



Conseil Fédéral du Développement Durable

Avis essence et diesel

- **concernant le projet d'AR remplaçant l'AR du 26 septembre 1997 relatif aux dénominations, aux caractéristiques et à la teneur en plomb des essences pour les véhicules à moteur;**
- **concernant le projet d'AR remplaçant l'AR du 28 octobre 1996 relatif à la dénomination, aux caractéristiques et à la teneur en soufre du gasoil-diesel pour les véhicules routiers.**

Demandé par le Ministre de la Mobilité et des Transports, Madame Isabelle Durant, et le Secrétaire d'Etat à l'Energie et au Développement durable, Monsieur Olivier Deleuze, par courrier du 29 octobre 1999;

Préparé par le sous-groupe de travail Normes de Produits;

Approuvé par l'Assemblée Générale du 14 décembre 1999.

A. Introduction

[1] Le premier projet d'AR vise à remplacer l'AR du 26 septembre 1997, remplaçant l'AR du 21 février 1992, remplaçant l'AR du 22 septembre 1986 relatif aux dénominations, aux caractéristiques et à la teneur en plomb des essences pour les véhicules à moteur (*M.B.*, le 14 octobre 1997) et l'Arrêté Ministériel du 3 avril 1991 relatif à l'utilisation de composants de carburants de substitution dans l'essence (*M.B.*, le 13 avril 1991).

L'AR du 26 septembre 1997 définit le concept « essences pour véhicules à moteur » et en détermine la composition (art. 1). Les essences sont classées en deux types: les essences sans plomb (90 RON, 95 RON et 98 RON) avec une teneur en composés de plomb n'excédant pas 0,013 g Pb/l et les essences avec plomb (essence super) (art. 2), avec une teneur en plomb n'excédant pas 0,15 g Pb/l. Les essences sans plomb doivent être conformes à la norme NBN-EN 228 – Carburants pour automobiles – Essence sans plomb – Exigences et méthodes d'essai – Dernière édition (art. 4, § 2). Les essences avec plomb doivent répondre à la norme NBN T 52-705 – Produits pétroliers – Essence avec plomb pour véhicules à moteur – Spécifications – Dernière édition (art. 4, § 1). A l'exception de la teneur en plomb et en benzène, le Ministre qui a



l'Energie dans ses attributions peut, par décision motivée, accorder des dérogations aux caractéristiques susmentionnées (art. 5). Le Ministre qui a l'Energie dans ses attributions et le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions, fixent les modalités d'adjonction de carburants de substitution (art. 6). Pour ce qui concerne la teneur en plomb, cet AR vise l'exécution de la Directive 85/210/CE du Conseil du 20 mars 1985, portant sur le rapprochement de la législation des états membres relative à la teneur en plomb de l'essence (*J.O. L*, 1985, n° 96), telle que modifiée par la Directive 87/416/CEE du Conseil du 21 juillet 1987, modifiant la Directive 85/210/CEE portant sur le rapprochement des législations des états membres relatives à la teneur en plomb de l'essence (*J.O. L*, 1987, n° 225).

Le projet d'AR vise à exécuter partiellement la Directive 98/70/CE du Parlement Européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative à la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la Directive 93/12/CEE du Conseil (*J.O. L*, 1998, n° 350), notamment le volet de la Directive portant sur l'essence.

[2] Le deuxième projet d'AR vise le remplacement de l'AR du 28 octobre 1996, relatif à la dénomination, aux caractéristiques et à la teneur en soufre du gasoil-diesel pour les véhicules routiers (*M.B.*, le 31 octobre 1996).

L'AR du 28 octobre 1996 détermine les exigences auxquelles les « carburants diesel pour automobiles » doivent répondre. Ce carburant doit répondre à la norme NBN-EN 590 – Carburants pour automobiles – Combustibles pour moteurs diesel (gasoil) – Exigences et méthodes d'essai – Dernière édition (art. 1). La teneur en soufre est limitée à un maximum de 0,05% en masse. A l'exception de la teneur en soufre, le Ministre qui a l'Energie dans ses attributions peut, par décision dûment argumentée accorder des dérogations aux caractéristiques susmentionnées (art. 3, § 1). Le Ministre qui a l'Energie dans ses attributions et le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions peuvent, pendant une période de quatre mois, autoriser une valeur limite supérieure pour la teneur en soufre, lorsque suite à un changement brusque de l'approvisionnement en pétrole brut ou en produits pétroliers, des difficultés surgissent dans l'application des valeurs limites de la teneur en soufre des carburants diesel (art. 3, § 2). Pour ce qui concerne la teneur en soufre, le présent AR vise à exécuter la Directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 portant sur la teneur en soufre de certains carburants (*J.O. L*, 1993, n°74).

Le projet d'AR vise à exécuter partiellement la Directive 98/70/CE du Parlement Européen et du Conseil du 13 octobre 1998 relative à la qualité de l'essence et du carburant diesel et modifiant la Directive 93/12/CEE du Conseil (*J.O. L*, 1998, n° 350), notamment le volet de la Directive portant sur le carburant diesel.

[3] La Directive 98/70/CE porte sur les spécifications techniques des carburants pour véhicules équipés de moteur à allumage commandé et de moteur à allumage par compression, aux fins de la protection de la santé et de l'environnement (art. 1). Elle remplace les directives antérieures (art. 12).

La Directive s'inspire de la constatation que, nonobstant la rigueur croissante des valeurs limites d'émissions des véhicules à moteur, des mesures supplémentaires de réduction de la pollution atmosphérique provoquée par les véhicules et d'autres sources, sont nécessaires (quatrième attendu). Pour ce faire, la Directive fixe les spécifications pour les carburants qui, dans une première phase, entreront en vigueur en l'an 2000 (annexes I et II). A partir de 2005, des exigences plus strictes entreront en vigueur pour certains paramètres, notamment pour les composés aromatiques et la



teneur en soufre des essences et pour la teneur en soufre des carburants diesel (annexes III et IV).

Conformément aux dispositions de la Directive, une réduction des émissions polluantes des véhicules devra être réalisée à court terme, en particulier dans les zones urbaines, et notamment des polluants primaires tels que les hydrocarbures non brûlés et le monoxyde de carbone, des polluants secondaires tels que l'ozone, des émissions toxiques telles que celles de benzène et de particules. Une réduction des émissions polluantes des véhicules dans les zones urbaines peut être réalisée immédiatement en ce qui concerne les automobiles, en modifiant la composition du carburant (dixième attendu). L'incorporation d'oxygène et la réduction significative des substances aromatiques, des oléfines, du benzène et du soufre peuvent permettre d'obtenir un carburant de meilleure qualité du point de vue de la qualité de l'air (onzième attendu).

La Directive prévoit dans son exécution deux types de carburants diesel et deux types d'essences, dont un carburant diesel et une essence seraient de meilleure qualité. Conformément au dix-neuvième attendu, il est souhaitable que le diesel et l'essence de qualité inférieure soient remplacés sur le marché d'ici à 2005 par le diesel et l'essence de qualité supérieure. Cette date limite peut éventuellement être reportée si des entreprises dans un état membre rencontrent de graves difficultés pour réaliser les adaptations nécessaires à leur outil de production.

[4] La Directive 98/70/CE s'appuie sur l'ancien article 100 A CE (actuellement l'art. 95 CE) et vise à harmoniser la réglementation en la matière, considérant que « les disparités entre les législations ou les mesures administratives adoptées par les états membres en matière de spécifications applicables aux carburants classiques et aux carburants de substitution utilisés dans les véhicules équipés de moteur à allumage électrique et de moteur à allumage par compression, entravent les échanges dans la Communauté, et peuvent ainsi avoir une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur, ainsi que sur la compétitivité internationale des secteurs européens de la construction automobile et du raffinage » (premier attendu). Le fait que la Directive vise une harmonisation complète ressort également de l'article 5 qui stipule: « Aucun état membre ne peut interdire, limiter ou empêcher la mise sur le marché de carburants conformes aux exigences de la présente directive ».

L'ancien article 100 A, paragraphe 4, CE (actuellement art. 95, paragraphes 4 et 5, CE) reste bien entendu d'application. D'autre part, l'article 6 de la Directive stipule que les états membres peuvent exiger que, dans des zones spécifiques, les carburants ne puissent être commercialisés que s'ils sont conformes à des spécifications environnementales plus strictes que celles prévues par la présente directive pour l'ensemble ou une partie du parc de véhicules, en vue de protéger, dans un état membre, la santé de la population dans une agglomération déterminée ou l'environnement dans une zone déterminée écologiquement sensible, si la pollution atmosphérique constitue un problème grave et récurrent pour la santé humaine ou l'environnement, ou que l'on peut légitimement s'attendre à ce qu'elle constitue un tel problème.

[5] Les états membres devaient transposer la Directive dans leur législation au plus tard pour le 1er juillet 1999, et mettre ces dispositions en application à partir du 1er janvier 2000 (art. 13).



B. Avis

[6] *Le Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD) constate que le premier projet d'AR a assez fidèlement transposé les dispositions de la Directive 98/70/CE relatives à l'essence, dans la législation belge. La correspondance entre les deux textes est la suivante:*

<u>Projet AR essences</u>	<u>Directive 98/70/CE</u>
Art. 1	Art. 2.1
Art. 2, 1°	Annexe I – Valeur limite teneur en plomb
Art. 2, 2° et art. 3, § 1, 3°	Art. 3.1
Art. 3, § 1, 1° et 2°	-
Art. 3, § 2	Art. 3.7
Art. 4, § 1	-
Art. 4, § 2 et annexe	Art. 3.2 et Annexes I et III
Art. 5	-
Art. 6	-
Art. 7	-
Art. 8	-
Art. 9	-
Art. 10	Art. 13.1
Art. 11	-

[7] *Le CFDD constate et approuve le fait que la Belgique n'utilisera pas les possibilités de dérogation visées aux articles 3.3, 3.4 et 3.5 de la Directive.*

[8] *Le CFDD se demande si la disposition de l'article 5 est encore justifiée, étant donné que l'annexe à l'AR fixe, conformément à la Directive, la teneur maximale de certains composés oxygénés (le méthanol, l'éthanol, l'alcool isopropylique, l'alcool butylique tertiaire, l'alcool isobutylique, certains éthers et autres composés oxygénés). Quoi qu'il en soit, la compétence attribuée au Ministre de l'Energie et au Ministre de l'Environnement ne porte aucun préjudice à ce qui est visé à cette annexe et à l'article 1, deuxième alinéa (« L'essence ... peut contenir des carburants de substitution (composés oxygénés), comme défini par l'annexe du présent arrêté »).*

[9] *Le CFDD constate que le deuxième projet d'AR a transposé assez fidèlement dans la législation belge les dispositions de la Directive 98/70/CE relative au carburant diesel. La correspondance entre les deux textes est la suivante:*

<u>Projet AR gasoil-diesel</u>	<u>Directive 98/70/CE</u>
Art. 1	Art. 2.2
Art. 2 et annexe	Art. 4 et Annexes II et IV
Art. 3	Art. 7
Art. 4	-
Art. 5	-
Art. 6	-
Art. 7	-
Art. 8	Art. 13.1



[10] *Le CFDD constate et approuve le fait que la Belgique n'utilisera pas les possibilités de dérogation visées aux articles 4.2 et 4.3 de la Directive.*

[11] *Le CFDD désire attirer l'attention des ministres concernés sur le fait que le changement de réglementation sur la composition des essences doit conduire inévitablement à une adaptation de la différenciation fiscale qui existe pour le moment entre essence avec plomb et sans plomb.*

Il est proposé que désormais, cette différenciation fiscale soit définie en fonction des deux qualités d'essence et des deux qualités de diesel dont question au [3] de cet avis, de sorte qu'il y ait un stimulus financier pour mettre en usage des carburants de meilleure qualité plus rapidement qu'imposé par la Directive.

Les représentants d'organisations des employeurs au CFDD estiment que, en ce qui concerne d'éventuels incitants fiscaux pour les carburants répondant aux normes 2005 par rapport au normes 2000, c'est aux pouvoirs publics que revient le choix de faire usage ou non de tels incitants. S'il y est fait appel, ces mêmes représentants trouvent essentiel que l'incitant ne soit donné que pour des qualités répondant aux normes européennes déjà très strictes et n'aille pas au-delà de ces normes. Selon eux, l'usage de tels incitants doit se faire en gardant à l'esprit la volonté d'harmoniser dans les différents états membres la fiscalité sur les carburants.