COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

Bruxelles, le 06.05.1998
COM(1998) 241 final

96/0163 (COD)

AVIS DE LA COMMISSION

conformément à l'article 189 B, paragraphe 2, alinéa d) du traité CE,
sur les amendements du Parlement européen
à la position commune du Conseil concernant la

proposition de
DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant

la qualité de l'essence et des carburants diesel

et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil

PORTANT MODIFICATION A LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

conformément à l'article 189 A, paragraphe 2 du traité CE

AVIS DE LA COMMISSION

1. CONTEXTE

Le 18 juin 1996, la Commission a arrêté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil[1]. Cette proposition faisait partie intégrante d'une stratégie visant à réduire, de façon rentable, les émissions atmosphériques dues aux transports routiers. Cette stratégie est décrite dans la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, adoptée simultanément, "relative à la stratégie future pour la maîtrise des émissions atmosphériques du transport routier, tenant compte des résultats du programme Auto-oil" (COM(96) 248 final).

Le Comité économique et social a émis un avis le 24 avril 1997[2].

Le 10 avril 1997, dans le cadre de la procédure de codécision, le Parlement européen a rendu en première lecture un avis[3] comprenant un certain nombre d'amendements.

En raison de ces amendements, la Commission a présenté une proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (COM(97) 271 final).

Le 7 octobre 1997, le Conseil a adopté sa position commune (CE 39/97)[4] sur laquelle la Commission a émis son avis dans une communication (SEC(97) 1874 final) le 16 octobre 1997.

En seconde lecture, le 18 février 1998, le Parlement européen a adopté trente-six amendements à la position commune.

2. BUT DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La proposition de directive concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel a pour objectif de maîtriser les paramètres de la composition de l'essence et du carburant diesel qui influencent le niveau des émissions atmosphériques produites par les véhicules à allumage par étincelle et à moteur diesel. Il est donc proposé que les spécifications harmonisées applicables à l'essence et aux carburants diesel entrent en vigueur sur tout le territoire de la Communauté dès le 1er janvier 2000. La commercialisation de l'essence plombée doit également être interdite à partir de cette date. La proposition prévoit aussi la possibilité, pour les États membres,

---

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

2 JO C 206 du 7.7.1997, p. 113

3 JO C 132 du 28.04.1997, p.159

4 JO C 351 du 19.11.1997, p. 1

d'exiger l'utilisation de carburants spéciaux de qualité supérieure dans les zones ou agglomérations dans lesquelles la pollution atmosphérique constitue un problème particulièrement grave pour la santé humaine ou l'environnement.

3. AVIS DE LA COMMISSION SUR LES AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPÉEN

Sur les trente-six amendements adoptés par le Parlement européen en seconde lecture (35 en totalité et 1 en partie), la Commission peut en accepter trois intégralement (n^{os} 11, 13, 17), quatre partiellement (n^{os} 14 (considérant 16, 3^{e} partie), 23 (article 9, paragraphe 3), 24 (article 11, paragraphes 1 et 2)), et un en principe (n° 6 à condition d'y ajouter un libellé). En conséquence, la Commission ne peut accepter dans leur totalité les amendements 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 ni en partie les amendements 14 (considérant 16, 1re partie), 15 (article 3, paragraphes 2, 4 et 5), 23 (article 9, paragraphes 1 et 2) et 24 (article 11, paragraphe 3).

Amendements qui peuvent être acceptés :

- Les amendements 11, 13 et 17 ont été acceptés en totalité.

  En raison de la redondance avec l'article 13, les amendements 11 et 17 proposent de supprimer l'indication de la date d'application (1er janvier 2000) des spécifications et de la commercialisation des carburants.

  L'amendement 13 introduit la notion de procédures communes d'échantillonnage et d'essai dans les systèmes de surveillance des carburants des États membres. La Commission accepte cette harmonisation qui lui permettra une interprétation plus efficace des rapports.

- L'amendement 6 a été accepté en principe.

  Il énonce que des modifications de la composition du carburant entraînent immédiatement la réduction des émissions des moteurs à allumage commandé (qui fonctionnent à l'essence) dans les zones urbaines. La Commission peut accepter cet amendement si le libellé suivant est ajouté : "à condition que certaines spécifications ne soient pas en-dessous ou au-dessus de certains niveaux". En effet, en-dessous ou au-dessus d'une certaine limite pour certaines spécifications (les aromatiques et les composés oxygénés), le niveau des émissions augmente.

- Certaines parties des amendements 14 (considérant 16, 3^{e} partie) et 23 (article 9, paragraphe 3) ont été acceptées.

  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, sont proposées. La Commission peut accepter ce programme de travail dans le cadre des travaux en cours au titre de la procédure de réexamen du programme Auto-oil II.

- L'amendement 24 a été accepté en partie (article 11, paragraphes 1 et 2).

Il instaure un comité consultatif et demande que la Commission tienne le plus grand compte de l'avis de ce comité. La Commission peut l'accepter.

Amendements qui ne peuvent pas être acceptés :

- La proposition de la Commission est fondée sur le principe du rapport coût/efficacité, conformément à l'article 4 de la directive 94/12/CE. La Commission ne peut donc accepter que ce principe soit remplacé par celui du rapport coûts/bénéfices. Par conséquent, les amendements 3, 4, 5 et une partie de l'amendement 23 (article 9, paragraphe 1) ne sont pas acceptables.

- Les propositions prévoyant des normes applicables aux carburants dès l'an 2000 se fondaient sur une vaste analyse du rapport coût/efficacité (conformément à l'article 4 de la directive 94/12/CE) d'une série de mesures contribuant à la réduction des émissions produites par les véhicules. La Commission estime que la proposition sur les carburants fait partie d'un ensemble rentable de mesures et qu'il n'est pas donc nécessaire, pour pouvoir atteindre d'ici à l'an 2010 des niveaux de qualité de l'air convenus sur tout le territoire de la Communauté, de renforcer les spécifications applicables dès 2000 aux carburants. La Commission ne peut donc accepter les amendements 25, 26, 29. Par ailleurs, la Commission pense que les normes applicables aux carburants devraient être introduites au plus tard en l'an 2000 pour contribuer à la réduction des émissions des véhicules. Elle ne peut donc accepter l'éventualité d'un délai de plusieurs années pour introduire ces mesures. Par conséquent, elle ne peut accepter certaines parties des amendements 15 (article 3, paragraphe 4) et 16 (article 4, paragraphe 2).

- En ce qui concerne la spécification proposée pour la limite maximale de la teneur en oxygène de l'essence (2,3%) envisagée dans la proposition, la Commission juge indéniable qu'une augmentation de la limite maximale risque d'entraîner une augmentation des niveaux de pollution par des substances toxiques telles que les aldéhydes. La Commission ne peut donc accepter les amendements 7 et 27.

- La Commission estime que les normes applicables en 2005 aux carburants ne peuvent être définitivement fixées que sur la base d'analyses scientifiques et techniques supplémentaires incluses dans le programme Auto-oil II en cours. À défaut, il est prématuré d'établir des normes obligatoires. La Commission ne peut donc accepter les amendements 1, 10, 12, 19, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 et certaines parties des amendements 14 (considérant 16, 1re partie), 15 (article 3, paragraphe 2), 16 (article 4, paragraphe 1) et 23 (article 9, paragraphe 2).

- Le cadre communautaire prévoyant le recours à des mesures d'incitation fiscale pour encourager la commercialisation de carburants plus propres est établi par la directive 92/81/CEE. La Commission juge inutile de créer un cadre fiscal distinct dans la présente directive et ne peut donc accepter les amendements 8, 9 et 18.

- La proposition relative aux carburants fait partie d'un ensemble équilibré de mesures visant à réduire les émissions des véhicules routiers à un niveau permettant d'atteindre une qualité atmosphérique satisfaisante d'ici à 2010. Cette proposition entraînera une amélioration notable de la qualité moyenne des

carburants commercialisés dans la Communauté. La Commission ne peut donc accepter l'amendement 2.

- La Commission estime que les conditions dans lesquelles les comités devraient être consultés et les procédures de travail de ces comités sont des questions à caractère horizontal qui ne devraient pas être traitées de façon ad hoc pour des propositions législatives particulières. La Commission ne peut donc accepter les amendements 20, 21, 22 et certaines parties des amendements 15 (article 3, paragraphe 5), 16 (article 4, paragraphe 3) et 24 (article 11, paragraphe 3).

4. PROPOSITION MODIFIÉE

En adoptant son avis sur la position commune relative à une directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil, la Commission a exprimé sa satisfaction parce que la position commune est restée proche de sa proposition initiale, qu'elle a confirmé le principe du rapport coût/efficacité ainsi que l'engagement de baser les prochaines propositions sur des analyses scientifiques et techniques approfondies, et qu'elle a été adoptée à l'unanimité.

À la suite de la seconde lecture du projet de directive par le Parlement européen, la Commission modifie sa proposition de directive en incluant les amendements acceptés (3 en totalité, 4 en partie et 1 en principe).

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel

et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil

Position commune du Conseil[1]	**Proposition modifiée**
	(Amendement 6)
	Considérant 9
(9) considérant qu'il est nécessaire d'obtenir à court terme une réduction des émissions polluantes des véhicules, en particulier dans les zones urbaines, et notamment des polluants primaires tels que les hydrocarbures imbrûlés et le monoxyde de carbone, des polluants secondaires tels que l'ozone, des émissions toxiques telles que celles de benzène et de particules;	(9)considérant qu'il est nécessaire d'obtenir à court terme une réduction des émissions polluantes des véhicules, en particulier dans les zones urbaines, et notamment des polluants primaires tels que les hydrocarbures imbrûlés et le monoxyde de carbone, des polluants secondaires tels que l'ozone, des émissions toxiques telles que celles de benzène et de particules ; que la réduction des émissions polluantes des véhicules dans les zones urbaines peut être réalisée immédiatement, en ce qui concerne les véhicules équipés de moteur à allumage commandé, en modifiant la composition du carburant, à condition que certaines spécifications ne soient pas au-dessous ou au-dessus de certains niveaux.

[1] JO C 351 du 19.11.1997, p. 1

Position commune du Conseil	Proposition modifiée
	(Amendement 11)
	Considérant 13
(13) considérant que la nécessité de réduire les émissions de véhicules et l'existence des technologies de raffinage nécessaires justifient l'établissement de spécifications environnementales applicables, à partir de 1er janvier 2000, aux carburants en vue de la commercialisation de l'essence sans plomb et des carburants diesel ;	(13) considérant que la nécessité de réduire les émissions de véhicules et l'existence des technologies de raffinage nécessaires justifient l'établissement de spécifications environnementales applicables aux carburants en vue de la commercialisation de l'essence sans plomb et des carburants diesel ;

Position commune du Conseil	Proposition modifiée
	(Amendement 13)
	Considérant 15
(15) considérant que les États membres devraient instaurer des systèmes de surveillance pour assurer le respect des normes de qualité des carburants prévues par la présente directive ; qu'ils devraient transmettre à la Commission, au moyen d'un formulaire commun, les informations qu'ils ont recueillies sur la qualité des carburants ;	(15) considérant que les États membres devraient instaurer des systèmes de surveillance pour assurer le respect des normes de qualité des carburants prévues par la présente directive ; que ces systèmes de surveillance devraient être fondés sur des procédures communes d'échantillonnage et d'essai ; que les États membres devraient transmettre à la Commission, au moyen d'un formulaire commun, les informations qu'ils ont recueillies sur la qualité des carburants ;

Position commune du Conseil	Proposition modifiée
	(Amendement 14)
	Considérant 16
(16) considérant que, sur la base d'une évaluation complète, la Commission doit présenter une proposition contenant, entre autres, des spécifications environnementales pour le pétrole et les carburants diesel qui seront applicables à partir du 1er janvier 2005 ; que cette proposition doit confirmer, modifier et compléter les spécifications indicatives établies dans la présente directive ; qu'elle peut également contenir, le cas échéant, des spécifications environnementales pour d'autres types de carburants, comme le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel et les biocarburants ;	(16) considérant que, sur la base d'une évaluation complète, la Commission doit présenter une proposition contenant, entre autres, des spécifications environnementales pour le pétrole et les carburants diesel qui seront applicables à partir du 1er janvier 2005 ; que cette proposition doit confirmer, modifier et compléter les spécifications indicatives établies dans la présente directive ; qu'elle peut également contenir, le cas échéant, des spécifications environnementales pour d'autres types de carburants, comme le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel et les biocarburants ; qu'il existe des flottes de véhicules captives (autobus, taxis, véhicules utilitaires...) responsables d'une large part de pollution urbaine et qui pourraient avantageusement bénéficier de spécifications particulières;

Position commune du Conseil	Proposition modifiée
	(Amendement 17)
	Article 5
Aucun État membre ne peut interdire, limiter ou empêcher la mise sur le marché de carburants conformes aux exigences de la présente directive à compter du 1er janvier 2000.	Aucun État membre ne peut interdire, limiter ou empêcher la mise sur le marché de carburants conformes aux exigences de la présente directive.

Position commune du Conseil	Proposition modifiée
	(Amendement 23)
	Article 9
1. La Commission soumet périodiquement, et pour la première fois dans un délai de douze mois à compter de la date d'adoption de la présente directive, mais en aucun cas plus tard que le 30 juin 1999, et à la lumière de l'évaluation menée en conformité avec les exigences de l'article 5 de la directive 97/.../CE du Parlement européen et du Conseil, du ..., relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE[1] au Parlement européen et au Conseil, une proposition de révision de la présente directive faisant partie intégrante de la stratégie établie en vue de produire des effets visant à satisfaire aux exigences des normes de qualité de l'air dans la Communauté et à atteindre des objectifs connexes, au moindre coût.	1. La Commission soumet périodiquement, et pour la première fois dans un délai de douze mois à compter de la date d'adoption de la présente directive, mais en aucun cas plus tard que le 30 juin 1999, et à la lumière de l'évaluation menée en conformité avec les exigences de l'article 5 de la directive 97/.../CE du Parlement européen et du Conseil, du ..., relative aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les émissions des véhicules à moteur et modifiant la directive 70/220/CEE[2] au Parlement européen et au Conseil, une proposition de révision de la présente directive faisant partie intégrante de la stratégie établie en vue de produire des effets visant à satisfaire aux exigences des normes de qualité de l'air dans la Communauté et à atteindre des objectifs connexes, au moindre coût.

2. La proposition contient des spécifications environnementales pour l'essence qui est commercialisée à partir du 1er janvier 2005, qui confirment ou modifient et complètent les spécifications indicatives précisées à l'annexe III.

3. La proposition contient également des spécifications environnementales pour le carburant diesel d'une qualité compatible avec le bon fonctionnement des nouvelles technologies de réduction de la pollution et dont la commercialisation sera assurée à partir du 1er janvier 2005, qui confirment ou modifient et complètent les spécifications indicatives précisées à l'annexe IV. La proposition permet également d'accroître progressivement la disponibilité et d'assurer une distribution équilibrée sur l'ensemble du territoire des États membres de ce carburant diesel et fixe la date à laquelle ce carburant diesel sera le seul à pouvoir être commercialisé.

4. La proposition contient également, le cas échéant, des spécifications environnementales pour le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel et les biocarburants.

2. La proposition contient des spécifications environnementales pour l'essence qui est commercialisée à partir du 1er janvier 2005, qui confirment ou modifient et complètent les spécifications indicatives précisées à l'annexe III.

3. La proposition contient également des spécifications environnementales pour le carburant diesel d'une qualité compatible avec le bon fonctionnement des nouvelles technologies de réduction de la pollution et dont la commercialisation sera assurée à partir du 1er janvier 2005, qui confirment ou modifient et complètent les spécifications indicatives précisées à l'annexe IV. La proposition permet également d'accroître progressivement la disponibilité et d'assurer une distribution équilibrée sur l'ensemble du territoire des États membres de ce carburant diesel et fixe la date à laquelle ce carburant diesel sera le seul à pouvoir être commercialisé. En sus des dispositions des paragraphes 1 et 2, la Commission peut, entre autres, présenter :

- des propositions tenant compte de la situation particulière des flottes captives et de la nécessité de proposer des niveaux de spécification pour les carburants spéciaux qu'elles utilisent ;

- des propositions fixant des niveaux de spécifications applicables au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel et aux biocarburants.

Position commune du Conseil	Proposition modifiée
	(Amendement 24)
	Article 11
1. Le représentant de la Commission soumet au comité visé à l'article 10 un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148, paragraphe 2, du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.	1. La Commission est assistée par un comité consultatif composé d'un représentant par État membre et présidé par le représentant de la Commission. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, au besoin en procédant à un vote. L'avis est consigné au procès-verbal. Chaque État membre peut demander que sa position soit consignée au procès-verbal.

2. La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.	2. La Commission tient le plus grand compte de l'avis du comité. Elle informe celui-ci de la manière dont son avis a été pris en considération.
Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.	
Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission, sauf dans le cas où le Conseil s'est prononcé à la majorité simple contre lesdites mesures.	

ISSN 0254-1491

COM(98) 241 final

DOCUMENTS

FR 12 10 15 14

N° de catalogue : CB-CO-98-256-FR-C

ISBN 92-78-35186-5

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg