieurs États membres n'effectuent pas un échantillonnage suffisant pour tous les carburants ou ne prélèvent pas suffisamment d'échantillons dans les stations-service (par opposition aux dépôts ou raffineries) pour satisfaire aux exigences de la norme européenne EN 14274. Les prélèvements dans les dépôts ou raffineries devraient être effectués en complément du nombre minimal d'échantillons requis dans les stations-service.
- Lorsque les États membres utilisent leurs propres systèmes nationaux, ceux-ci doivent être décrits en détail afin de vérifier leur respect de la norme européenne. Cette description devrait faire apparaître l'équivalence du système de surveillance en matière de fiabilité statistique avec la norme EN 14274.

La Commission note enfin que les rapports des États membres sont évalués en tenant compte de la saison afin d'assurer la comparabilité des synthèses à l'échelle de l'UE. Si un État membre a choisi une autre saison que celle spécifiée, il est souhaitable que des informations appropriées soient fournies dans l'annexe nationale du rapport de surveillance de la qualité des carburants.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 31/10/2019 - Document de suivi

Conformément à la directive 98/70/CE, les États membres sont tenus de faire rapport sur la qualité de l'essence et du carburant diesel utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne (2017).

La directive sur la qualité des carburants oblige les États membres à exiger des fournisseurs de carburants qu'ils réduisent d'au moins 6 %, d'ici au 31 décembre 2020, l'intensité d'émission de gaz à effet de serre (GES) sur l'ensemble du cycle de vie des carburants utilisés dans les transports, [c'est-à-dire les émissions de GES produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie fournie (carburants et énergie)] au minimum de 6 % d'ici au 31 décembre 2020 par rapport à la norme de base pour les carburants pour 2010 fixée à 94,1 g de CO₂eq/MJ.

Au total, 22 États membres, ainsi que l'Islande et la Norvège, ont fourni les données correspondantes dans le format approprié. L'Estonie, la Lituanie, la Pologne, le Portugal, la Roumanie et l'Espagne ont présenté des rapports sur la qualité des carburants mis sur le marché par les fournisseurs de carburants mais pas sur leur intensité en gaz à effet de serre.

Émissions de gaz à effet de serre et distance par rapport à l'objectif 2020

Selon les données fournies, l'intensité moyenne des émissions de GES des combustibles et de l'énergie fournis dans les 22 États membres déclarants en 2017 était inférieure de 3,4 % à celle de 2010. Cela correspond à une économie de 29 Mt d'équivalent dioxyde de carbone (CO₂eq) en 2017.

Pour garantir la réalisation de l'objectif minimal de réduction de 6 % d'ici 2020, la directive sur la qualité des carburants précise que les États membres peuvent exiger que les fournisseurs de carburants respectent un objectif intermédiaire de réduction de 4 % pour l'année 2017. Tous les États membres doivent prendre rapidement des mesures complémentaires en vue d'atteindre l'objectif fixé 2020 soit atteint.

Approvisionnement en carburant

Le rapport note que 22 États membres ont fait état de tous les combustibles fossiles, biocarburants et carburants d'origine non biologique entrant dans le champ d'application de la directive sur la qualité des carburants pour le transport routier et les engins mobiles non routiers. L'approvisionnement total en combustible déclaré était de 8 976 pétajoules (PJ), dont 95,5 % provenaient de combustibles fossiles et 4,5 % de biocarburants. Aucun carburant renouvelable d'origine non biologique n'a été déclaré en 2017. En 2017, l'approvisionnement en combustibles fossiles était dominé par le diesel (55,8 % ; 5 007 PJ), suivi par l'essence (27,6 % ; 2 474 PJ) et le gazole non routier (14,8 % ; 1 324 PJ). Le gaz de pétrole liquéfié et le gaz naturel comprimé représentaient au total 1,8 % (167 PJ).

Consommation de biocarburants

La consommation de biocarburants dans les États membres déclarants était dominée par le biodiesel (ester méthylique d'acide gras, EMAG) (62,3 % ; 267 PJ), suivi du bioéthanol (17,5 % ; 75 PJ) et l'huiles végétale hydrotraitée (HVO ; 16,6 % ; 71 PJ). L'éthyl-tertio-butyl-éther produit à partir de bioéthanol (bio-ETBE) et le biogaz représentent près de 3 % (12 PJ). Tous les autres biocarburants représentaient une part beaucoup plus faible (environ 1 %).

Essence, carburants diesel et teneur en biocomposants

Le diesel continue de dominer les ventes de carburant dans l'UE : 72,3 % (270 668 millions de litres) du carburant vendu en 2017 étaient du diesel et 27,7 % de l'essence (103 766 millions de litres). Les ventes d'essence en 2017 ont augmenté de 2,9 % par rapport à 2016, tandis que les ventes de diesel ont augmenté de 5,2 %.

Globalement, les ventes de carburants essence et diesel ont augmenté de 4,6 % par rapport à 2016. Ceci est le résultat d'une augmentation de la demande de transport qui l'emporte sur les gains d'efficacité du parc de véhicules.

La consommation de gazole est importante dans la plupart des États membres de l'UE, représentant plus de 60 % des ventes totales de gazole dans 23 États membres (tous sauf Chypre, la Grèce, Malte et les Pays-Bas ; la Roumanie n'a pas présenté de rapport complet pour 2017).

Conformité des carburants vendus aux valeurs limites de qualité

Dans l'ensemble, la qualité des carburants dans l'UE est élevée. La Bulgarie, Malte et la Suède ont vérifié et déclaré que l'essence et les carburants diesel étaient totalement conformes, tandis que neuf États membres ont vérifié et déclaré que l'essence (Autriche, Bulgarie, Grèce, Hongrie, Lituanie, Malte, Pays-Bas, Slovaquie et Suède) et sept pour le diesel (Bulgarie, Croatie, Chypre, Finlande, Lettonie, Malte et Suède) étaient totalement conformes. Un État membre (Belgique) a signalé plus de 100 cas de non-conformité pour l'essence en 2017. Les États membres ont signalé un total de 496 cas de non-conformité pour l'essence et 141 pour le diesel en 2017.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 31/05/2017 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport en application de l'article 9 de la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel.

Sur la base de l'évaluation de certaines parties de la directive menée dans le cadre de son programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), la Commission conclut que **la directive apporte une valeur ajoutée européenne** en améliorant et en préservant la qualité des carburants. Elle est jugée globalement adaptée à son objet et semble **atteindre ses objectifs** de manière efficace et efficiente.

Les éléments d'appréciation disponibles montrent **qu'une modification de la directive ne se justifie pas** à l'heure actuelle.

1) Qualité des carburants et questions liées aux gaz à effet de serre: la directive prévoit l'obligation pour les fournisseurs de carburant de réduire de **6%** par rapport à 2010 l'intensité d'émission de gaz à effet de serre de la palette de carburants qu'ils proposeront en 2020.

En vertu de la [directive \(UE\) 2015/652](#) du Conseil, qui doit être transposée le 21 avril 2017 au plus tard, les États membres sont tenus de contrôler et de déclarer de façon détaillée l'intensité d'émission de gaz à effet de serre (GES) des carburants. Les premiers rapports sont attendus en 2018. Les États membres ont déjà fait état de réductions nettes des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports d'environ 35 Mt équivalent CO₂ en 2014.

La Commission a proposé de ne pas maintenir au-delà de 2020 l'objectif relatif aux émissions de GES fixé par la directive sur la qualité des carburants. Au lieu de cela, c'est la directive sur les énergies renouvelables qui devrait servir d'instrument clé pour promouvoir la commercialisation de carburants renouvelables à faibles émissions d'ici à 2030. Dès lors, il n'est pas jugé opportun de proposer une modification de l'objectif de 6% pour 2020.

Plafonds d'incorporation: l'objectif de réduction de 6% des émissions de GES provenant des carburants incite à utiliser davantage de carburants à faible teneur en carbone, comme les biocarburants, dans le secteur des transports.

La Commission a fait réaliser une **étude** sur la faisabilité et les retombées économiques et environnementales d'une hypothétique augmentation des plafonds d'incorporation de biocarburants qui sont actuellement en vigueur. Les scénarios envisagés laissent à penser qu'il n'y aura **pas d'effet négatif sensible** sur les émissions polluantes des véhicules ni sur les raffineries.

Par ailleurs, le dernier rapport de suivi sur la qualité des carburants dans l'Union, établi pour 2014 et 2015, montre que les spécifications de l'essence et des carburants diesel établies dans la directive sur la qualité des carburants sont globalement bien respectées.

En conséquence, la Commission ne juge **pas opportun, de modifier les spécifications des carburants** sur le marché libre en ce qui concerne les plafonds d'incorporation de biocarburants qui sont en vigueur dans l'UE.

Liens avec les normes d'émission de CO₂: selon le rapport, il serait possible d'améliorer la conception des moteurs pour qu'ils puissent utiliser une essence à indice d'octane recherche (RON) plus élevé, permettant de meilleurs taux de compression, ce qui entraîne une diminution de la consommation de carburant et partant, une réduction des émissions de CO₂.

Étant donné que les spécifications actuelles autorisent déjà la commercialisation d'essence à indice RON plus élevé, rien ne semble pour le moment justifier leur modification.

2) Qualité des carburants et questions environnementales: un des objectifs de la directive sur la qualité des carburants est de réduire la pollution atmosphérique causée par les véhicules.

Entre 1995 et 2013, dans le secteur des transports, les émissions de SOx ont marqué un recul de 98%, celles de plomb de 95%, celles de NOx de 51%, celles de PM10 de 42%, et celles de HAP de 62%.

Spécifications environnementales applicables aux carburants destinés aux engins mobiles non routiers: la Commission a analysé la possibilité d'étendre les exigences applicables aux carburants diesel destinés à être utilisés dans les véhicules routiers aux carburants pour engins mobiles non routiers. Selon cette analyse, il est **peu probable qu'une telle extension ait une incidence notable** dans la plupart des États membres en ce qui concerne la pollution atmosphérique.

Additifs pour carburants: les normes européennes relatives à la qualité des carburants (EN 228 pour l'essence et EN 590 pour les carburants diesel) autorisent l'utilisation d'additifs afin d'améliorer la qualité de fonctionnement. La Commission estime que la pratique actuelle de **normalisation volontaire** s'est traduite par un niveau approprié d'utilisation des détergents et d'avantages connexes. Aucune action supplémentaire n'est donc requise.

Additifs métalliques: les exigences légales de surveillance de la qualité et d'échantillonnage des carburants incombant aux États membres en ce qui concerne les additifs métalliques pour carburants se limitent au plomb et au MMT. La Commission n'a pas connaissance de l'utilisation d'autres additifs métalliques pour carburants qui seraient vendus par l'intermédiaire du réseau de distribution des carburants.

Constituants de l'essence et des carburants diesel réglementés par la législation dans le domaine de l'environnement: les informations disponibles ne permettent pas de déterminer la quantité de constituants des carburants prise en considération au titre de la directive-cadre sur l'eau. En conséquence, rien pour le moment ne justifie de modifier les spécifications des carburants à cet égard.

Pression de vapeur: celle-ci est fixée à 60 kPa pour l'essence en période estivale, afin de réduire les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) des véhicules routiers. Selon un rapport établi pour la Commission, une nouvelle réduction de la pression de vapeur maximale autorisée aurait des répercussions pour l'industrie des carburants, qui se traduiraient par une augmentation des coûts d'investissement et d'exploitation.

En conclusion, la Commission entend continuer de **s'assurer du respect des spécifications environnementales applicables aux carburants** qui sont établies par la directive sur la qualité des carburants et de suivre l'incidence de celle-ci sur la protection de l'environnement et de la santé humaine et sur le marché intérieur des carburants, des véhicules et des engins mobiles non routiers.

La Commission suivra également la **transposition des dispositions relatives à l'objectif de réduction des émissions de GES** de la directive sur la qualité des carburants, qui doit intervenir au plus tard en avril 2017.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 01/02/2017 - Document de suivi

Conformément à la directive 98/70/CE, la Commission a présenté un rapport en ce qui concerne la qualité de l'essence et des carburants diesel utilisés pour le transport routier dans l'Union pour les années de référence 2014 et 2015.

Les données de surveillance de la qualité des carburants communiquées pour les années considérées permettent de tirer les conclusions suivantes :

- le nombre d'infractions aux spécifications applicables à l'essence et aux carburants diesel prévues par la directive sur la qualité des carburants est très limité ;
- tous les États membres appliquent les spécifications relatives aux carburants selon lesquelles les carburants routiers doivent contenir moins de 10 ppm de soufre ;
- les États membres se sont mieux acquittés de leurs obligations en matière de rapport et de surveillance, grâce à l'amélioration de leurs systèmes de surveillance de la qualité des carburants et, partant, à un échantillonnage des carburants plus complet et plus fiable ;
- en 2014, les États membres ont tous communiqué les informations minimales requises concernant la conformité des carburants. La Commission a demandé un complément d'information aux États membres qui n'avaient pas fourni les données nécessaires en 2015 ;
- pendant les deux années considérées, peu de carburants non conformes auraient été mis sur le marché. Les États membres ont indiqué avoir pris les mesures nécessaires pour retirer de la vente les carburants non conformes ;
- il n'existe aucune preuve d'une quelconque répercussion négative sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs qui serait due à ces cas de non-conformité.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 01/12/2008 - Document de suivi

La Commission a présenté son rapport annuel sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne (année de référence 2006).

La directive 98/70/CE prévoit des spécifications minimales basées sur des critères sanitaires et environnementaux pour les carburants utilisés dans les véhicules équipés de moteur à allumage commandé ou de moteur à allumage par compression. La qualité des carburants revêt une importance particulière du point de vue environnemental. Conformément à cette directive, la Commission publie chaque année un rapport sur la qualité des carburants dans les États membres. Le présent rapport est le 5^{ème} du genre. Il récapitule les informations fournies par les États membres concernant la qualité de l'essence et du gazole, et les volumes commercialisés, pour l'année 2006. Tous les États membres, à l'exception de Malte, ont remis leur rapport national pour 2006.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

- la surveillance de la qualité des carburants en 2006 montre que **les spécifications définies pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées**. Cette année encore, peu de dépassements ont été constatés. Dans le cas de l'essence, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été détectés sont l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON), la pression de vapeur en été et la distillation/évaporation à 100/150° C. Pour ce qui est du gazole, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été enregistrés sont la teneur en soufre, le point de distillation à 95%, l'indice de cétane et la densité ;

- la Commission n'a connaissance **d'aucune information indiquant que ces dépassements auraient eu des répercussions négatives** sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs, mais elle continue à inciter les États membres à adopter des mesures pour que les valeurs soient totalement respectées. La Commission reste toutefois préoccupée par ces dépassements et continuera à surveiller le respect des prescriptions fixées par la directive pour la qualité des carburants. Elle continuera en outre à examiner la possibilité d'utiliser une analyse statistique plus détaillée des données communiquées ;

- la **proportion de carburants à teneur en soufre inférieure à 10 ppm et à 50 ppm** a augmenté entre 2001 et 2005. En 2006, l'augmentation est sensible, car la teneur en soufre doit désormais être inférieure à 50 ppm et tous les États membres de l'UE ont l'obligation de commercialiser des carburants à teneur en soufre inférieure à 10 ppm. Des carburants sans soufre sont commercialisés dans la majorité des États membres en 2006 (ce n'est pas encore le cas au Royaume-Uni, à Malte et à Chypre). Toutefois, selon des indications récentes, il arrive encore que les différentes qualités de carburant ne soient pas étiquetées dans certains États membres ;

- cette **absence d'étiquetage** pourrait faire obstacle au lancement de véhicules faisant appel à une technologie nécessitant des carburants sans soufre avant que la commercialisation exclusive de ces carburants ne devienne obligatoire en 2009 (en effet, sans étiquetage, les consommateurs ne peuvent opter pour ces carburants). La Belgique, l'Irlande, la Lettonie, le Luxembourg, la République tchèque, la Slovaquie et la Slovénie sont des pays où des mesures pourraient être prises pour garantir l'étiquetage des carburants sans soufre dans les années à venir ;

- en général, les États membres ont fourni **très peu d'informations sur la disponibilité géographique des carburants sans soufre**. La plupart se sont contentés de signaler que ces carburants étaient largement disponibles, mais n'ont donné aucune information complémentaire permettant d'évaluer précisément cette disponibilité géographique ;

- enfin, **les systèmes de surveillance de la qualité des carburants mis en place au niveau national varient considérablement**, et une harmonisation est nécessaire pour obtenir des résultats transparents et comparables. Les dispositions de la directive devraient cependant concourir à leur harmonisation et améliorer la qualité des rapports.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 02/03/2005 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté son Deuxième rapport annuel sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne. Conformément à la directive 98/70/CE, le présent rapport résume les contributions nationales concernant la qualité de l'essence et du gazole et les volumes commercialisés pour l'année 2003. Tous les États membres ont remis leur rapport national pour 2003, sauf la France.

La surveillance de la qualité des carburants en 2003 montre que les spécifications pour l'essence et le gazole définies dans la directive 98/70/CE ont généralement été respectées. Très peu d'infractions ont été constatées. Dans le cas de l'essence, les principaux paramètres posant problème concernent l'indice d'octane (RON, au moins 14 échantillons), la tension de vapeur en été (DVPE, au moins 10 échantillons) et la distillation-évaporation à 100 °C (au moins 6 échantillons). En ce qui concerne le gazole, les principaux paramètres posant problème sont la teneur en soufre (5 échantillons), le point de distillation à 95 % (2 échantillons), l'indice de cétane (1 échantillon), la densité (1 échantillon) et les HPA (1 échantillon). La Commission n'a pas relevé d'incidences négatives sur les émissions des véhicules ou le fonctionnement des moteurs, mais elle continue à inciter les États membres à prendre des mesures pour que les valeurs soient totalement respectées, ce que font la plupart d'entre eux.

En ce qui concerne la réduction de la pollution de l'air et la mise en place d'une nouvelle technologie des moteurs, on constate entre 2001 et 2003 une augmentation notable de la proportion des carburants ayant une teneur en soufre inférieure à 10 ppm et à 50 ppm. Comme le montre le rapport, la teneur en soufre de l'essence et du gazole a généralement tendance à baisser.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 28/04/2006 - Document de suivi

La Commission européenne présente son troisième rapport annuel sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne. Ce rapport récapitule les contributions nationales concernant la qualité de l'essence et du gazole et les volumes commercialisés pour l'année 2004. Tous les États membres ont remis leur rapport national pour 2004, sauf la France.

La surveillance de la qualité des carburants en 2004 montre que les spécifications prévues pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées. Peu d'infractions ont été constatées.

- Dans le cas de l'**essence**, les principaux paramètres posant problème concernent une nouvelle fois l'indice d'octane recherche (RON, min. 34 échantillons), la tension de vapeur en été (DVPE, min. 43 échantillons) et la distillation-évaporation à 100°C (min. 17 échantillons).

- En ce qui concerne le **gazole**, les paramètres posant problème sont la teneur en soufre (22 échantillons), le point de distillation à 95% (24 échantillons), l'indice de cétane (min. 7 échantillons) et la densité (min. 5 échantillons).

Si plusieurs États membres ont fait état d'échantillons non conformes, beaucoup moins d'échantillons ont dépassé les valeurs limites (et les limites de tolérance applicables aux méthodes d'essai) qu'au cours des années précédentes. Cependant, la République tchèque et la Pologne ont toutes deux déclaré un grand nombre d'échantillons dépassant les valeurs limites.

La Commission n'a pas relevé d'incidences négatives sur les émissions des véhicules ou le fonctionnement des moteurs en rapport avec ces dépassements, mais elle continue à inciter les États membres à prendre des mesures pour que les valeurs soient totalement respectées. La plupart d'entre eux le font déjà, et les mesures prises en cas de manquement sont précisées dans le rapport. La Commission continuera d'insister pour que les États membres garantissent le respect total des prescriptions fixées pour la qualité des carburants par la directive.

- En ce qui concerne la réduction de la **pollution atmosphérique** et la mise en place de nouvelles technologies des moteurs, on constate une augmentation notable de la proportion de carburants ayant une teneur en soufre inférieure à 10 ppm et à 50 ppm entre 2001 et 2004 dans l'UE des 15. La teneur en soufre dans l'UE des 10 nouveaux États membres est nettement plus élevée, si bien que la moyenne de ce paramètre dans l'ensemble de l'UE a connu une légère augmentation entre 2003 et 2004.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 06/05/1998 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Sur les 36 amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture, la Commission en retient 3 en totalité, 4 partiellement et 1 en principe. Les amendements retenus visent en particulier à : - supprimer l'indication de la date d'application (01/01/2000) des spécifications et de la commercialisation des carburants; - introduire la notion de procédures communes d'échantillonnage et d'essai dans les systèmes de surveillance des carburants des États membres; - énoncer que des modifications de la composition du carburant entraînent immédiatement la réduction des émissions de moteur à allumage commandé (qui fonctionnent à l'essence) dans les zones urbaines; - proposer des spécifications particulières pour les carburants utilisés par les flottes de véhicules captives (autobus, taxis, véhicules utilitaires, etc), et notamment pour le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel et les biocarburants; - instaurer un comité consultatif en demandant que la Commission tienne le plus grand compte de l'avis de ce comité.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 18/06/1996 - Document de base législatif

OBJECTIF : sur la base des résultats du programme Auto-Oil, auquel la Commission, l'industrie pétrolière et l'industrie automobile européennes coopèrent depuis trois ans, la proposition de directive vise à améliorer la qualité des carburants (essence et diesel) en vue de réduire les émissions des véhicules automobiles. CONTENU : la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil prévoit : - des valeurs limites harmonisées qui devront être appliquées en l'an 2000 pour différents paramètres de l'essence sans plomb et du diesel tels que le benzène, les aromatiques ou le soufre. A partir de cette date, seuls les carburants conformes aux spécifications fixées par la directive pourront être commercialisés sur le territoire des États membres; - l'élimination progressive de l'essence plombée d'ici au 01/01/2000 (une dérogation temporaire pourra être accordée par la Commission pendant trois ans aux États membres justifiant de sérieux problèmes socio-économiques); - la possibilité pour les États membres, dans certaines zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique, d'exiger la commercialisation de carburants spéciaux au moyen d'une demande de dérogation présentée à la Commission et justifiée pour des raisons liées à la qualité de l'air et à l'effet prévu des mesures envisagées; - la possibilité pour la Commission d'autoriser des valeurs limites plus élevées dans un État membre, en cas de modification inattendue de l'approvisionnement en pétrole brut, pour une période n'excédant pas six mois; - l'élaboration d'un système de surveillance uniforme de la qualité des carburants distribués sur le marché, avec l'aide du Comité européen de normalisation (CEN). Les États membres soumettront à la Commission, à partir de 2002, une synthèse des résultats et une description de leur programme national de surveillance; - le réexamen des nouvelles spécifications des carburants au plus tard à la fin 1998 en fonction des objectifs de la Communauté en matière de qualité de l'air et de la rentabilité de ces mesures.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 16/10/1997 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission constate que la position commune représente un léger renforcement de la sévérité de ses propositions. Cependant, elle estime que la structure de base du texte reste très proche de sa proposition initiale. De plus, le texte conserve le principe du rapport coût-efficacité ainsi que l'engagement de baser les prochaines propositions sur des évaluations scientifiques et techniques approfondies. La Commission se félicite également du fait que la position commune ait reçu le soutien unanime de tous les États membres.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 18/02/1998 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de Mme Heidi HAUTALA (Verts, D), le Parlement européen a rétabli les amendements-clés de la première lecture. Le Parlement convient avec le Conseil que la commercialisation de l'essence plombée doit être interdite dans toute l'Union à partir du 01/01/2000, sauf là où cette interdiction susciterait des problèmes socio-économiques sévères. Dans ce cas, l'échéance pourrait être reportée au 01/01/2005. Le Parlement estime toutefois que l'essence plombée commercialisée après le 01/01/2000 devra répondre à toutes les autres spécifications environnementales qui entreront en vigueur à cette date. En outre, l'essence sans plomb commercialisée à partir du 01/01/2000 doit répondre à des spécifications environnementales plus strictes (valeurs inférieures à celles prévues par le Conseil pour les oléfines, les hydrocarbures aromatiques, l'oxygène et le soufre). Cette échéance peut être reportée au 01/01/2001 si les industries d'un Etat membre se heurtent à de graves difficultés pour modifier leurs procédés de fabrication. A partir du 01/01/2000, le carburant diesel devra aussi répondre à des spécifications environnementales strictes. Cette échéance pourra être reportée au 01/01/2003 en cas de graves difficultés socio-économiques. Un renforcement des spécifications obligatoires pour l'essence et le carburant diesel est prévu pour le 01/01/2005. En outre, les Etats membres pourront imposer, dans des zones spécifiques, des spécifications environnementales plus strictes que celles prévues par la directive, si la pollution atmosphérique constitue un problème grave et récurrent. De plus, un carburant diesel de meilleure qualité que celui correspondant aux spécifications minimales devrait être disponible à partir de l'an 2000 et les Etats membres devraient pouvoir consentir des avantages fiscaux aux carburants les plus avancés. A l'occasion de la révision future de la directive, la Commission pourrait prévoir des spécifications particulières pour les carburants utilisés par les autobus, les taxis et les véhicules utilitaires fixer des niveaux pour le LPG, le gaz naturel et les biocarburants. Enfin, le Parlement demande que la Commission soit assistée par un comité consultatif.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 24/04/1997

Le Comité invite la Commission à prévoir, tant dans les programmes cadres de recherche que dans une fiscalité sélective orientée vers une utilisation durable des véhicules privés, des éléments visant à soutenir l'industrie automobile, incluant des incitations en faveur des "voitures propres" et favorisant la mise en oeuvre du programme auto-oil. Le Comité juge inutile de réviser comme le propose la Commission, avant le 31 décembre 1998, les qualités des carburants et les limites d'émission des véhicules. Cette position se base essentiellement sur la nécessité d'attendre l'effet combiné des différentes mesures prises en matière de qualité de l'air dans les zones urbaines européennes, avant de juger s'il est nécessaire ou non d'adopter des mesures complémentaires, qui devraient être dans tous les cas dûment justifiées en termes de coût/efficacité. Le Comité se félicite qu'en ce qui concerne l'échéance 2005, le programme auto-oil II soit d'ores et déjà en cours d'élaboration. Le Comité partage les réflexions de la Commission sur la nécessité de disposer d'objectifs de référence susceptibles d'être testés à l'aide d'une base scientifique et économique solide. C'est pourquoi il invite la Commission et l'industrie à accélérer les travaux relatifs au programme auto-oil afin de pouvoir définir des objectifs de référence appropriés avant l'an 1999. Le Comité considère que les incitations fiscales en matière d'environnement ne sont acceptables que si elles servent à accélérer l'application de normes plus strictes adoptées au niveau communautaire, si elles sont calculées en tant que part du coût additionnel pour appliquer ces normes et enfin si elles ne causent pas de distorsion de concurrence.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 07/10/1997 - Position du Conseil

La position commune s'écarte de la proposition de la Commission sur un certain nombre de points afin, d'une part, de permettre d'améliorer davantage la qualité des carburants et de donner à la profession des indications claires pour le long terme et, d'autre part, de mieux tenir compte des situations nationales particulières. Les principaux changements apportés à la proposition modifiée portent sur les points suivants: - Définitions: les carburants diesel destinés aux engins mobiles non routiers et aux tracteurs agricoles ne sont pas couverts par la directive; - Essence plombée: le délai prévu pour la dérogation à l'interdiction définitive a été repoussé au 01/01/2005 (au lieu de 2002). Une condition a été ajoutée pour l'octroi d'une dérogation, à savoir le critère des retombées générales bénéfiques pour l'environnement compte tenu, par exemple, des différentes situations climatiques. De plus, les Etats membres peuvent autoriser la commercialisation de petites quantités d'essence plombée destinée, entre autres, aux voitures de collection; - Teneur en soufre de l'essence sans plomb: le Conseil a prévu une dérogation jusqu'au 01/01/2003, dérogation qui a permis un compromis sur une teneur en soufre de 150 mg/kg pour l'essence sans plomb; - Spécifications obligatoires pour l'essence et le diesel à compter du 01/01/2000: le Conseil a réduit la teneur en benzène de 2 à 1% et la teneur en soufre de 200 à 150 mg/kg. La teneur en composés aromatiques est réduite de 45 à 42%. La position commune introduit également des spécifications environnementales indicatives applicables au carburant pour 2005. Ces spécifications concernent les teneurs en soufre et en composés aromatiques de l'essence et la teneur en soufre du diesel. Elles seront confirmées, modifiées ou complétées par une proposition que la Commission présentera au plus tard le 30/06/1999. La position commune prévoit également: - que l'amélioration de la qualité des carburants diesel exigée à partir de 2005 pourrait être introduite sur le marché de façon progressive; - que les futures propositions de la Commission incluront également des spécifications environnementales pour les carburants de substitution tels que le gaz naturel comprimé, le gaz de pétrole liquéfié et les biocarburants. A noter également que la procédure du comité consultatif a été remplacée par une procédure de type III B. Enfin, des mesures transitoires sont prévues pour l'Autriche.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 13/10/1998 - Acte final

OBJECTIF: réduire les émissions polluantes des voitures particulières par l'introduction de nouvelles spécifications environnementales applicables à l'essence et aux carburants diesel. MESURE DE LA COMMUNAUTE: directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil, concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE. CONTENU: la directive fait partie d'une stratégie générale visant à maîtriser les émissions atmosphériques dues aux transports routiers. Elle vise à répondre à l'engagement de la directive 93/12/CE, qui a prévu l'adoption ultérieure de valeurs cibles comportant une réduction substantielle des émissions des véhicules à moteur après l'an 2000. La directive établit les spécifications environnementales applicables successivement (à partir du 01/01/2000 et du 01/01/2005) aux carburants pour les véhicules équipés de

moteur à allumage commandé (essence) et de moteur à allumage à compression (diesel). La commercialisation de l'essence plombée sera interdite à partir de l'an 2000. En ce qui concerne l'essence sans plomb et le carburant diesel, la directive prévoit l'amélioration progressive de la qualité environnementale. Les exigences environnementales seront applicables à partir de l'an 2000 et 2005 successivement. Le Conseil a fixé la teneur en plomb de l'essence plombée à 0,15 g/l maximum, la teneur en benzène à 1%, la teneur en soufre à 150 mg/kg et la teneur en composés aromatiques à 42% (annexe I). Par dérogation aux dispositions générales de la directive, les Etats membres peuvent dans certains cas spécifiques continuer à autoriser la mise sur le marché de l'essence ou des carburants diesel non conformes à la directive. Ces dérogations sont autorisées: - pour l'essence plombée: jusqu'au 01/01/2005 au plus tard, à condition que les Etats membres en fassent la demande auprès de la Commission avant le 31/08/1999 sur la base de graves problèmes socio-économiques ou pour des raisons ayant trait à la santé ou à l'environnement, compte tenu, entre autres, de la situation climatique dans l'Etat membre concerné; - pour la teneur en soufre dans l'essence sans plomb et les carburants diesel: jusqu'au 01/01/2003 et au 01/01/2007, selon le cas, à condition que les Etats membres en fassent la demande auprès de la Commission avant le 31/08/1999 et le 31/08/2003, respectivement en apportant la preuve de graves difficultés industrielles. La commercialisation de petites quantités d'essence plombée restera permise après le 01/01/2000 pour l'utilisation dans certains véhicules de collection. Les Etats membres peuvent imposer des normes plus strictes aux carburants commercialisés sur leur territoire afin de protéger l'environnement ou la santé des personnes dans une zone déterminée écologiquement sensible. Ils doivent en faire la demande motivée et préalable à la Commission, qui prendra une décision sous réserve d'une décision contraire du Conseil. Les Etats membres surveillent le respect des exigences environnementales des carburants en utilisant les méthodes d'analyse définies par la directive. La Commission stimulera l'établissement d'un système uniforme européen pour la surveillance de la qualité des carburants. La Commission présentera périodiquement, et pour la première fois le 31/12/1999, des propositions de révision de la directive à la lumière des nouvelles connaissances acquises. La directive est dotée d'un comité de réglementation qui limite les pouvoirs du Conseil au profit de la Commission. Les valeurs-limites ne pourront plus être modifiées autrement qu'en codécision. ENTREE EN VIGUEUR: 28/12/1998. ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION: 01/07/1999.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 10/04/1997 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Noël MAMERE (V, F), le Parlement européen réclame des valeurs obligatoires minimales plus sévères que celles proposées par la Commission européenne pour l'essence et le diesel. En ce qui concerne la teneur en soufre du diesel, il propose la coexistence, dans un premier temps, de deux types de diesel, un diesel "sale" avec une valeur de 100 ppm de soufre et un diesel "propre" à 30 ppm, ce dernier devant seul subsister après 2005. Le Parlement introduit une dérogation permettant aux Etats membres qui seraient confrontés à de graves difficultés économiques au-delà du 01/01/2000, de continuer d'autoriser, jusqu'au 01/01/2005 maximum, la mise sur le marché sur leur territoire de carburants répondant à d'autres spécifications. A noter que des spécifications particulières sont demandées pour les carburants (diesel, GPL, GNV) qu'utilisent les autobus, les taxis et les véhicules utilitaires, lesquels sont largement responsables de la pollution urbaine. Le Parlement souhaite également une proposition de la Commission permettant l'utilisation active de mesures d'incitation fiscale (en modulant les droits d'accises) afin de faciliter l'introduction de carburants améliorés.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 17/10/2007 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté son 4^{ème} rapport annuel sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne (année de référence 2005).

La directive 98/70/CE prévoit des spécifications minimales basées sur des critères sanitaires et environnementaux pour les carburants utilisés dans les véhicules équipés de moteur à allumage commandé ou de moteur à allumage par compression. La directive 2003/17/CE modifiant la directive 98/70/CE prévoit une réduction supplémentaire de la teneur en soufre de l'essence et du gazole.

Conformément à directive 98/70/CE, le présent rapport récapitule les informations fournies par les États membres concernant la qualité de l'essence et du gazole, et les volumes commercialisés, pour l'année 2005. Tous les États membres, à l'exception de la France, ont remis leur rapport national pour 2005.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

La surveillance de la qualité des carburants en 2005 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées. Cette année encore, peu de dépassements ont été constatés. Dans le cas de l'essence, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été détectés sont l'indice d'octane recherche (RON), la pression de vapeur en été et la distillation/évaporation à 100 /150° C. Pour ce qui est du gazole, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été enregistrés sont la teneur en soufre, le point de distillation à 95%, l'indice de cétane et la densité.

Si plusieurs États membres ont fait état d'échantillons non conformes, en général les échantillons dépassant les valeurs limites (et les limites de tolérance applicables pour les méthodes d'essai) ont été beaucoup moins nombreux que les années précédentes. Toutefois, plusieurs États membres de l'UE-10 ont déclaré un grand nombre d'échantillons non conformes aux valeurs limites.

La teneur en soufre du gazole s'est révélée problématique en 2005 (essentiellement dans l'UE 10), en raison de l'entrée en vigueur de la nouvelle limite contraignante de moins de 50 ppm au 1er janvier 2005. Au début de cette année-là, plusieurs États membres de l'UE-10 ont rencontré des problèmes en raison de ventes de qualités plus riches en soufre, et il est apparu que le nombre d'échantillons contaminés par du gazole (ou carburant diesel) à plus haute teneur en soufre était plus élevé que les années précédentes.

La Commission n'a pas connaissance d'incidences négatives sur les émissions des véhicules ou le fonctionnement des moteurs en rapport avec ces dépassements, mais elle continue à inciter les États membres à adopter des mesures pour que les valeurs soient totalement respectées. La plupart d'entre eux le font déjà, et les mesures prises en cas de manquement sont précisées – lorsqu'elles ont été mentionnées – dans les chapitres consacrés à chaque pays dans le rapport détaillé pour l'année 2005. La Commission continuera à surveiller le respect des spécifications de qualité des carburants fixées par la directive et a l'intention d'améliorer son analyse des données fournies à partir de l'année de référence 2006.

En ce qui concerne la réduction de la pollution atmosphérique et les progrès de la technologie des moteurs, on constate une augmentation notable de la proportion de carburants à teneur en soufre inférieure à 10 ppm et à 50 ppm entre 2001 et 2005 dans l'UE-15. Depuis 2005, tous les carburants doivent avoir une teneur en soufre inférieure à 50 ppm et tous les États membres ont l'obligation de commercialiser des carburants à teneur en soufre inférieure à 10 ppm. La teneur moyenne en soufre en 2005 est nettement plus faible que celle déclarée en 2004.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 11/03/2011 - Document de suivi

Conformément à la directive 98/70/CE, modifiée par la directive 2003/17/CE, la Commission présente son **septième rapport annuel** sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne. Le rapport récapitule les informations fournies par les États membres concernant la qualité de l'essence et du gazole, et les volumes commercialisés, pour l'année 2008. Tous les États membres, à l'exception du Luxembourg qui n'avait déjà pas remis de rapport pour 2007, ont remis leur rapport national pour 2008.

Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

- **La qualité de conception du système de surveillance de la qualité des carburants des États membres continue de s'améliorer**, de même que le degré de respect des valeurs limites et les informations communiquées dans les rapports. La surveillance de la qualité des carburants en 2007 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées et que très peu de cas de dépassements ont été constatés. Dans le cas de l'essence, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été détectés sont l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON), la pression de vapeur en été et la distillation/évaporation à 100/150°C. Pour ce qui est du gazole, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été enregistrés sont la teneur en soufre et le point de distillation à 95%.

- Étant donné que les dépassements sont relativement rares et que la plupart des États membres prennent des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, la Commission n'a pas connaissance des éventuelles incidences négatives de ces dépassements sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Cependant, la Commission encourage les États membres à **continuer à prendre des mesures** pour garantir le respect de toutes les spécifications afin que de tels problèmes ne surviennent pas dans le futur. Elle continuera à superviser le respect des spécifications établies par la directive pour la qualité des carburants et proposera une action appropriée et proportionnée si cela s'avère nécessaire.

- Toutes les ventes d'essence et de gazole dans l'UE sont désormais constituées de **carburants pauvres en soufre et de carburants sans soufre**. Sur les ventes totales d'essence, 55% correspondent à la qualité pauvre en soufre et 45% à la qualité sans soufre (teneur en soufre inférieure à 10 ppm). Pour ce qui est du gazole, ces proportions s'élèvent respectivement à 49% et 51% des ventes.

- **La teneur moyenne en soufre a diminué en 2008** et est nettement inférieure au niveau déclaré en 2004. Il s'agit de la diminution la plus importante depuis 2005, date à laquelle les carburants pauvres en soufre sont devenus obligatoires et où les carburants sans soufre ont été introduits dans l'UE. L'année 2008 est la dernière année où les carburants pauvres en soufre étaient autorisés en vertu de la directive. La diminution de la teneur moyenne en soufre peut dès lors s'expliquer par le fait que les États membres se préparaient à respecter la valeur limite fixée pour 2009, inférieure à 10 ppm.

- Cependant, dans un certain nombre d'États membres, **les carburants sans soufre ne sont toujours pas étiquetés correctement à la pompe**. Cela a pu faire obstacle au lancement de véhicules faisant appel à une technologie nécessitant des carburants sans soufre avant que la commercialisation exclusive de ces carburants ne devienne obligatoire en 2009. En l'absence d'étiquetage, les consommateurs n'ont pas la possibilité de choisir des carburants sans soufre et sont moins enclins à utiliser une technologie nécessitant ce type de carburants. De plus, les États membres ont fourni peu d'informations sur la disponibilité géographique des carburants sans soufre. La plupart se sont contentés de signaler que ces carburants étaient largement disponibles, mais n'ont donné aucune information complémentaire permettant d'évaluer précisément cette disponibilité géographique. Cependant, à compter de 2009, cet étiquetage ne sera plus nécessaire étant donné que les carburants sans soufre seront obligatoires.

- Enfin, **les systèmes de surveillance de la qualité des carburants mis en place au niveau national sont très disparates**, et une harmonisation est nécessaire pour obtenir des résultats transparents et comparables. La mise en œuvre de la directive 2003/17/CE a permis d'améliorer la qualité des rapports, les États membres étant tenus d'établir leurs rapports de surveillance conformément à la nouvelle norme européenne EN 14274 ou en se fondant sur des systèmes présentant un niveau de fiabilité équivalent. Les États membres dont le rapport ne correspond pas à la présentation définie dans la norme EN 14274 sont tenus de justifier cette différence.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 15/09/1998 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

En adoptant les rapports de M. Bernd LANGE (PSE, D) et de Mme Heidi HAUTALA (V, FIN), le Parlement européen a entériné: - le projet commun contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur (454 voix contre 3 et 7 abstentions); - le projet commun contre la pollution de l'air par les émissions de véhicules à moteur en ce qui concerne les véhicules utilitaires légers (465 voix contre 11 et 3 abstentions). - le projet commun sur la qualité de l'essence et du carburant diesel (474 voix contre 10 et 3 abstentions). Par cet accord, le Parlement atteint son principal objectif: rendre obligatoires pour l'an 2000 les normes de qualité pour le gazole et pour 2005 les valeurs-limites pour les émissions polluantes (le Conseil aurait

souhaité des dispositions n'entrant en vigueur à titre indicatif qu'en 2005). En contrepartie, le Parlement a accepté les chiffres moins stricts proposés par le Conseil pour les paramètres eux-mêmes (ces derniers constituent toutefois un progrès par rapport aux valeurs initiales proposées par la Commission). Le Parlement a rejeté l'approche initiale "de rentabilité" de la Commission, qu'il jugeait limitée et inappropriée. Au terme de l'accord avec le Conseil, le principe suivant a été retenu : la prise en compte, lors de l'estimation des coûts des mesures visant à améliorer la qualité de l'air, des bénéfices que l'on peut en tirer dans les domaines de la santé (diminution des maladies respiratoires et cardio-vasculaires, etc...) et de l'environnement. Les trois directives, comme le voulait le Parlement européen, seront dotées d'un comité de réglementations qui limite les pouvoirs du Conseil au profit de la Commission. De plus, les pouvoirs du comité ont été restreints de manière à ce que les valeurs-limites entérinées ne puissent plus être modifiées autrement qu'en codécision. A) Qualité des carburants: L'accord entre le Parlement européen et le Conseil permettra d'améliorer la qualité de l'air grâce à l'addition d'oxygène dans le carburant diesel et à une baisse significative de leur teneur en soufre, benzène, oléfines et substances aromatiques. Conséquence de la pression exercée par le Parlement: les carburants qui répondront aux normes fixées pour l'an 2005 seront progressivement commercialisés à partir de l'an 2000. De plus, peut-on lire dans l'accord, une fiscalisation différenciée peut promouvoir l'introduction de carburants plus élaborés. Dès que des véhicules utilisant les nouveaux carburants feront leur apparition dans un ou deux Etats membres, ce qui ne saurait tarder, on peut compter sur les pressions venant du marché pour voir ces carburants se généraliser et être proposés aux automobilistes voyageant dans d'autres Etats membres. Aux termes de la directive, l'essence plombée ne devrait plus être commercialisée après le 1er janvier 2000, sauf lorsque les conditions climatiques le justifient ou que de graves problèmes socio-économiques pourraient en résulter. Dans ce cas, la date-limite pourrait être repoussée jusqu'au 1er janvier 2005. De même, sous réserve de dérogations valables jusqu'au 1er janvier 2003, l'essence sans plomb et le carburant diesel commercialisés après le 1er janvier 2000 devront satisfaire à des exigences environnementales plus sévères. Et des normes plus strictes entreront en vigueur le 1er janvier 2005 (sous réserve, cependant, de dérogations pouvant s'appliquer jusqu'au 1er janvier 2007). Dans l'impossibilité de satisfaire aux normes requises, les Etats membres pourront bénéficier de ces dérogations, mais ils devront en faire la demande auprès de la Commission. Cette dernière ne peut octroyer de telles dérogations que quand des conditions strictes sont remplies et seulement pour des durées limitées. Par ailleurs, en cas de grave pollution atmosphérique récurrente dans une région donnée, les Etats membres sont habilités à imposer des paramètres environnementaux plus stricts que ceux prévus par la directive. B) Valeurs-limites des émissions: Dans le cas des véhicules destinés au transport de personnes, le Parlement avait mis l'accent sur la nécessité d'installer des systèmes de diagnostic embarqués (OBD : on board diagnostic). De tels instruments permettent de contrôler le fonctionnement dans la durée des équipements anti-pollution. Il voulait aussi que les données soient communiquées sans restrictions aux ateliers de réparation et fabricants de pièces détachées qui en feraient la demande. Toutefois, à la demande du Conseil, l'essai de durabilité prévu (type V) sera maintenu. Les équipements anti-pollution doivent conserver leur efficacité pendant au moins 80.000 km ou cinq ans à partir de l'an 2000, mais, à la demande du Parlement, le paramètre "kilométrage" sera porté à 100.000 km à partir de 2005 (et bien que le Parlement européen eût préféré le porter à 120.000 km). La réception par type de véhicule et le certificat de conformité seront refusés à tous véhicules non conformes à la directive. Egalement couverts par le champ de la directive, les moteurs à essence ou diesel en service (par opposition aux moteurs neufs). L'accord reprend également l'amendement du Parlement portant sur l'instauration d'une procédure d'essai après démarrage à froid par basse température ambiante. Un accord volontaire devrait être conclu avec l'industrie automobile sur la réduction des émissions de CO₂. En cas d'échec des négociations, le Parlement a insisté pour que la Commission envisage l'instauration d'une législation contraignante. Le Conseil partage l'avis du Parlement qui a pour objectif de faire descendre la consommation moyenne de carburant des véhicules à passagers jusqu'à 120g de CO₂ au km. C) Autres dispositifs du compromis : - des incitants fiscaux peuvent être utilisés pour encourager la commercialisation plus rapide de véhicules dotés d'équipements anti-pollution poussés; - encouragement au remplacement plus rapide des véhicules à moteur ancien; - possibilité pour les Etats membres de prendre des mesures encourageant l'équipement des véhicules à moteur ancien de dispositifs anti-pollution; - la Commission doit étudier également le rôle des additifs chimiques pour carburants dans la réduction des émissions; - un effort supplémentaire devra être fait, comme le souhaitait le Parlement, en vue de commercialiser des véhicules plus respectueux de l'environnement; - approbation d'une directive relative à la lutte contre les émissions des véhicules utilitaires légers. Ce texte couvre les véhicules utilisés pour les livraisons (VUL) dans les villes où l'amélioration de la qualité de l'air revêt un caractère d'extrême urgence. De nombreuses dispositions de la directive "transport de personnes" peuvent également s'appliquer aux VUL. Toutefois, les moteurs de ces derniers étant d'une conception différente, de nombreux paramètres doivent donc être adaptés. D) Suivi: pour l'avenir, l'accord envisage un travail de suivi sur ces normes mais sous une forme modifiée. Les actuelles directives seront examinées à la lumière d'une proposition que la Commission devrait présenter pour fin 1999. Elles seront réexaminées périodiquement. Toutefois, et compte tenu du fait que les normes prévues pour 2005 deviennent obligatoires, le champ couvert par cette proposition, comme le voulait le Parlement européen, a été restreint de manière drastique. Ce travail de suivi devra porter sur les progrès techniques, la situation en matière d'approvisionnement pétrolier et se concentrer, entre autres, sur la période postérieure à 2005. C'est ainsi, que rien ne pourrait être proposé par la Commission qui pourrait altérer les paramètres obligatoires pour 2005. Ceux-ci ne peuvent être qu'"adaptés" (le Parlement entendant par là "améliorés"). La Commission peut également proposer des paramètres spécifiques pour les carburants utilisés par les flottes d'autobus, de taxis et de véhicules utilitaires (qui ne contribuent pas peu à la pollution urbaine) ainsi que des paramètres valables pour le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel et les biocarburants.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 27/04/2004 - Document de suivi

La Commission européenne a présenté son premier rapport annuel sur la qualité de l'essence et des carburants diesel utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne. La surveillance de la qualité des carburants en 2001 et 2002 montre que les spécifications prévues pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées. Seules quelques infractions ont été constatées concernant, notamment, le dépassement de la limite maximale applicable à la tension de vapeur en été. La Commission continuera de presser les Etats membres de garantir le respect total des prescriptions fixées pour la qualité des carburants par la directive. Les modifications récentes de la directive 98/70/CE (voir la directive 2003/17/CE) stipulent que les Etats 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. La mise en application de cette exigence devrait avoir un effet positif sur le respect des règles. Le rapport note que la part des carburants "50 ppm" a fortement augmenté de 2001 à 2002, tandis que celle des carburants "10 ppm" est restée pratiquement constante. Les systèmes de surveillance de la qualité des carburants mis en place au niveau national diffèrent considérablement et leur harmonisation est nécessaire pour obtenir des résultats transparents et comparables. L'application de la directive 2003/17/CE devrait améliorer la qualité des rapports à cet égard, les Etats membres étant tenus de les présenter conformément à la nouvelle norme européenne EN 14274 ou en se fondant sur des systèmes de fiabilité équivalente.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 11/03/2011 - Document de suivi

Conformément à la directive 98/70/CE, modifiée par la directive 2003/17/CE, la Commission présente son **sixième rapport annuel** sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne (année de référence 2007). Les principales constatations du rapport sont les suivantes :

- La surveillance de la qualité des carburants en 2007 montre que **les spécifications définies pour l'essence et le gazole par la directive 98/70/CE sont généralement respectées** et que très peu de cas de dépassements ont été constatés. Dans le cas de l'essence, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été détectés sont l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON), la pression de vapeur en été et la distillation /évaporation à 100/150°C. Pour ce qui est du gazole, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été enregistrés sont la teneur en soufre et le point de distillation à 95%.

- Étant donné que les dépassements sont relativement rares et que la plupart des États membres prennent des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, la Commission n'a pas connaissance des éventuelles incidences négatives de ces dépassements sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Cependant, la Commission encourage les États membres à **continuer à prendre des mesures** pour garantir le respect de toutes les spécifications afin que de tels problèmes ne surviennent pas dans le futur. Elle continuera à superviser le respect des spécifications établies par la directive pour la qualité des carburants et proposera une action appropriée et proportionnée si cela s'avère nécessaire.

- Toutes les ventes d'essence et de gazole dans l'UE sont désormais constituées de **carburants pauvres en soufre ou de carburants sans soufre**. Sur les ventes totales d'essence, 53% correspondent à la qualité pauvre en soufre et 47% à la qualité sans soufre. Pour ce qui est du gazole, ces proportions s'élèvent respectivement à 58% et 42% des ventes. La proportion de carburants sans soufre et de carburants pauvres en soufre a augmenté entre 2001 et 2005. La teneur moyenne en soufre des carburants s'est stabilisée depuis 2005, date à laquelle les carburants pauvres en soufre sont devenus obligatoires et où les carburants sans soufre ont été introduits dans l'UE.

- Cependant, dans un certain nombre d'États membres, **les carburants sans soufre ne sont toujours pas étiquetés correctement à la pompe**. L'absence d'étiquetage pourrait faire obstacle au lancement de véhicules faisant appel à une technologie nécessitant des carburants sans soufre. En faisant état de cet étiquetage, les États membres pourraient donner des assurances au secteur de l'automobile quant à la disponibilité de ce type de carburants, de sorte que les véhicules tirant le meilleur parti des carburants sans soufre pourraient se généraliser. Le rapport constate que les États membres ont fourni très peu d'informations sur la disponibilité géographique des carburants sans soufre; la plupart se sont contentés de signaler que ces carburants étaient largement disponibles, mais n'ont donné aucune information complémentaire permettant d'évaluer précisément cette disponibilité géographique.

- Enfin, **les systèmes de surveillance de la qualité des carburants mis en place au niveau national sont très disparates**, et une harmonisation est nécessaire pour obtenir des résultats transparents et comparables. La mise en œuvre de la directive 2003/17/CE a permis d'améliorer la qualité des rapports, les États membres étant tenus d'établir leurs rapports de surveillance conformément à la nouvelle norme européenne EN 14274 ou en se fondant sur des systèmes présentant un niveau de fiabilité équivalent. Les États membres dont le rapport ne correspond pas à la présentation définie dans la norme EN 14274 sont tenus de justifier cette différence.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 02/06/1997 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission européenne retient, en totalité ou en partie, 11 amendements sur les 54 adoptés par le Parlement européen en première lecture. À la lumière de ces amendements, les principales modifications introduites par la Commission visent: - la prise en compte des polluants atmosphériques primaires tels que le monoxyde de carbone, les benzènes, les autres émissions toxiques d'échappement et leurs polluants secondaires comme l'ozone; - la nécessité d'obtenir à court terme une réduction des émissions polluantes des véhicules 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 le benzène et des émissions de particules; - la situation particulière des flottes captives de véhicules (autobus, taxis, véhicules utilitaires) et la nécessité de proposer des niveaux de spécifications pour les carburants spéciaux qu'elles utilisent; - la nécessité de proposer des niveaux de spécifications applicables aux carburants GPL et GNV et aux biocarburants. En revanche, la Commission n'a pu retenir les amendements qui visaient à: - modifier les spécifications proposées pour les carburants de façon à tenir compte des climats arctiques (la Commission indique néanmoins qu'elle examinera cette question plus avant afin de s'assurer que sa proposition n'entraînera pas de problèmes techniques pour les véhicules utilisés dans ces climats); - indiquer que les normes citées dans la directive constituent des normes minimales; - créer un cadre fiscal distinct (incitations fiscales) dans la présente directive; - renforcer les spécifications applicables dès 2000 aux carburants, pour pouvoir atteindre des niveaux satisfaisants de qualité de l'air en 2010; - prévoir l'éventualité d'un délai de cinq ans pour introduire les normes applicables aux carburants; - établir des normes obligatoires applicables aux carburants en 2005, sans analyses scientifiques et techniques supplémentaires; - remplacer le principe de l'efficacité par rapport aux coûts par celui du rendement par rapport aux coûts.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 13/12/2012 - Document de suivi

Conformément à la directive 98/70/CE, la Commission présente son neuvième rapport annuel sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne. Il récapitule les informations fournies par les États membres concernant la qualité de l'essence et du gazole, et les volumes commercialisés, pour l'année 2010.

Une nouvelle spécification applicable aux carburants routiers qui limite la teneur en soufre de tous les carburants routiers dans l'UE à 10 ppm (carburants sans soufre) est entrée en vigueur le 1er janvier 2009. Il s'agit de la deuxième année de notification depuis l'entrée en vigueur de cette spécification et la teneur moyenne en soufre est restée inférieure à ce niveau en 2010.

La surveillance de la qualité des carburants en 2010 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole dans la directive 98/70/CE sont **généralement respectées** et que **très peu de cas de dépassements** ont été constatés.

En ce qui concerne l'essence, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été constatés sont :

- l'indice d'octane recherche/moteur (RON/MON) : les échantillons RON/MON non conformes aux spécifications étaient au nombre de 59 en 2010, soit 0,5% du total des échantillons
- la pression de vapeur en été : celle-ci a été dépassée à 215 reprises en 2010, soit 1,85% de l'ensemble des échantillons. Toutefois, il apparaît que de nombreux dépassements sont dus aux carburants de transition, lorsque les fournisseurs passent des spécifications établies pour le carburant d'été à celles établies pour le carburant d'hiver et vice versa;
- la distillation/évaporation à 100/150 °C et la teneur maximale en soufre : trente-quatre échantillons, soit 0,29% du total des échantillons, présentaient une teneur en soufre supérieure à la teneur maximale de 10 ppm, la teneur la plus élevée relevée dans un échantillon étant de 45,9 mg/kg. Toutefois, pour tous les États membres, la teneur moyenne en soufre reste inférieure à la limite obligatoire de 10 ppm et se situe à 5,8 ppm.

Pour ce qui est du gazole, les principaux paramètres pour lesquels des dépassements ont été enregistrés sont :

- la teneur en soufre : bien que la teneur moyenne en soufre de l'UE soit restée inférieure à la limite obligatoire de 10 ppm (6,5 ppm), 169 échantillons, soit 1,26% de l'ensemble des échantillons, n'étaient pas conformes aux valeurs extrêmes ;
- le point de distillation à 95% : trente huit échantillons ne respectaient pas les limites de distillation en 2010 ;
- l'indice de cétane : en tout, quatre échantillons dont l'indice de cétane a été vérifié se sont révélés non conformes aux spécifications.

Étant donné que les dépassements sont relativement rares et que la plupart des États membres prennent des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, **la Commission n'a pas connaissance des éventuelles incidences négatives de ces dépassements** sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Cependant, elle encourage les États membres à **continuer à prendre des mesures** pour garantir le respect de toutes les spécifications afin que de tels problèmes ne surviennent pas dans le futur et afin de s'assurer que les rapports sont transmis à la Commission dans les délais prescrits.

L'adoption progressive de la norme EN 14274 par les États membres renforce la cohérence des données disponibles pour l'évaluation des différents paramètres relatifs à la qualité des carburants et les États membres ont fait des efforts en vue d'améliorer leur compréhension des exigences en matière de rapports. Les États membres sont toutefois encouragés à continuer à améliorer le respect des délais de transmission des informations.

Le rapport indique que plusieurs États membres n'effectuent pas un échantillonnage suffisamment complet pour tous les carburants ou ne prélèvent pas suffisamment d'échantillons dans les stations-service (par opposition aux dépôts ou raffineries) pour satisfaire aux exigences de la norme européenne EN 14274.

Lorsque les États membres utilisent leurs propres systèmes de surveillance nationaux, ceux-ci devraient être décrits en détail afin qu'il soit possible de vérifier leur conformité avec la norme européenne.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 26/06/2013 - Document de suivi

Conformément à la directive 98/70/CE, la Commission présente un rapport sur ses conclusions relatives à l'élaboration de méthodes d'essai permettant d'évaluer les risques pour la santé et l'environnement causés par **l'utilisation d'additifs métalliques dans les carburants**.

Les additifs métalliques dans les carburants sont des substances qui sont ajoutées intentionnellement aux carburants (essence, gazole et biogazole) afin d'en améliorer les performances. Ces additifs finissent par se retrouver dans l'environnement et peuvent devenir une source d'exposition pour les êtres humains et/ou le biote tout au long de leur cycle de vie. Leur incidence possible sur la santé et sur l'environnement justifie qu'ils soient réglementés par l'adoption de valeurs limites fondées sur le principe de précaution.

Évaluation des risques pour la santé et l'environnement : pour estimer les effets possibles des additifs métalliques dans les carburants sur les composés produits durant la combustion du carburant automobile et/ou sur ceux qui restent dans l'échappement, il faut comparer les émissions produites avec et sans utilisation d'additifs métalliques. Dans ce contexte, **le Centre commun de recherche de la Commission a élaboré un protocole d'essai** permettant de contrôler les données relatives aux émissions dues aux additifs métalliques dans les carburants et de calculer ces émissions, qui met l'accent sur la phase d'utilisation de leur cycle de vie.

Il apparaît clairement que **l'utilisation des additifs métalliques dans les carburants présente un risque pour la santé et pour l'environnement** en raison de leur réactivité intrinsèque, de leur toxicité et de leur capacité à s'accumuler dans les organismes vivants. Ce risque varie en fonction de plusieurs facteurs : le type d'additif métallique, le niveau de concentration, le niveau et la durée de l'exposition, ainsi que le mode d'exposition.

De nouvelles substances sont en cours d'élaboration, mais la détermination de leur toxicité est une condition préalable pour pouvoir évaluer leurs effets réels sur l'environnement et la santé. La mise au point d'une méthode d'essai est donc nécessaire.

Méthode d'essai : la méthode d'essai doit être **suffisamment générique** pour pouvoir s'appliquer à n'importe quel additif métallique dans les carburants. Une **approche globale**, préalable à l'évaluation, permettant d'estimer les conséquences environnementales des différents choix possibles parmi les

substances chimiques, les produits et les techniques peut se révéler nécessaire pour établir une hiérarchie des efforts à déployer et donner aux gestionnaires de risques des éléments leur permettant de prendre des décisions mieux ciblées.

La méthode a été élaborée en tenant compte des méthodes et des procédures existantes, telles que REACH et le règlement relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges. Elle porte sur : les caractéristiques des émissions durant le cycle de vie ; l'évaluation des dangers et de l'exposition ; la caractérisation et la gestion des risques.

La Commission contrôlera l'application de cette méthode et prendra toutes les initiatives qui s'imposent.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 26/06/2013 - Document de suivi

En vertu de la directive 98/70/CE, la Commission présente son rapport annuel sur la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne (année 2011).

La surveillance de la qualité des carburants en 2011 montre que **les spécifications définies pour l'essence et le gazole dans la directive 98/70/CE ont généralement été respectées** et que très peu de cas de dépassement ont été constatés.

Rapports concernant l'essence : en 2011, la plupart des États membres ont communiqué des informations complètes sur la conformité des échantillons d'essence. Des mesures ont été prises afin que les États membres communiquent, dans les rapports, l'information relative à la méthode d'essai utilisée pour tester certains paramètres (la reproductibilité et les niveaux de tolérance variant en fonction de la méthode d'essai utilisée). Cette information est indispensable pour déterminer la conformité.

Au sein de l'Union européenne, les paramètres qui n'étaient pas conformes aux spécifications en 2011 étaient le plus souvent les suivants:

- la pression de vapeur en période estivale autorisée a été dépassée 106 fois en 2011. Toutefois, il apparaît que de nombreux dépassements ont lieu durant les périodes de transition, lorsque les fournisseurs passent des spécifications établies pour les carburants d'été à celles établies pour les carburants d'hiver et vice versa;
- au total, 38 échantillons RON/MON se sont révélés non conformes en 2011.

Certains États membres n'ont pas communiqué tous les détails concernant les échantillons considérés comme non conformes aux limites de tolérance.

Rapports concernant le gazole : en 2011, certains États membres n'ont pas communiqué tous les détails relatifs aux échantillons considérés comme non conformes aux limites de tolérance. Parmi les 6 paramètres obligatoirement évalués pour le gazole en 2011, les paramètres non conformes étaient les suivants:

- la teneur maximale autorisée pour le soufre, à savoir 10 ppm, était dépassée dans un total de 126 échantillons. Toutefois, la teneur moyenne en soufre pour l'ensemble des États membres restait inférieure à la limite obligatoire de 10 ppm et se situait à 5,8 ppm,
- au total, 19 échantillons dans lesquels les limites de distillation ont été vérifiées n'étaient pas conformes à la spécification.

Le rapport conclut que **la révision de la norme européenne relative aux systèmes de surveillance de la qualité des carburants EN 14274** apportera davantage d'éclaircissements aux États membres, entraînant de ce fait une meilleure cohérence des données disponibles pour évaluer les différents paramètres relatifs à la qualité des carburants. Il montre également que les États membres font preuve d'une **volonté manifeste de consentir des efforts** en vue de mieux cerner les exigences en matière de rapports et d'améliorer leurs systèmes de surveillance de la qualité des carburants.

Étant donné que les dépassements sont relativement rares et que la plupart des États membres prennent des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, la Commission n'a pas connaissance des éventuelles incidences négatives que ces dépassements pourraient avoir sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Cependant, **la Commission encourage les États membres à continuer à prendre des mesures** pour garantir le respect de toutes les spécifications afin que de tels problèmes ne surviennent pas dans le futur.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 10/03/2014 - Document de suivi

Le présent rapport de la Commission constitue une consolidation des dixièmes rapports annuels des États membres, présentés en vertu de la directive 98/70/CE, dressant un récapitulatif de la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne durant l'année 2012.

La directive 98/70/CE prévoit que les États membres sont tenus de présenter des synthèses relatives à la qualité des carburants commercialisés sur leur territoire au moyen d'un formulaire de notification. Tous les États membres ont utilisé le formulaire fourni pour présenter leur rapport.

Par rapport aux années 2009 et 2010, une nette amélioration est à noter en ce qui concerne le respect des délais pour la transmission des rapports, mais on constate une légère tendance à la baisse par rapport à 2011, année au cours de laquelle 21 États membres avaient présenté leur rapport dans les temps.

Les principales constatations sont les suivantes :

Ventes de carburants en Europe : la part du **gazole** dans les ventes de carburants en 2012 dans l'Union européenne était nettement supérieure à celle des autres carburants, 242.829 millions de litres de gazole ayant été vendus contre 109.328 millions de litres d'essence.

Depuis 2004, les ventes d'essence continuent de baisser et, en 2012, une diminution a de nouveau été enregistrée par rapport aux ventes de l'année précédente. Le gazole a également enregistré une diminution pour la troisième année consécutive.

Au total, **les ventes de l'année 2012 ont diminué par rapport à l'année 2011** et indiquent une diminution des ventes d'essence (diminution de 7.565 millions de litres) et de gazole (diminution de 2.398 millions de litres), ce qui a conduit à une diminution totale des ventes de carburants routiers de 9.963 millions de litres.

Disponibilité des carburants en 2012 : l'un des principaux éléments à retenir concernant l'année 2012 est que le carburant **RON 91** a presque disparu du marché: il n'est plus commercialisé que dans quatre États membres, le Danemark étant le seul marché où sa présence soit significative. La **qualité E10** n'est vendue que dans trois États membres: la France, la Finlande et l'Allemagne.

Certaines **tendances générales** se dégagent en ce qui concerne les quantités et les types de carburants vendus, par État membre :

- le gazole est majoritaire dans tous les États membres à l'exception de la Grèce et de Chypre ;
- la Belgique est l'État membre qui dépend le plus du gazole (83,2% des ventes) ;
- l'Allemagne a enregistré le volume de ventes de carburants le plus important en 2012, avec 18,5% de l'ensemble des ventes de carburants dans l'Union européenne ;
- au Royaume-Uni, les ventes se sont élevées à 12,4% pour l'ensemble des carburants, la répartition des ventes étant de 41,3% pour l'essence et de 58,7% pour le gazole ;
- dans la plupart des pays, le taux d'imposition du gazole est inférieur à celui de l'essence (parfois de manière significative).

Surveillance de la qualité des carburants : le rapport note qu'en 2012, **tous les États membres respectaient les spécifications** en matière de carburants, selon lesquelles les carburants routiers doivent avoir une teneur en soufre inférieure à 10 ppm.

De plus, les États membres ont commencé à inclure dans leur formulaire des données relatives aux carburants auxquels de l'éthanol a été ajouté, ce qui constitue une exigence en matière de notification depuis le 1^{er} janvier 2011.

La surveillance de la qualité des carburants en 2012 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole dans la directive 98/70/CE **ont généralement été respectées** et qu'il y a eu très peu d'entorses aux dispositions concernées.

Même si les États membres s'acquittent mieux de leurs obligations en matière de rapports et de surveillance et ont amélioré leurs systèmes de surveillance de la qualité des carburants, **le niveau d'échantillonnage** escompté n'est toujours pas atteint dans certains cas.

Étant donné que les cas de non-conformité sont relativement rares et que les États membres prennent généralement des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, **la Commission n'a pas connaissance des éventuelles incidences négatives** que ces dépassements pourraient avoir sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs. Les États membres sont encouragés à continuer à prendre des mesures pour garantir le respect de toutes les spécifications.

Qualité de l'essence et des carburants diesel

1996/0163(COD) - 25/02/2015 - Document de suivi

Ce rapport de la Commission constitue une consolidation des douzièmes rapports annuels nationaux présentés en vertu de la directive 98/70/CE. Il propose un récapitulatif de la qualité de l'essence et du gazole utilisés pour le transport routier dans l'Union européenne durant l'année 2013.

Ventes de carburant en Europe: la part du gazole dans les ventes de carburants en 2013 dans l'Union européenne reste nettement supérieure à celle des autres carburants, 243.516 millions de litres de gazole ayant été vendus contre 106.082 millions de litres d'essence.

Même si le gazole est le principal combustible utilisé en Europe, la consommation de ce produit continue de baisser, 2013 étant la quatrième année consécutive durant laquelle une baisse des ventes est observée. En ce qui concerne l'essence, la consommation a également diminué en 2013 mais, en réalité, les ventes d'essence sont en diminution constante depuis 2004.

Disponibilité de carburant 2013: l'un des principaux éléments à retenir concernant l'année 2013 est que **le carburant RON 91 a presque disparu du marché** et n'est plus vendu, à l'heure actuelle, que dans quatre pays. Le Danemark est le seul pays où ce carburant est relativement présent. La vente de la qualité E10 reste limitée à trois États membres seulement: la France, la Finlande et l'Allemagne.

Certaines **tendances générales** se dégagent :

- **le gazole domine le marché** dans tous les États membres, à l'exception de deux d'entre eux: la Grèce, où l'essence représente 57,8% des ventes de carburants, et Chypre, où elle représente 60,5% de ces ventes;
- **la Belgique est l'État membre qui dépend le plus du gazole**, celui-ci représentant 82,8% des ventes de carburant sur le marché. Le gazole représente également plus de 80% des ventes en Lituanie (82,7%), au Luxembourg (82,1%) et en France (81,2%);
- **l'Allemagne a enregistré le volume de ventes de carburant le plus important** en 2013, avec 19,1% des ventes dans l'UE, la part de l'essence et du gazole étant respectivement de 37,4% et de 62,6%. Le deuxième marché le plus important était la France, qui totalise 14,3% des ventes d'essence et de gazole dans l'Union. Les ventes de carburant au Royaume-Uni ont représenté 12,9% de l'ensemble des ventes de carburant dans l'Union européenne;

- ▀ dans la plupart des pays, **le taux d'accise du gazole est inférieur** (parfois même très inférieur) à celui de l'essence, paramètre qui, combiné à l'efficacité supérieure des véhicules à moteur diesel et aux améliorations apportées aux voitures à moteur diesel, a fortement pesé en faveur d'une augmentation de la consommation de gazole dans l'UE;
- **la qualité RON 95** est de loin le type d'essence le plus répandu dans la plupart des États membres, suivi de la qualité 95<RON< 98.

Surveillance de la qualité des carburants : la surveillance de la qualité des carburants en 2013 montre que les spécifications définies pour l'essence et le gazole dans la directive 98/70/CE sont **généralement respectées** et que très peu d'entorses aux dispositions concernées sont constatées.

Le rapport rappelle que la directive impose aux États membres de mettre en place un système de surveillance de la qualité des carburants conformément aux prescriptions des normes européennes pertinentes. L'utilisation d'un autre système (national) peut être autorisée, pour autant que ce système garantisse des résultats présentant une fiabilité équivalente.

Comme indiqué dans le rapport annuel de 2012, il semblerait que **certains États membres n'aient pas respecté l'intégralité de ces exigences**. Les principaux points de divergence portaient sur le nombre d'échantillons, le lieu de prélèvement et la mesure de tous les paramètres nécessaires pour garantir une qualité appropriée.

À la suite de l'adoption du rapport annuel de 2012, la Commission a lancé et clôturé **20 dossiers EU Pilot au cours de l'année 2014**. Les principales questions traitées étaient les procédures de prélèvement, le nombre d'échantillons, le degré de fiabilité des systèmes nationaux et l'utilisation de paramètres incorrects pour les mesures. La Commission a été **satisfaite des réponses reçues** de la part des États membres. Toutefois, cet exercice ayant été mené en 2014, la Commission s'attend ce que les résultats de ces améliorations soient pleinement visibles dans le rapport de 2014.

Non-conformité : sur les 10.095 échantillons d'essence analysés en 2013, 248 se sont révélés non conformes aux spécifications, les limites de tolérance fixées pour un ou plusieurs paramètres n'étant pas respectées. **Le taux de non-conformité s'élève donc à 2,5%.**

Sur les 14.764 échantillons analysés en ce qui concerne les six paramètres obligatoires pour le gazole en 2013, 161 se sont révélés non conformes aux limites établies, soit 1,1% de l'ensemble des échantillons dont il est question dans le rapport.

Étant donné que **les cas de non-conformité sont relativement rares** et que les États membres prennent généralement des mesures afin de retirer de la vente les carburants non conformes, la Commission n'a **pas connaissance des éventuelles incidences négatives** que ces dépassements pourraient avoir sur les émissions des véhicules ou sur le fonctionnement des moteurs.

La Commission encourage les États membres à continuer à prendre des mesures pour garantir le respect de toutes les exigences de la directive sur la qualité des carburants.