

# **Directive n° 93/12/CEE du 23/03/93 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides**

(JOCE n° L 74 du 27 mars 1993)

---

**Texte abrogé par l'article 3 de la Directive n° 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 (JOUE n° L 140 du 5 juin 2009).**

Texte modifié par :

- Directive du Conseil n° 99/32 du 26 avril 1999, JOCE n° L.121 du 11 mai 1999
- Directive du Parlement européen et du Conseil n° 98/70 du 13 octobre 1998, JOCE n° L.350 du 28 décembre 1998

## **Vus**

Le conseil des communautés européennes,

Vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100 A,

Vu la proposition de la Commission (1),

En coopération avec le Parlement européen (2),

Vu l'avis du Comité économique et social (3),

(1) JOCE n° C 174 du 5 juillet 1991; JOCE n° C 120 du 12 mai 1992.

(2) JOCE n° C 94 du 13 avril 1992; JOCE n° C 337 du 21 décembre 1992.

(3) JOCE n° C 14 du 20 janvier 1992.

## **Considérants**

Considérant que la Communauté doit, aux fins d'améliorer la qualité de l'air en ce qui concerne les émissions d'anhydride sulfureux et d'autres polluants, prendre des mesures pour abaisser progressivement la teneur en soufre du gas-oil utilisé pour la propulsion de véhicules, y compris des aéronefs et des bateaux, du gas-oil de chauffage et des gas-oils à usage industriel et maritime;

Considérant que, en vertu de l'article 2 paragraphe 1 et de l'article 5 paragraphe 1 de la directive 75/176/CEE (4), les dispositions en vigueur dans les Etats membres fixent deux valeurs limites pour la teneur en soufre des combustibles liquides; que ces dispositions diffèrent d'un Etat membre à l'autre;

Considérant que ces différences obligent les entreprises pétrolières communautaires à différencier leur production en ce qui concerne la teneur maximale en soufre, selon l'Etat membre de destination; qu'elles entravent, dès lors, les échanges de ces produits et ont, de ce fait, une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du marché unique;

Considérant, en outre, que l'article 6 de la directive 75/16/CEE prévoit que la Commission, en fonction des nouvelles données disponibles, soumet au Conseil un rapport assorti d'une proposition appropriée en vue de la fixation d'une valeur unique;

Considérant que les programmes d'actions successifs des Communautés européennes en matière d'environnement (5) soulignent l'importance de la prévention et de la réduction de la pollution atmosphérique;

Considérant que la qualité du combustible joue un rôle important dans la diminution de la pollution atmosphérique par les émissions des véhicules à moteur;

Considérant également que, par la décision 81/462/CEE (6), la Communauté est devenue partie contractante à la convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, qui prévoit notamment le développement de stratégies et de politiques visant à limiter et, autant que possible, à réduire graduellement et à prévenir la pollution atmosphérique;

Considérant que la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides contribue à l'un des objectifs de la Communauté qui est de préserver, d'améliorer et de protéger la qualité de l'environnement et de contribuer à la protection de la santé humaine en luttant à la source contre les dommages causés à l'environnement;

Considérant que plusieurs Etats membres ont déjà, conformément à la directive 75/716/CEE, défini une valeur limite de 0,2 % en poids;

Considérant que les Etats membres doivent veiller à assurer la disponibilité progressive de carburants diesels d'une teneur en soufre de 0,05 % en poids;

Considérant que, afin d'atteindre les niveaux d'émission de particules fixés dans des directives communautaires spécifiques, la teneur en soufre des carburants diesels mis sur le marché à l'intérieur de la Communauté ne doit pas dépasser 0,2 % en poids à partir du 1er octobre 1994 et 0,05 % en poids à partir du 1er octobre 1996; que les Etats membres doivent prendre les mesures appropriées pour atteindre cet objectif;

Considérant que l'utilisation croissante du gas-oil pour les véhicules à moteur rend nécessaires des efforts renouvelés quant à la qualité du carburant diesel, en vue de limiter les effets nocifs de cette utilisation sur la qualité de l'air ambiant; que, en fixant la teneur maximale en soufre des carburants diesels à 0,05 % en poids à dater du 1er octobre 1996, on laisse aux entreprises industrielles concernées un délai suffisant pour procéder aux adaptations techniques nécessaires;

Considérant que les autres usages des gas-oils et des huiles moyennes rendent nécessaire un effort de réduction de la pollution de l'air, effort pour lequel les contributions de ces usages doivent être prises en considération au regard de l'amélioration de la qualité de l'air et des coûts et bénéfices pour l'environnement; que la Commission devra soumettre au Conseil, qui en décidera au plus tard le 31 juillet 1994, une proposition prévoyant, pour le 1er octobre 1999 au plus tard, une valeur plus basse pour la teneur en soufre et fixant de nouvelles valeurs limites pour les kérosènes aéronaves;

Considérant qu'un changement soudain de l'approvisionnement en pétrole brut conduisant à une augmentation de sa teneur moyenne en soufre peut, compte tenu des capacités de désulfuration disponibles, compromettre l'approvisionnement des consommateurs dans un Etat membre; qu'il convient dès lors d'autoriser, sous certaines conditions, cet Etat membre à déroger aux limites prévues pour les teneurs en soufre sur son propre marché;

Considérant que l'introduction d'une valeur basse pour la teneur en soufre des gas-oils à usage maritime destinés aux navires de mer pose à la Grèce des problèmes techniques et économiques spécifiques; qu'une dérogation limitée dans le temps en faveur de la Grèce ne devrait pas avoir d'incidence négative sur les échanges de gas-oils à usage maritime étant donné que, pour le moment, les installations grecques de raffinage ne couvrent pas plus que les besoins intérieurs en gas-oils et en huiles moyennes; que les exportations destinées à la combustion finale de la Grèce vers un autre Etat membre doivent satisfaire aux dispositions de la directive applicable dans cet Etat membre; qu'une dérogation de cinq ans pourrait être accordée à la Grèce avant qu'elle ne doive introduire des gas-oils à usage maritime, présentant la teneur en soufre requise; que cette période s'achèvera le 30 septembre 1999;

Considérant qu'il importe de contrôler par sondage la teneur en soufre des gas-oils et des huiles moyennes mis sur le marché; que doit être prévue à cet effet une méthode uniforme fondée sur la meilleure technologie disponible,

A arrêté la présente directive :

(4) *JOCE n° C 307 du 27 novembre 1975. Directive modifiée par la directive 87/219/CEE (JOCE n° L 91 du 3 avril 1987).*

(5) *JOCE n° C 112 du 20 décembre 1973; JOCE n° C 139 du 13 juin 1977; JOCE n° C 46 du 17 février 1983.*

(6) *JOCE n° L 171 du 27 juin 1981, p. 11.*

## **Article 1er de la directive du 23 mars 1993**

1. Aux fins de la présente directive, on entend par :

a) Supprimé (**Directive du Conseil n° 99/32/CE du 26 avril 1999, JOCE n° L.121 du 11 mai, article 8-2°**)

b) Supprimé (**Directive du Parlement européen et du Conseil n° 98/70 du 13 octobre 1998, JOCE n° L.350 du 28 décembre, article 12**)

2. Supprimé (**Directive du Conseil n° 99/32/CE du 26 avril 1999, JOCE n° L.121 du 11 mai, article 8-2°**)

## **Article 2 de la directive du 23 mars 1993**

1. Supprimé (**Directive du Parlement européen et du Conseil n° 98/70 du 13 octobre 1998, JOCE n° L.350 du 28 décembre, article 12**)

2. Supprimé (**Directive du Conseil n° 99/32/CE du 26 avril 1999, JOCE n° L.121 du 11 mai, article 8-2°**)

Avant le 1er janvier 1994, la Commission, dans un rapport au Conseil, rend compte des progrès accomplis dans la lutte contre les émissions d'anhydride sulfureux. A la même occasion, elle soumet au Conseil une proposition visant, dans le cadre plus général de la politique d'amélioration de la qualité de l'air, d'une part, à passer à une deuxième étape qui prévoit une valeur plus basse au plus tard le 1er octobre 1999 et, d'autre part, à fixer de nouvelles valeurs limites pour les kérosènes aéronaves.

Le Conseil statue à la majorité qualifiée au plus tard le 31 juillet 1994.

3. Supprimé (**Directive du Conseil n° 99/32/CE du 26 avril 1999, JOCE n° L.121 du 11 mai, article 8-2°**)

### **Article 3 de la directive du 23 mars 1993**

Supprimé (Directive du Conseil n° 99/32/CE du 26 avril 1999, JOCE n° L.121 du 11 mai, article 8-2°)

### **Article 4 de la directive du 23 mars 1993**

1. Supprimé (Directive du Conseil n° 99/32/CE du 26 avril 1999, JOCE n° L.121 du 11 mai, article 8-2°)

2. Supprimé (Directive du Conseil n° 99/32/CE du 26 avril 1999, JOCE n° L.121 du 11 mai, article 8-2°)

### **Article 5 de la directive du 23 mars 1993**

A partir du 1er octobre 1994, la présente directive remplace la directive 75/176/CEE.

### **Article 6 de la directive du 23 mars 1993**

Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er octobre 1994. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

### **Article 7 de la directive du 23 mars 1993**

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.