



Bruxelles, le 31.5.2017  
SWD(2017) 179 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**Résumé de l'évaluation de la directive 98/70/CE**

**Évaluation de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel («directive sur la qualité des carburants»)**

{SWD(2017) 178 final}

## 1. INTRODUCTION

La directive sur la qualité des carburants<sup>1</sup> («DQC») vise à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé vis-à-vis des carburants utilisés pour le transport routier et pour les engins mobiles non routiers, en réduisant la pollution due aux transports et en améliorant la qualité de l'air. Elle vise également à améliorer le fonctionnement du marché intérieur des carburants et des véhicules en fixant des normes minimales de qualité applicables aux carburants et en garantissant la compatibilité technique de ceux-ci avec les moteurs à combustion interne et avec les traitements ultérieurs qui seront appliqués. La DQC a également fixé un objectif chiffré de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie des carburants.

Dans le cadre du programme de la Commission pour une réglementation affûtée et performante (REFIT), la DQC a fait l'objet d'une évaluation ex-post en vue d'analyser les résultats concrets de sa mise en œuvre par rapport aux effets escomptés et d'évaluer sa pertinence, son efficacité, son efficience et sa cohérence, ainsi que la valeur ajoutée de l'Union. L'article 7 *bis* relatif à la réduction des émissions de gaz à effet de serre a été exclu de l'évaluation car il n'a pas encore été totalement transposé dans le droit national des États membres. Les articles 7 *ter* à 7 *sexies* relatifs à la durabilité des biocarburants ont également été exclus parce qu'ils avaient fait l'objet d'une précédente évaluation<sup>2</sup>.

## 2. PRINCIPALES OBSERVATIONS

L'évaluation a conclu à l'efficacité de la DQC pour garantir des niveaux élevés de protection de l'environnement et de la santé à l'égard des carburants utilisés dans les transports routiers et dans les engins mobiles non routiers, au vu des réductions sensibles des émissions des principaux polluants générés par le transport que sont les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>), le plomb, les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les particules (PM) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Ces réductions ont pu être obtenues grâce à l'établissement de spécifications des carburants qui sont contraignantes et qui sont devenues de plus en plus strictes depuis l'entrée en application de la directive. Dans une certaine mesure, ces réductions sont aussi le résultat de normes améliorées applicables aux véhicules, or le respect de telles normes nécessite une amélioration de la qualité des carburants. Les réductions des émissions des principaux polluants sont plus faibles qu'initialement prévu. L'augmentation de la consommation de carburant (et en particulier des carburants diesel) au cours de la dernière décennie a en partie compensé les réductions d'émissions obtenues.

La DQC s'est également révélée efficace pour garantir la compatibilité des carburants avec les moteurs et avec les traitements ultérieurs appliqués dans les véhicules routiers et les engins mobiles non routiers. Aucun incident d'endommagement des moteurs du fait de l'utilisation de carburants inappropriés ne répondant pas aux spécifications n'a été signalé lors de la consultation des parties prenantes.

---

<sup>1</sup> Directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel, JO L 350 du 28.12.1998.  
<sup>2</sup> SDW(2016) 416 final.

La directive n'a pas fait l'objet d'une d'évaluation coûts-bénéfices complète. Cependant, il ressort des données disponibles relatives aux principaux coûts de mise en conformité avec les spécifications des carburants et aux coûts administratifs de surveillance et de déclaration incombant aux autorités des États membres, ainsi qu'aux bénéfices économiques estimés des dommages évités à l'environnement et des atteintes à la santé humaine évitées, que la DQC atteint vraisemblablement ses objectifs d'une manière efficiente puisque les bénéfices l'emportent largement sur les coûts.

La cohérence de la DQC par rapport aux autres dispositions de la législation de l'Union a été évaluée, et en particulier sa cohérence par rapport à la directive sur les énergies renouvelables<sup>3</sup>, qui fixe notamment un objectif chiffré concernant l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports. Les travaux menés aux fins de l'évaluation n'ont mis en évidence aucun élément donnant à penser que les plafonds d'incorporation de biocarburants<sup>4</sup> fixés par la DQC seraient incompatibles avec cet objectif et avec l'objectif de réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre des carburants fixé par ladite directive.

Plusieurs dispositions spécifiques de la DQC ont été évaluées sur le plan de leur cohérence interne. Il n'a pas été constaté de problème majeur qui justifierait une modification de la directive au stade actuel.

La grande majorité des carburants mis sur le marché de l'Union sont conformes aux spécifications établies par la DQC, ce qui montre que le système actuel de surveillance et de déclaration prévu par la directive est adéquat.

En établissant les spécifications des carburants, la DQC garantit un niveau approprié de protection de l'environnement et de la santé humaine contre les risques liés à la pollution due aux carburants utilisés dans le secteur des transports. En l'absence de dispositions relatives à la qualité des carburants dans la législation de l'Union, les États membres adopteraient probablement des dispositions nationales pour combler le vide. Cela risquerait d'entraîner des déséquilibres dans le niveau de protection de l'environnement et de la santé humaine garanti à l'échelle de l'Union, et certains citoyens pourraient s'en trouver désavantagés. L'établissement des spécifications des carburants au niveau national pourrait aussi conduire à une fragmentation du marché intérieur des carburants si les dispositions nationales correspondantes n'étaient pas parfaitement concordantes. Bien qu'il existe à l'heure actuelle des normes sectorielles non contraignantes (CEN) applicables à pratiquement tous les carburants utilisés dans les transports routiers, il n'est pas possible de garantir le respect de telles normes de la même manière que s'il s'agissait de normes juridiquement contraignantes.

### **3. CONCLUSION**

---

<sup>3</sup> Directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, JO L 140 du 5.6.2009.

<sup>4</sup> Les taux d'incorporation d'éthanol et d'autres composés oxygénés dans l'essence sont plafonnés, de même que le taux d'incorporation d'esters méthyliques d'acides gras (EMAG) dans les carburants diesel.

La directive sur la qualité des carburants est globalement adaptée à sa finalité et devrait être maintenue. L'évaluation a toutefois mis en évidence certains points qui méritent un examen plus approfondi. Ils concernent avant tout le bon fonctionnement du marché intérieur. Comme en témoigne son champ d'application, la DQC n'a pas été conçue comme un instrument d'harmonisation totale du marché intérieur des carburants. Elle laisse donc une certaine marge pour des mesures nationales relatives aux carburants, y compris - sans toutefois s'y limiter - en ce qui concerne l'incorporation de biocarburants.

En conséquence, divers mélanges de carburants sont commercialisés dans les différents États membres, ce qui pourrait entraîner des coûts plus élevés pour les fournisseurs de carburants. Il existe aussi certains carburants auxquels les spécifications environnementales de la DQC ne s'appliquent pas.

Néanmoins, les points susmentionnés n'impliquent pas que les objectifs généraux de la DQC puissent être compromis. Par ailleurs, les travaux menés aux fins de l'évaluation n'ont fourni aucun élément prouvant de manière irréfutable que les possibilités d'action au niveau national qu'offre la DQC ont gravement perturbé le marché.

Cette situation étant susceptible de changer à l'avenir, il semble opportun de continuer à suivre l'évolution du marché intérieur des carburants.