

Projet de règlement grand-ducal

- a) concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants**
- b) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides**
- c) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère;

Vu la loi du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques ;

Vu la directive 2009/28/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE ;

Vu la directive 2009/30/CE du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE ;

Vu l'avis de la Chambre des métiers;

Vu l'avis de la Chambre de commerce;

Vu l'avis de la Chambre d'agriculture ;

Vu l'avis de la Chambre des salariés ;

Vu l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics;

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre délégué au Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, de Notre Ministre de la Santé et de Notre Ministre des Classes Moyennes et du Tourisme et après délibération du Gouvernement en Conseil;

A r r ê t o n s :

Art. 1^{er}. Champ d'application

Le présent règlement fixe, pour les véhicules routiers et les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure lorsqu'ils ne sont pas en mer), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer:

- a) aux fins de la protection de la santé et de l'environnement, les spécifications techniques applicables aux carburants destinés à être utilisés par les véhicules équipés de moteur à allumage commandé, et de moteur à allumage par compression compte tenu des spécifications techniques desdits moteurs; et
- b) un objectif pour la réduction des gaz à effet de serre émis sur l'ensemble du cycle de vie.

Art. 2. Définitions

Au sens du présent règlement, on entend par:

1. "administration" : l'Administration de l'environnement ;
2. "biocarburant" : un combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse, c'est-à-dire de la fraction biodégradable des produits, des déchets et des résidus d'origine biologique provenant de l'agriculture (y compris les substances végétales et animales), de la sylviculture et des industries connexes, y compris la pêche et l'aquaculture, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux;
3. "carburants diesel" : les gazoles relevant du code NC 2710 19 41 et utilisés pour la propulsion des véhicules visés dans les directives 70/220/CEE et 88/77/CEE;
4. "essence" : les huiles minérales volatiles convenant au fonctionnement des moteurs à combustion interne et à allumage commandé, utilisés pour la propulsion des véhicules et relevant des codes NC 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51, 2710 11 59;
5. "EMAG" : esters méthyliques d'acides gras ;
6. "MMT" : méthylcyclopentadiényle manganèse tricarbonyle ;
7. "émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie": l'ensemble des émissions nettes de CO₂, de CH₄ et de N₂O qui peuvent être imputées au carburant (y compris les composants qui y sont mélangés) ou à l'énergie fournis. Cette notion recouvre toutes les étapes pertinentes, depuis l'extraction ou la culture, y compris le changement d'affectation des terres, le transport et la distribution, la transformation et la combustion, quel que soit le lieu où ces émissions sont produites;
8. "émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie" : la masse totale des émissions de gaz à effet de serre mesurées en équivalents au CO₂ associées au carburant ou à l'énergie fournis, divisée par la teneur énergétique totale du carburant ou de l'énergie fournis (exprimée, pour le carburant, sous la forme de son pouvoir calorifique inférieur);
9. "fournisseur" : l'entité responsable du passage du carburant ou de l'énergie par un point de contrôle des produits soumis à accises, ou si aucune accise n'est due, toute autre entité compétente désignée par le ministre ;
10. "gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure) et les tracteurs agricoles et forestiers, ainsi que pour les

bateaux de plaisance" : tout liquide dérivé du pétrole et relevant des codes NC 2710 19 41 à 2710 19 45, destiné à être utilisé dans les moteurs visés dans les directives du Parlement européen et du Conseil 94/25/CE, 97/68/CE et 2000/25/CE;

11. "ministre" : le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions;
12. "organisme agréé" : une personne agréée sur base de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales privées ou publiques, autres que l'État pour l'accomplissement de tâches techniques, d'études et de vérification dans le domaine de l'environnement;

Art. 3. Annexes

Font partie intégrante du présent règlement les annexes suivantes :

ANNEXE I: Spécifications environnementales applicables aux carburants sur le marché destinés aux véhicules équipés de moteur à allumage commandé.

ANNEXE II: Dérogation concernant la pression de vapeur autorisée pour l'essence contenant du bioéthanol.

ANNEXE III: Spécifications environnementales applicables aux carburants sur le marché destinés aux véhicules équipés de moteur à allumage par compression.

ANNEXE IV: Rapport d'échantillonnages - Dépôts pétroliers.

Art. 4. Qualité de l'essence sans plomb

1. La commercialisation de l'essence plombée sur le territoire luxembourgeois est interdite.
2. L'essence ne peut être mise sur le marché que si elle est conforme aux spécifications environnementales fixées à l'annexe I.
3. Le fournisseur est tenu de garantir la mise sur le marché d'une essence sans plomb ayant une teneur maximale en oxygène de 2,7 % et une teneur maximale en éthanol de 5 % jusqu'en 2013.
4. La mise sur le marché d'essence contenant de l'éthanol et dont le niveau maximal de pression de vapeur est de 60 kPa est autorisée au cours de la période d'été. Un dépassement de la pression de vapeur indiqué à l'annexe II est autorisé, à condition que l'éthanol utilisé soit un biocarburant.
5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, la commercialisation de petites quantités d'essence plombée, dont la teneur du plomb ne dépasse pas 0,15 g/l, est autorisée, à concurrence de 0,03 % de la quantité totale commercialisée, qui sont destinées à être utilisées pour des véhicules de collection d'un type caractéristique et à être distribuées par des groupes d'intérêt commun.

Art. 5. Qualité des carburants diesel

1. Les carburants diesel ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont conformes aux spécifications fixées à l'annexe III. Nonobstant les prescriptions de l'annexe III, la mise sur le marché de carburants diesel ayant une teneur en EMAG supérieure à 7 % est autorisée.
2. La teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles destinés à être utilisés par les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles et forestiers (y compris les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance) est de 10 mg/kg. Les combustibles liquides autres que ces gazoles ne peuvent être utilisés pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance que si leur teneur en soufre ne dépasse pas la teneur maximale admissible pour lesdits gazoles. Afin de s'adapter à une contamination moindre dans la chaîne logistique, les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non

routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance peuvent contenir jusqu'à 20 mg/kg de soufre au moment de leur distribution finale aux utilisateurs finaux.

3. La mise sur le marché permanente de gazole contenant jusqu'à 1000 mg/kg de soufre destiné aux véhicules ferroviaires et aux tracteurs agricoles et forestiers est autorisée jusqu'au 31 décembre 2011, à condition que le fonctionnement correct des systèmes de contrôle des émissions ne soit pas compromis.

Art. 6. Additif métallique

La présence de l'additif métallique MMT est limitée à 6 mg de manganèse par litre. À partir du 1er janvier 2014, cette limite est de 2 mg de manganèse par litre.

Art. 7. Libre circulation

La mise sur le marché de carburants conformes aux exigences du présent règlement ne peut être interdite, limitée ou empêchée.

Art. 8. Commercialisation de carburants ayant des spécifications environnementales plus strictes

Par dérogation aux articles 4, 5 et 7 et en application de l'article 6 de la directive modifiée 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 du Conseil, la commercialisation de carburants dans les zones spécifiques situées sur le territoire luxembourgeois peut être subordonnée à des spécifications environnementales plus strictes que celles prévues par le présent règlement pour l'ensemble ou une partie du parc de véhicules en vue de protéger la santé de la population dans une agglomération déterminée ou l'environnement dans une zone déterminée sensible ou environnementale, si la pollution atmosphérique ou des eaux souterraines 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.

Art. 9. Réduction des émissions de gaz à effet de serre

1. Les fournisseurs sont chargés de contrôler et de déclarer les émissions de gaz à effet de serre des carburants et de l'énergie fournie, produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie. Les fournisseurs d'électricité destinée au fonctionnement de véhicules routiers peuvent décider de contribuer à l'obligation en matière de réduction, prévue au paragraphe 2, s'ils peuvent démontrer leur capacité à mesurer et à contrôler efficacement l'électricité fournie pour le fonctionnement de ces véhicules.

Les fournisseurs présentent à l'administration, pour le 1^{er} mars au plus tard, un rapport annuel sur l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants et de l'énergie fournis sur le territoire luxembourgeois, en apportant au minimum les informations suivantes qui se rapportent à la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année écoulée:

- a) le volume total de chaque type de carburant ou d'énergie fournis, en indiquant le lieu d'achat et l'origine de ces produits; et
- b) les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie.

Les rapports et les informations relatives aux balances de biocarburants sont soumis à une vérification annuelle, le cas échéant, par un organisme agréé ou toute autre personne qualifiée en la matière.

2. Les fournisseurs peuvent utiliser des balances de biocarburants pour démontrer l'utilisation de biocarburants qui respectent les critères de durabilité au titre du règlement du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides et pour démontrer le respect du paragraphe 1, alinéa 3, point b), du présent article.
3. Les fournisseurs sont tenus de réduire, aussi progressivement que possible, les émissions de gaz à effet de serre, produites sur l'ensemble du cycle de vie du carburant ou de l'énergie fournie, par unité d'énergie, à hauteur de 6 %, le 31 décembre 2020 au plus tard.
4. Les émissions de gaz à effet de serre des biocarburants, produites sur l'ensemble du cycle de vie, sont calculées conformément à l'article 10. Les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie qui sont issues d'autres carburants et d'autres sources d'énergie sont calculées sur la base d'une méthode définie par un acte communautaire.
5. Un groupe de fournisseurs peut décider de se conformer conjointement aux obligations de réduction prévues par le paragraphe 3. Dans ce cas, ceux-ci sont considérés comme un fournisseur unique aux fins du paragraphe 3.

Art. 10. Calcul des émissions de gaz à effet de serre produites par les biocarburants sur l'ensemble du cycle de vie

Aux fins de l'article 9, les émissions à effet de serre d'un biocarburant, produites sur l'ensemble du cycle de vie, sont calculées selon le règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides.

Art. 11. Biocarburants

Les biocarburants visés par le règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides ne sont pas refusés pour d'autres motifs de durabilité.

Art. 12. Information des consommateurs

1. Des informations pertinentes sont fournies aux consommateurs en ce qui concerne la teneur en biocarburant de l'essence et du carburant diesel, en particulier, l'utilisation appropriée des différents mélanges.
2. Les exploitants des stations-service doivent apposer sur chaque pompe une étiquette indiquant la teneur maximale en EMAG et en éthanol lorsque la concentration dépasse respectivement 7% pour l'EMAG ou 5% pour l'éthanol.
3. Les exploitants des stations-service doivent apposer une étiquette relative à l'additif métallique du carburant partout où un carburant contenant des additifs métalliques est mis à la disposition des consommateurs. Cette étiquette comporte le texte suivant: "Contient des additifs métalliques".
4. Les étiquettes sont apposées de façon bien visible à l'endroit où sont affichées les informations relatives au type de carburant. La taille de l'étiquette et le format des caractères sont à choisir de sorte à rendre l'information clairement visible et facilement lisible.

Art. 13. Surveillance de la qualité des carburants

1. Deux fois par an, l'administration organise un prélèvement d'échantillons d'essence et de carburant diesel auprès des stations-service et des dépôts pétroliers au Grand-Duché.
Une première campagne de prélèvement d'échantillons est effectuée pendant la période du 1er octobre au 30 avril de chaque année.
Une seconde est effectuée pendant la période du 1er mai au 30 septembre de chaque année. Le nombre total d'échantillons qui doivent être prélevés durant chacune des prédites périodes est déterminé sur base des normes européennes applicables.
Le nombre total d'échantillons est réparti entre les carburants diesel et les deux grades d'essence sans plomb. La répartition prend en considération les quantités respectives vendues au cours de l'année écoulée.
Les stations-service sont choisies au hasard parmi l'ensemble des stations appartenant au réseau luxembourgeois, à l'exception de celles ayant une force de vente supérieure ou égale à 100.000 m³ par an qui font toujours l'objet d'un contrôle de la qualité des carburants.
2. Un organisme agréé choisi par le fournisseur ou l'exploitant de la station-service ou du dépôt pétrolier procède au prélèvement d'échantillons.
Le prélèvement d'échantillons doit être effectué selon les méthodes décrites dans les normes européennes EN 14275 pour les stations-service et EN ISO 3170 pour les dépôts pétroliers.
3. Dans le cas d'éventuelles irrégularités ou de problèmes qui se manifestent ou se sont manifestés pendant l'échantillonnage, l'organisme agréé en informe immédiatement l'administration.
4. Les échantillons doivent être remis à l'analyse dans les 24 heures qui suivent la prise d'échantillons. Un exemplaire scellé est remis immédiatement à l'exploitant qui est tenu de le stocker de manière appropriée pendant 2 mois au moins.
5. L'organisme agréé transmet à l'administration dans les 24 heures et par courrier électronique un rapport d'échantillonnage des stations-service établi selon l'annexe B de la norme EN 14275. Une copie du rapport est remise à l'exploitant de la station-service. Une autre copie est remise avec les échantillons au laboratoire accrédité.
6. L'organisme agréé transmet à l'administration dans les 24 heures et par courrier électronique le rapport d'échantillonnage des dépôts pétroliers contenant au moins les informations visées à l'annexe IV. Une copie du rapport est remise à l'exploitant du dépôt pétrolier. Une autre copie est remise avec les échantillons au laboratoire accrédité.

Art. 14. Analyses des échantillons

1. Le respect des prescriptions des articles 4 et 5 pour l'essence et les carburants diesel est contrôlé sur base des méthodes analytiques visées dans les normes européennes EN 228:2004 et EN 590:2004 respectivement. Un autre système de surveillance de la qualité des biocarburants peut être utilisé pour autant que ce dernier garantisse des résultats présentant une fiabilité équivalente.
2. L'organisme agréé ayant procédé à la prise des échantillons remet les résultats d'analyses dans le délai d'une semaine par courrier électronique à l'administration. En cas de résultat négatif, l'organisme agréé est tenu d'en informer immédiatement l'administration.

Art. 15. Non-conformité des résultats d'analyses

1. Si le rapport d'analyse fait mention de non-conformités confirmées, le cas échéant, par la contre-analyse, le fournisseur ou l'exploitant de la station-service ou du dépôt pétrolier

disposent d'un délai de 48 heures après un avertissement leur adressé par l'administration pour prendre les mesures qui s'imposent. Le fournisseur ou l'exploitant de la station service ou du dépôt pétrolier informent immédiatement l'administration des mesures prises.

2. Pour répondre aux exigences suite à un résultat négatif d'analyse, un nouveau prélèvement d'échantillons doit être effectué dans les 3 jours ouvrables qui suivent l'avertissement.

Art. 16. Rapport annuel

Sans préjudice des dispositions de l'article 9 du présent règlement, les fournisseurs doivent fournir pour le 1^{er} mars au plus tard de chaque année civile, toutes les informations mentionnées ci-dessous concernant l'année écoulée sous la forme d'un rapport à l'administration:

- une liste avec toutes les stations-service faisant partie du réseau du fournisseur au Grand-Duché;
- dans la mesure du possible, un schéma d'approvisionnement des stations-service indiquant le lieu d'achat et l'origine des produits pétroliers.

Art. 17. Modification du règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides

- a) A l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides, dénommé ci-après « le règlement », le point 3) est remplacé par le texte suivant:

«3) combustible marin : tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217. Cette définition inclut tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé à bord d'un bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de plaisance, tel que défini par la réglementation applicable en la matière»;

- b) A l'article 2 du règlement, le point 3 undecies est supprimé.
- c) A l'article 4 ter du règlement, l'intitulé est remplacé par le texte suivant:
«Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les navires à quai dans les ports de l'Union européenne»
- d) Au paragraphe 1^{er} de l'article 4 ter du règlement, le point a) est supprimé.
- e) Au paragraphe 2 de l'article 4 ter du règlement, le point b) est supprimé.
- f) A l'article 5 du règlement, l'alinéa 2 du paragraphe 1 bis est remplacé comme suit:

«L'échantillonnage débute à la date d'entrée en vigueur de la teneur maximale en soufre du combustible concerné. Les prélèvements sont effectués en quantités suffisantes, avec une fréquence appropriée et selon des méthodes telles que les échantillons soient représentatifs du combustible examiné et du combustible utilisé par les bateaux dans les zones maritimes et dans les ports pertinents.»

Art. 18. Frais

L'intégralité des frais en relation avec les échantillonnages, les analyses et les vérifications sont respectivement à charge des fournisseurs ou des exploitants de stations-service ou de dépôts pétroliers.

Art. 19. Disposition abrogatoire

Le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel est abrogé.

Art. 20. Exécution

Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, Notre Ministre de la Santé et de Notre Ministre des Classes Moyennes et du Tourisme sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES AUX CARBURANTS SUR LE MARCHÉ DESTINÉS AUX VÉHICULES ÉQUIPÉS DE MOTEUR À ALLUMAGE COMMANDÉ

Type : essence

Paramètre ⁽¹⁾	Unité	Valeurs limites ⁽²⁾	
		Minimum	Maximum
Indice d'octane recherche		95 ⁽³⁾	-
Indice d'octane moteur		85	-
Pression de vapeur, période estivale ⁽⁴⁾	kPa	-	60,0
Distillation:			
-pourcentage évaporé à 100 °C	% v/v	46,0	-
-pourcentage évaporé à 150 °C	% v/v	75,0	-
Composition en hydrocarbures:			
-oléfines	% v/v	-	18,0
-aromatiques	% v/v	-	35,0
-benzène	% v/v	-	1,0
Teneur en oxygène	% m/m		3,7
Composés oxygénés			
-Méthanol	% v/v		3,0
-Éthanol (des agents stabilisants peuvent être nécessaires)	% v/v		10,0
-Alcool isopropylique	% v/v	-	12,0
-Alcool butylique tertiaire	% v/v	-	15,0
-Alcool isobutylique	% v/v	-	15,0
-Éthers contenant 5 atomes de carbone ou plus par molécule	% v/v	-	22,0
-Autres composés oxygénés ⁽⁵⁾	% v/v	-	15,0
Teneur en soufre	mg/kg	-	10,0
Teneur en plomb	g/l	-	0,005

(1) Les méthodes d'essai sont celles mentionnées dans la norme EN 228:2004., Le cas échéant, la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 228:2004 peut être adoptée, à condition qu'il puisse être établi que cette méthode assure au moins la même exactitude et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

(2) Les valeurs indiquées dans la spécification sont des «valeurs vraies». Pour établir leurs valeurs limites, les conditions de la norme EN ISO 4259:2006, «Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai» ont été appliquées.

Pour fixer une valeur minimale, une différence minimale de 2R au-dessus de zéro a été prise en compte (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles sont interprétés sur la base des critères définis dans la norme EN ISO 4259:2006.

(3) Le ministre peut décider de continuer à autoriser la mise sur le marché d'essence ordinaire sans plomb avec un indice d'octane moteur (IOM) minimal de 81 et un indice d'octane recherche (IOR) minimal de 91.

(4) La période estivale débute au plus tard le 1er mai et ne se termine pas avant le 30 septembre.

(5) Autres mono-alcools et éthers dont le point d'ébullition final n'est pas supérieur à celui mentionné dans la norme EN 228:2004.

ANNEXE II

DÉROGATION CONCERNANT LA PRESSION DE VAPEUR AUTOTISÉE POUR L'ESSENCE SANS PLOMB CONTENANT DU BIOÉTHANOL

Teneur en bioéthanol (% v/v)	Dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Lorsque la teneur en bioéthanol est comprise entre deux valeurs indiquées dans le tableau, le dépassement autorisé de la pression de vapeur prescrite est déterminé par interpolation linéaire à partir des dépassements indiqués pour la teneur en bioéthanol immédiatement supérieure et pour la teneur immédiatement inférieure.

ANNEXE III

SPÉCIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES APPLICABLES AUX CARBURANTS SUR LE MARCHÉ DESTINÉS AUX VÉHICULES ÉQUIPÉS DE MOTEUR À ALLUMAGE PAR COMPRESSION

Type : gazole

Paramètre ⁽¹⁾	Unité	Valeurs limites ⁽²⁾	
		Minimum	Maximum
Valeur du cétane		51,0	-
Densité à 15 °C	kg/m ⁽³⁾	-	845,0
Distillation:			
- 95 % v/v récupéré à:	°C	-	360,0
Hydrocarbures aromatiques polycycliques	% m/m	-	8,0
Teneur en soufre	mg/kg	-	10,0
Teneur en EMAG — EN 14078	% v/v	-	7,0 ⁽³⁾

(1) Les méthodes d'essai sont celles mentionnées dans la norme EN 590:2004. Le cas échéant, la méthode d'analyse fixée dans la norme de remplacement EN 590:2004 peut être adoptée, à condition qu'il puisse être établi que cette méthode assure au moins la même exactitude et le même niveau de précision que la méthode d'analyse qu'elle remplace.

(2) Les valeurs indiquées dans la spécification sont des «valeurs vraies». Pour établir leurs valeurs limites, les conditions de l'EN ISO 4259:2006, «Produits pétroliers — détermination et application des valeurs de fidélité relatives aux méthodes d'essai» ont été appliquées. Pour fixer une valeur minimale, une différence minimale de 2R au-dessus de zéro a été prise en compte (R = reproductibilité). Les résultats des mesures individuelles seront interprétés selon les critères décrits dans EN ISO 4259:2006.

(3) La norme EN 14214 s'applique aux EMAG

ANNEXE IV

RAPPORT D'ÉCHANTILLONNAGES - DÉPÔTS PÉTROLIERS

Le rapport doit contenir au moins les informations suivantes:

1. Identification de l'agent procédant au prélèvement de(s) échantillon(s).
2. Dénomination et siège social de l'organisme agréé.
3. Coordonnées des dépôts et de l'exploitant.
4. Liste des échantillons prélevés selon les méthodes décrites selon la norme EN ISO 3170 avec les données suivantes: numéro du réservoir, le cas échéant, la position sur le site ; le système d'échantillonnage utilisé ; le lieu de prélèvement ; la description du carburant ; la quantité représentée par l'échantillon.
5. Commentaires de l'agent visé au point 1.
6. Date du prélèvement de(s) échantillon(s).
7. Signatures des rapports d'échantillonnages par les personnes visées aux points 1. et 3.

Commentaire des articles

Ad article 1

L'article 1 transpose l'article premier paragraphe 1 de la directive 2009/30/CE.

Le projet de règlement grand-ducal fixe les spécifications techniques aux carburants destinés à être utilisés par les véhicules routiers, les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure lorsqu'ils ne sont pas en mer), les tracteurs agricoles et forestiers ainsi que les bateaux de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer.

Dans un second volet, il fixe des objectifs pour la réduction des gaz à effet de serre émis sur l'ensemble du cycle de vie des carburants.

Ad article 2

L'article 2 reprend les définitions des principaux termes auxquels le présent projet de règlement se rapporte.

Dans ce contexte, il est à mentionner que les définitions «biocarburant», «carburants diesel», «essence», «émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie», «émissions de gaz à effet de serre par unité d'énergie», «fournisseur», «gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure) et les tracteurs agricoles et forestiers, ainsi que les bateaux de plaisance» sont identiques aux définitions de la directive 2009/30/CE.

Ad article 3

Cet article reprend les titres des annexes qui font partie intégrante du présent projet de règlement grand-ducal.

Ad article 4

L'article 4 du présent projet transpose l'article premier, paragraphe 3 de la directive 2009/30/CE en droit national.

Le paragraphe 1 interdit la commercialisation de l'essence plombée sur le territoire luxembourgeois et répond à l'exigence de la prescription de l'article 3, paragraphe 1 de la directive 98/70/CE du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil.

Le paragraphe 5 admet la commercialisation de petites quantités d'essence plombée, dont la teneur maximale ne dépasse pas 0,15g/l, qui sont destinées à être utilisées par des voitures "Oldtimer".

Le paragraphe 2 du présent article fait référence à l'annexe I contenant les spécifications environnementales applicables aux carburants. Ces spécifications fixent la teneur maximale en éthanol à 10 % vol.

Certains véhicules anciens ne tolèrent pas l'essence ayant une forte concentration en éthanol, ainsi, le paragraphe 3 prévoit une période de transition jusqu'en 2013 durant laquelle une teneur maximale de 5 % en éthanol et une teneur en oxygène de 2,7% dans l'essence est prescrite.

L'ajout d'éthanol dans l'essence augmente la pression de vapeur du carburant obtenu, par conséquent il est important de maîtriser la pression de vapeur de ce mélange afin d'être capable de limiter les émissions de polluants de l'air et d'éviter d'éventuelles nuisances pour la santé humaine et pour l'environnement.

Pourtant la Commission a prévu une dérogation à cette limitation de la pression à vapeur tout en tenant compte de la législation communautaire relative à la qualité de l'air ou à la pollution atmosphérique.

Dès lors, le paragraphe 4 autorise la commercialisation d'essence contenant de l'éthanol pendant la période estivale ayant une pression de vapeur qui peut dépasser la valeur maximale prescrite de 60 kPa sous condition que l'éthanol utilisé soit du bioéthanol.

L'ajout du bioéthanol et l'augmentation de la pression de vapeur ne peut se faire que selon les modalités de l'annexe II.

Ad Article 5

L'article 5 transpose les dispositions de l'article premier, paragraphe 4, de la directive 2009/30/CE.

Le paragraphe 1 autorise la commercialisation des carburants diesel sous condition qu'ils sont conformes aux spécifications fixées à l'annexe III du présent projet.

Pour des raisons techniques, il est important de fixer une teneur maximale pour l'ajout des esters méthyliques d'acides gras (EMAG), mais, nonobstant les prescriptions de l'annexe III concernant la limitation de la teneur maximale de l'EMAG, un dépassement de ces 7 % est autorisé.

Jusqu'à présent, les carburants diesel destinés à être utilisés par les engins mobiles non-routiers pouvaient avoir une teneur maximale en soufre de 1.000 mg/kg.

La teneur maximale en soufre admissible pour les gazoles destinés à être utilisés par les engins mobiles non routiers et les tracteurs agricoles et forestiers (y compris les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance) est de 10 mg/kg. Les combustibles liquides autres que ces gazoles ne peuvent être utilisés pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance que si leur teneur en soufre ne dépasse pas la teneur maximale admissible pour lesdits gazoles. Afin de s'adapter à une contamination moindre dans la chaîne logistique, les gazoles destinés à être utilisés pour les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et

forestiers et les bateaux de plaisance peuvent contenir jusqu'à 20 mg/kg de soufre au moment de leur distribution finale aux utilisateurs finaux.

La mise sur le marché permanente de gazole contenant jusqu'à 1.000 mg/kg de soufre destiné aux véhicules ferroviaires et aux tracteurs agricoles et forestiers est autorisée jusqu'au 31 décembre 2011, à condition que le fonctionnement correct des systèmes de contrôle des émissions ne soit pas compromis.

Ad article 6

L'article 6 transpose l'article premier, paragraphe 8, de la directive 2009/30/CE en droit national et fait trait aux additifs métalliques. Les paragraphes 4, 5 et 6 sont transposés par l'article 12 du présent projet intitulé « Informations des consommateurs ».

L'utilisation de certains additifs métalliques spécifiques, en particulier le méthylcyclopentadiényl manganèse tricarbonyle (ci-après: MMT) pourrait augmenter les risques pour la santé humaine, l'environnement ou bien endommager les moteurs de véhicules ou/et les équipements antipollution.

Il est donc souhaitable de fixer une teneur maximale pour le MMT dans les carburants. Ainsi, il est prévu sur base des connaissances scientifiques disponibles, une limitation du MMT de 6 mg de manganèse par litre et à partir du 1er janvier 2014 une réduction de cette valeur à 2 mg de manganèse par litre.

Ad article 7

Cet article reprend les dispositions de l'article 6 du règlement grand-ducal du 21 février 2000 qui sera abrogé.

Ad article 8

L'article 8 reprend en substance les dispositions de l'article 7 du règlement grand-ducal du 21 février 2000 qui sera abrogé.

Ad article 9

L'article 9 précise les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui sont repris de l'article premier, paragraphe 5, de la directive 2009/30/CE.

Le premier paragraphe charge les fournisseurs de contrôler et de déclarer les émissions de gaz à effet de serre des carburants et de l'énergie fournie sur l'ensemble de cycle de vie par unité d'énergie. Dans ce contexte, les fournisseurs sont obligés de transmettre une fois par année, pour le 1^{er} mars au plus tard, un rapport indiquant le volume total de chaque type de carburant ou d'énergie fournis en indiquant le lieu d'achat et l'origine des ces produits et en indiquant les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie se rapportant sur l'année civile écoulée.

Les rapports sont soumis par l'administration à une vérification annuelle, le cas échéant, par un organisme agréé ou toute autre personne qualifiée.

Les fournisseurs d'électricité destinée au fonctionnement de véhicules routiers peuvent décider de contribuer aux obligations en matière de réduction des émissions de gaz à effet serre, sous condition qu'ils puissent démontrer leur capacité à mesurer et à contrôler efficacement l'électricité fournie pour ces voitures.

Les fournisseurs peuvent utiliser des balances de biocarburants pour démontrer l'utilisation de biocarburants qui respectent les critères de durabilité au titre du règlement du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et les bioliquides et pour démontrer le respect du paragraphe 1, alinéa 3, point b), du présent article.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie du carburant ou de l'énergie fournie, par unité d'énergie sont également fixés. Il s'agit d'une réduction globale contraignante des émissions de 6% le 31 décembre 2020 au plus tard. La directive 2009/30/CE précitée ne rend à ce stade pas contraignante pour les Etats membres ou les fournisseurs de carburant les réductions supplémentaires de 2 fois 2%. Il conviendra lors du réexamen de la directive précitée de se pencher sur leur caractère non contraignant.

Les émissions de gaz à effet de serre des biocarburants, produites sur l'ensemble du cycle de vie, sont calculées conformément à l'article 10. Les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie qui sont issues d'autres carburants et d'autres sources d'énergie sont calculées sur la base d'une méthode définie par un acte communautaire.

Un groupe de fournisseurs peut décider de se conformer conjointement aux obligations de réduction dont question au paragraphe 3. Dans ce cas, ceux-ci sont considérés comme un fournisseur unique.

Ad Article 10

Cet article fixe les modalités de calcul des gaz à effet de serre causés par les biocarburants. Les modalités font référence au règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et les bioliquides.

Ad article 11

L'article 11 précise que les biocarburants visés par le règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et les bioliquides ne sont pas refusés pour d'autres motifs de durabilité.

Ad article 12

L'article 12 s'inscrit dans le cadre de la transposition de l'article premier, paragraphes 4 et 8, de la directive 2009/30/CE précitée.

Il dispose que des informations pertinentes sont à mettre à la disposition des consommateurs concernant la teneur des biocarburants et du MMT dans les carburants et concernant l'usage approprié des différents mélanges.

Les exploitants des stations-service doivent obligatoirement apposer sur chaque pompe une étiquette indiquant la teneur maximale en esters méthyliques d'acides gras (EMAG) et en éthanol lorsque la concentration dépasse respectivement 7% pour l'EMAG ou 5% pour l'éthanol.

Les étiquettes à apposer doivent être facilement lisibles pour les consommateurs.

Ad article 13

L'article 13 porte sur le système de surveillance de la qualité des carburants.

L'administration prévoit deux campagnes de prélèvement d'échantillons. Une première pendant la saison estivale pour pouvoir contrôler la composition des carburants d'été et une seconde campagne pendant la saison hivernale pour pouvoir contrôler la composition des carburants d'hiver.

Les stations-service faisant objet d'un prélèvement d'échantillons sont choisies au hasard, à l'exception des stations-service ayant une force de vente supérieure ou égale à 100.000 m³ par an. Ces stations feront toujours l'objet d'un contrôle de la qualité des carburants.

Le paragraphe 2 prévoit que les prélèvements ne peuvent être effectués que par un organisme agréé et selon des méthodes définies par des normes européennes applicables.

Le paragraphe 3 impose à l'organisme agréé d'informer immédiatement l'administration des non conformités constatées.

Les paragraphes 4 à 5 prévoient les échéances dans lesquelles les organismes agréés sont tenus de remettre les échantillons à l'analyse et dans lesquelles ils doivent remettre les rapports d'échantillonnage à l'administration.

Chaque exploitant reçoit de l'organisme agréé un échantillon scellé qui doit être stocké de façon appropriée et qui, en cas de doute, peut être utilisé pour une contre-analyse, si la première analyse et la contre-analyse ont fait l'objet d'un résultat négatif.

Ad article 14

L'article 14 précise les méthodes d'analyses et de surveillance de la qualité des carburants mis sur le marché du territoire luxembourgeois.

Il est prévu que l'organisme agréé qui a procédé au prélèvement des échantillons est tenu de collecter les résultats d'analyses des laboratoires accrédités auxquels il a confié les analyses et de les transmettre à l'administration dans un délai d'une semaine.

Le délai d'une semaine comprend le prélèvement des échantillons, la remise des échantillons auprès d'un laboratoire accrédité et l'analyse de ces échantillons.

Cette courte durée entre le prélèvement et les analyses devrait permettre à l'administration de pouvoir réagir aussi vite que possible à une non-conformité constatée et devrait

permettre au fournisseur ou à l'exploitant de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter la commercialisation d'un produit non-conforme.

Ad article 15

L'article 15 précise les procédures qui sont à entreprendre dans le cas d'une non-conformité constatée.

Si le rapport d'analyse fait mention d'un résultat négatif et si celui-ci est vérifié par la contre-analyse, le fournisseur ou l'exploitant disposent d'un délai de 48 heures pour prendre toutes les mesures qui s'imposent après un avertissement leur adressé par l'administration. Le fournisseur ou l'exploitant de la station service ou du dépôt pétrolier informent immédiatement l'Administration des mesures prises. Pour répondre aux exigences suite à un résultat négatif d'analyse, un nouveau prélèvement d'échantillons doit être effectué dans les 3 jours ouvrables qui suivent l'avertissement.

Ad article 16

Les fournisseurs sont tenus à transmettre un rapport annuel à l'administration contenant les données visées à l'article 16. Il s'agit d'une liste avec toutes les stations-service faisant partie du réseau du fournisseur au Grand-Duché et d'un schéma d'approvisionnement de chaque station-service indiquant le lieu d'achat et l'origine des produits pétroliers.

Ad article 17

La directive 2009/30/CE précitée modifiant notamment la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure nécessite la prise en compte par le présent règlement des combustibles utilisés par les bateaux de navigation intérieure ou d'un bateau de plaisance. Dès lors, le présent article prévoit toutes les modifications du règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides pour assurer transposition fidèle et complète de toutes les dispositions de la directive 2009/30/CE.

Ad article 18

L'article 18 précise que l'intégralité des frais des échantillonnages, d'analyses et de vérification sont à charge respectivement du fournisseur ou de l'exploitant.

Ad article 19

Le présent projet de règlement grand-ducal abroge le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel.

Ad article 20

Cet article comporte la formule exécutoire.

Tableau de correspondance

Directive 2009/30/CE	Projet de règlement grand-ducal a) concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants b) modifiant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides c) abrogeant le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel	Règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides
Art. 1 ^{er} paragraphe 1	Art. 1 ^{er}	
Art. 1 ^{er} paragraphe 2	Art. 2 points 2 et 7 à 10	
Art. 1 ^{er} paragraphe 3	Art. 4	
Art. 1 ^{er} paragraphe 4	Art. 5, Art. 12	
Art. 1 ^{er} paragraphe 5	Art. 9	
Art. 1 ^{er} paragraphe 6	Art. 11 Art. 9 Art. 10	Art. 3 à 7 Art. 8 et 9 Art. 10
Art. 1 ^{er} paragraphe 7	Art. 14	
Art. 1 ^{er} paragraphe 8	Art. 6, Art. 12	
Art. 1 ^{er} paragraphe 13	Art. 3	
Art. 2	Art. 17	

Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal transpose en droit national la directive 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE.

Les dispositions portant sur les critères de durabilité font l'objet du règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides.

Situation avant la directive de 2009

La directive 98/70/CE et la directive 1999/32/CE fixent des spécifications communes applicables à l'essence et aux carburants diesel et gazole destinés à être utilisés par les véhicules routiers, les engins mobiles non routiers (locomotives, engins de terrassement, tracteurs...) et les bateaux de navigation. Ces spécifications ont été élaborées dans un souci de protection de la santé et de l'environnement. La directive 98/70/CE garantit également le bon fonctionnement du marché unique pour ces carburants et organise notamment l'adéquation des carburants avec les moteurs des véhicules; elle ne fixe aucun objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (telle que modifiée par les directives 2000/71/CE et 2003/17/CE et le règlement CE No 1882/2003).

La directive modifiée 98/70/CE vise à répondre à l'engagement de la directive 94/12/CE qui a prévu l'adoption ultérieure de valeurs cibles comportant une réduction substantielle des émissions polluantes des véhicules à moteur après l'an 2000.

Elle établit les spécifications environnementales applicables successivement (à partir du 1er janvier 2000 et du 1er janvier 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 est 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 établies par la directive deviennent obligatoires à partir de l'an 2000 et l'an 2005 successivement et concernent:

pour l'essence sans plomb: l'indice d'octane, la tension de vapeur, la distillation à l'évaporation et la teneur en aromatiques, benzène, oléfines, oxygène, composés oxygénés soufre et plomb;

pour le carburant diesel: le nombre de cétane, la densité, la distillation, les hydrocarbures aromatiques polycycliques et la teneur en soufre.

Par dérogation aux dispositions générales de la directive, les États 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 seront autorisées:

pour l'essence plombée: jusqu'au 1er janvier 2005, à condition que les États souhaitant bénéficier d'une telle dérogation en fassent la demande auprès de la Commission avant le 31 août 1999 sur base de graves problèmes socio-économiques ou pour des raisons environnementales;

pour la teneur en soufre dans l'essence sans plomb et les carburants diesel : jusqu'au 1er janvier 2003 et 2007, selon les cas, à condition que les États souhaitant bénéficier d'une telle dérogation en fassent la demande auprès de la Commission avant le 31 août 1999 et le 31 août 2003, respectivement, sur base de graves problèmes industriels.

La commercialisation de petites quantités d'essence plombée reste également autorisée après le 1er janvier 2000 pour l'utilisation dans certains véhicules de collection.

Les États membres peuvent également 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, pourvu que ces mesures soient limitées aux zones en question.

Ils en feront une demande motivée préalable à la Commission, qui prendra une décision sous réserve d'une décision contraire du Conseil.

Les États 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 présente périodiquement des propositions de révision de la directive sur base des nouvelles connaissances acquises quant à la qualité de l'air, aux techniques de réduction de la pollution et aux développements affectant les marchés internationaux des carburants.

La directive a abrogé les directives 85/210/CEE, 85/536/CEE et 87/441/CEE depuis le 1^{er} janvier 2000.

La directive 1999/32/CE concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE (telle que modifiée par la directive 2005/33/CE)

La directive modifiée 1999/32/CE fixe la teneur maximale autorisée en soufre des fiouls lourds, du gas-oil et du gas-oil à usage maritime utilisés dans la Communauté.

Elle fixe les valeurs limites de la teneur en soufre comme suit :

- combustibles marins utilisés par les navires à passager assurant des services réguliers à destination ou en provenance d'un port: 1,5 % en masse,
- combustibles marins utilisés par tous les navires : 1,5 % en masse à partir du 11 août 2007,
- combustibles marins utilisés par les navires à quai dans un port : 0,1 % en masse à partir du 1^{er} janvier 2010.
- gasoil à usage maritime utilisé par les bateaux de navigation intérieure sur le territoire: 0,20 % en masse et 0,10 % en masse à partir du 1 janvier 2008 jusqu'au 31 décembre 2009,
- combustibles marins utilisés par les bateaux de navigation intérieure : 0,1 % en masse à partir du 1er janvier 2010.

Proposition de directive

Elle s'est inscrite dans le cadre de la politique de la Commission européenne relative à l'amélioration de la qualité de l'air et de sa stratégie de lutte contre le réchauffement climatique. Elle a visé à modifier la directive 98/70/CE en introduisant des dispositions en matière d'émissions de gaz à effet de serre, applicables aux fournisseurs de carburant et à réviser les spécifications techniques des carburants en vigueur afin de réduire les émissions polluantes.

La proposition de directive comprend trois volets:

1) La réduction de la teneur des carburants en polluants atmosphériques

Le texte prévoyait ainsi:

- qu'à partir du 1er janvier 2009, le carburant diesel devrait avoir une teneur maximale en soufre de 10 ppm (parties par millions). La limite actuelle est de 50 ppm;
- de diminuer la teneur maximale en hydrocarbures aromatiques polycycliques du carburant diesel à 8 % (au lieu de 11% actuellement);
- de ramener, entre 2008 et 2010, la teneur maximale en soufre du gazole non routier de 1000 ppm à 10 ppm pour les utilisations terrestres et de 1000 ppm à 300 ppm pour les utilisations dans la navigation intérieure. Pour ces dernières, un objectif de réduction à moins de 10 ppm de soufre à partir du 1er janvier 2012 serait par ailleurs fixé.

La Commission poursuivait ainsi un double objectif: rendre les carburants «plus propres» et développer la commercialisation de véhicules et d'engins équipés de dispositifs antipollution plus perfectionnés.

2 Un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre

D'après la proposition de directive, les fournisseurs de carburant devraient réduire de 10% les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par la production, le transport et l'utilisation de leurs produits entre 2011 et 2020. En pratique, à partir de 2011, il leur reviendrait de réduire les émissions de GES par unité d'énergie de 1%

par an par rapport aux niveaux de 2010; il en résulterait une diminution de 10% en 2020.

Ces objectifs de réduction «du puits à la roue», c'est-à-dire de l'extraction du pétrole à la combustion du carburant, seraient fondés sur une approche dite «écobilan» ou «analyse du cycle de vie». L'évaluation de la réduction des émissions de GES au moyen de l'analyse du cycle de vie se ferait selon des méthodes qui ne sont malheureusement pas précisées par la proposition de directive; elles seraient déterminées dans le cadre d'une procédure de comitologie. Il est important de noter toutefois que les sources de réduction déjà comptabilisées au titre de la directive 2003/87/CE instaurant un système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (modifiée par la directive 2009/29/CE) ne pourraient pas l'être dans le cadre de la directive 98/70/CE modifiée, selon un principe de non-cumul. L'effort de réduction exigé des fournisseurs de carburants n'en serait donc que plus important.

3) La mise au point d'un nouveau carburant

Le texte prévoyait d'augmenter la part de biocarburants entrant dans la composition de l'essence en proposant un nouveau grade d'essence pouvant contenir jusqu'à 10% d'éthanol (la teneur actuellement autorisée est limitée à 5% par volume).

Ce nouveau grade d'essence serait baptisé «E10». Un marquage adéquat serait mis en place dans les stations-service: «Essence à teneur élevée en biocarburant» désignerait le nouveau mélange, tandis que «Essence à faible teneur en biocarburant» qualifierait l'essence actuellement sur le marché, contenant moins de 5% d'éthanol. D'un point de vue environnemental, cette décision ne va pas sans poser de difficultés. En effet, il s'avère que les contraintes techniques qui pèsent sur la fabrication d'un tel mélange auront pour conséquence d'augmenter les émissions par les stations-services et les réservoirs des automobiles de composés organiques volatils (COV) qui sont des précurseurs très puissants de gaz à effet de serre. Consciente de ce problème, la Commission avait annoncé qu'elle présenterait en 2008 une proposition prévoyant l'installation obligatoire d'unités de récupération de ces vapeurs polluantes dans les stations-service; un accord en première lecture avec le Parlement européen est intervenu entretemps sur cette proposition.

Directive de 2009

Les principes directeurs de ladite directive sont les suivants:

Les dérogations concernant la pression de vapeur maximale de l'essence en période estivale devraient être limitées aux États membres dont les températures ambiantes estivales sont basses. Il convient donc de préciser dans quels États membres une dérogation devrait être accordée. Les États membres concernés sont, en principe, ceux qui connaissent une température moyenne inférieure à 12 °C dans la plus grande partie de leur territoire pendant au moins deux mois sur trois au cours des mois de juin, de juillet et d'août.

La directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne

destinés aux engins mobiles non routiers fixe les limites d'émission applicables aux moteurs équipant les engins mobiles non routiers. Il convient de prévoir des carburants permettant le bon fonctionnement des moteurs qui équipent ces engins.

La combustion du carburant utilisé pour le transport routier est responsable d'environ 20% des émissions de gaz à effet de serre de la Communauté. Pour réduire ces émissions, une possibilité consiste à réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par ces carburants tout au long de leur cycle de vie. Cela peut se faire de plusieurs manières. Étant donné la volonté de la Communauté de réduire davantage encore les émissions de gaz à effet de serre et l'importante part que représentent les émissions produites par le transport routier, il est souhaitable d'instituer un mécanisme imposant aux fournisseurs de carburants de rendre compte des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants qu'ils fournissent et de réduire ces émissions à partir de 2011. La méthode utilisée pour calculer les émissions de gaz à effet de serre provenant des biocarburants devrait être identique à celle établie aux fins de calculer l'impact des gaz à effet de serre en vertu de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

Les fournisseurs devraient progressivement réduire, le 31 décembre 2020 au plus tard, les émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie générées à hauteur de 10 % par unité d'énergie fournie pour les carburants et l'énergie. La réduction devrait être d'au moins 6 % d'ici au 1er décembre 2020 par rapport à la moyenne communautaire des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie produite à partir de combustibles fossiles en 2010, grâce à l'utilisation de biocarburants ou de carburants de substitution ou à la réduction des opérations de brûlage à la torche et de dispersion des gaz dans l'atmosphère sur les sites de production. Sous réserve d'un réexamen, elle devrait comprendre une réduction supplémentaire de 2 % obtenue grâce à l'utilisation de technologies de piégeage et de stockage du carbone respectueuses de l'environnement et l'emploi de véhicules électriques, et une réduction supplémentaire de 2 % obtenue par l'achat de droits en vertu du mécanisme pour un développement propre du protocole de Kyoto. Ces réductions supplémentaires ne devraient pas être contraignantes pour les États membres ou les fournisseurs de carburants au moment de l'entrée en vigueur de la directive. Lors du réexamen, il conviendrait de se pencher sur leur caractère non contraignant.

La production de biocarburants devrait être durable. Les biocarburants utilisés pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre fixés par la directive devraient, par conséquent, obligatoirement satisfaire aux critères de durabilité. Pour garantir une démarche cohérente entre les politiques énergétiques et environnementales, épargner aux entreprises des frais supplémentaires et éviter des contradictions dans les normes environnementales qui résulteraient d'une démarche incohérente, il est essentiel d'appliquer les mêmes critères de durabilité pour l'utilisation des biocarburants, d'une part, aux fins de la directive et, d'autre part, aux fins de la directive 2009/28/CE. Pour les mêmes raisons, il convient d'éviter d'établir des rapports en double dans ce contexte. En outre, la Commission et les autorités nationales compétentes devraient coordonner leurs

activités dans le cadre d'un comité spécialement chargé des aspects relatifs à la durabilité.

L'accroissement de la demande mondiale de biocarburants et les mesures en faveur de leur utilisation, prévues par la directive ne devraient pas avoir pour effet d'encourager la destruction de terres où la diversité biologique est riche. Ces ressources épuisables, dont la valeur pour l'humanité tout entière est reconnue dans plusieurs textes internationaux, devraient être préservées. Dans la Communauté, les consommateurs jugeraient, en outre, moralement inacceptable que l'utilisation accrue de biocarburants puisse avoir pour effet de détruire des terres riches en termes de diversité biologique. Compte tenu de ce qui précède, il est nécessaire de prévoir des critères de durabilité visant à s'assurer que les biocarburants ne peuvent bénéficier de mesures d'encouragement que lorsqu'il peut être garanti qu'ils n'ont pas été fabriqués avec des matières premières cultivées dans des zones présentant de la valeur sur le plan de la diversité biologique ou, dans le cas de zones affectées à la protection de la nature ou à la protection d'écosystèmes ou d'espèces rares, menacées ou en voie de disparition, lorsque l'autorité compétente concernée démontre que la production des matières premières n'a pas altéré cette affectation. Les critères de durabilité devraient considérer que la forêt est riche en biodiversité lorsqu'il s'agit d'une forêt primaire, d'après la définition utilisée par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) dans son évaluation des ressources forestières mondiales, que tous les pays utilisent pour rendre compte de l'étendue des forêts primaires, ou lorsqu'elle est régie par la législation nationale visant à protéger la nature. Devraient être incluses les zones où des produits forestiers non ligneux sont collectés, à condition que l'incidence humaine soit faible. Les autres types de forêts définis par la FAO, comme les forêts naturelles modifiées, les forêts semi-naturelles et les plantations, ne devraient pas être considérés comme des forêts primaires. En outre, compte tenu de la grande valeur que présentent sur le plan de la diversité biologique certaines prairies, aussi bien en zones tempérées que tropicales, y compris les savanes, steppes, terrains broussailleux et prairies biologiquement très riches, les biocarburants produits à partir de matières premières cultivées sur ce type de sols ne devraient pas bénéficier des mesures incitatives prévues par la présente directive. La Commission devrait préciser les critères et les zones géographiques permettant de définir ce type de prairies présentant une grande valeur sur le plan de la biodiversité, conformément aux données scientifiques disponibles et aux normes internationales applicables les plus pertinentes.

Lors du calcul des incidences de la conversion des terres sur les émissions de gaz à effet de serre, les opérateurs économiques devraient pouvoir utiliser les valeurs réelles des stocks de carbone associés à l'affectation des sols de référence et à l'affectation des sols après conversion. Ils devraient également pouvoir utiliser des valeurs standard. Les travaux du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat constituent un fondement approprié pour de telles valeurs standard. Ces travaux ne sont pas actuellement présentés sous une forme directement applicable par les opérateurs économiques. La Commission devrait par conséquent produire des lignes directrices s'inspirant de ces travaux, qui serviraient de base pour le calcul des modifications des stocks de carbone aux fins de la directive, y compris en ce qui concerne les modifications

affectant les zones boisées ayant des frondaisons couvrant de 10 à 30 % de leur surface, les savanes, les terrains broussailleux et les prairies.

Les sols ne devraient pas être convertis à des fins de production de biocarburants si les pertes de carbone entraînées par la conversion ne peuvent pas, dans un délai raisonnable compte tenu de l'urgence de la lutte contre le changement climatique, être compensées par des réductions des émissions de gaz à effet de serre résultant de la production de biocarburants. Cela éviterait d'imposer aux opérateurs économiques des travaux de recherche inutilement lourds et éviterait la conversion de terres riches en carbone qui s'avèreraient inadaptées pour la culture de matières premières destinées à la production de biocarburants. L'inventaire des stocks mondiaux de carbone indique que les zones humides et les zones boisées en continu dont les frondaisons sont supérieures à 30 % devraient être incluses dans cette catégorie. Les zones boisées ayant des frondaisons couvrant 10 à 30 % de leur surface devraient aussi être incluses, sauf s'il est prouvé que leur stock de carbone est suffisamment faible pour justifier leur conversion selon les modalités prévues par la directive. La référence aux zones humides devrait tenir compte de la définition qui figure dans la convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, adoptée le 2 février 1971 à Ramsar.

Les mesures incitatives prévues dans la directive favoriseront une augmentation de la production de biocarburants dans le monde entier. Les biocarburants fabriqués à partir de matières premières produites dans la Communauté devraient également respecter les dispositions communautaires applicables en matière environnementale dans le domaine de l'agriculture, y compris celles relatives à la protection de la qualité des eaux souterraines et de surface, ainsi que les dispositions en matière sociale. Toutefois, on peut craindre que la production de biocarburants dans certains pays tiers ne respecte pas les exigences minimales sur le plan environnemental ou social. Il y a donc lieu d'encourager l'établissement d'accords multilatéraux et bilatéraux, ainsi que de systèmes volontaires internationaux ou nationaux qui prennent en compte les aspects environnementaux et sociaux essentiels afin de promouvoir partout dans le monde la production durable de biocarburants. En l'absence de tels accords ou systèmes, les États membres devraient exiger des opérateurs économiques qu'ils fassent rapport sur ces questions.

Les critères de durabilité ne seront utiles que s'ils amènent des changements dans le comportement des acteurs du marché. Ces changements ne surviendront que si les biocarburants qui satisfont à ces critères font l'objet d'une majoration de prix par rapport à ceux qui n'y satisfont pas. Selon la méthode de bilan massique appliquée pour le contrôle de la conformité, il existe un rapport physique entre la production de biocarburants satisfaisant aux critères de durabilité et la demande et garantit une majoration de prix supérieure à celle constatée dans les systèmes où ce rapport physique n'existe pas. Pour que les biocarburants satisfaisant aux critères de durabilité puissent être vendus à un prix plus élevé, la méthode de bilan massique devrait dès lors être appliquée pour le contrôle de la conformité. Cela devrait maintenir l'intégrité du système tout en évitant de faire peser des contraintes inutiles sur l'industrie. D'autres méthodes de vérification devraient toutefois être étudiées.

S'il y a lieu, il convient que la Commission tienne compte de l'évaluation des écosystèmes pour le millénaire, qui comporte des informations utiles, à tout le moins pour la conservation des zones fournissant des services écosystémiques de base dans des situations critiques, comme la protection des bassins versants et le contrôle de l'érosion.

Les coproduits provenant de la production et de la consommation de combustibles devraient être pris en compte dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre. La méthode de la substitution convient aux fins de l'analyse politique mais pas pour la réglementation applicable aux différents opérateurs économiques et aux différents lots de carburants destinés aux transports. Dans ce cas, la méthode de l'allocation énergétique est la plus appropriée car elle est facile à appliquer, elle est prévisible sur la durée, minimise les mesures incitatives contre-productives et donne des résultats généralement comparables à ceux obtenus avec la méthode de substitution. Aux fins de l'analyse politique, la Commission devrait également, dans son rapport, présenter les résultats obtenus par la méthode de substitution.

Afin d'éviter une charge administrative excessive, une liste de valeurs par défaut devrait être établie pour des filières communes de production de biocarburants, et cette liste devrait être actualisée et étendue lorsque d'autres données fiables seront disponibles. Les opérateurs économiques devraient toujours être en droit de faire valoir le niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre, établi par cette liste, en ce qui concerne les biocarburants. Lorsque la valeur par défaut attribuée à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par une filière de production est inférieure au niveau minimal requis de réduction de ces émissions, il devrait être demandé aux producteurs désireux de prouver qu'ils respectent ce niveau minimal de montrer que le niveau des émissions effectivement générées par leur procédé de production est inférieur à celui posé en hypothèse pour le calcul des valeurs par défaut.

Il convient d'obtenir les données utilisées dans le calcul de ces valeurs par défaut auprès de sources scientifiques spécialisées et indépendantes et de les mettre à jour, le cas échéant, à mesure que leurs travaux avancent. La Commission devrait encourager ces sources à se pencher, à l'occasion de la mise à jour de leurs travaux, sur les émissions résultant de la culture, l'effet des conditions régionales et climatologiques, les effets des cultures qui utilisent des méthodes d'exploitation agricole et de l'agriculture biologique durable et la contribution scientifique des producteurs, dans la Communauté et dans les pays tiers, et de la société civile.

Pour ne pas encourager la culture de matières premières pour la fabrication de biocarburants sur des terres où elle donnerait lieu à des émissions élevées de gaz à effet de serre, l'application de valeurs par défaut pour les cultures devrait être limitée aux régions où un tel effet peut être exclu de manière sûre. Toutefois, afin d'éviter une charge administrative excessive, il convient que les États membres établissent des moyennes nationales ou régionales pour les émissions résultant de la culture, y compris de l'usage d'engrais.

La demande mondiale de matières premières agricoles augmente. Une partie de la réponse à cette demande croissante passera par une augmentation de la superficie des terres agricoles. La restauration de terres qui ont été sévèrement dégradées ou fortement contaminées et qui ne peuvent, par conséquent, être exploitées dans leur état actuel à des fins agricoles est un moyen d'augmenter la superficie des terres disponibles pour les cultures. Le régime de durabilité devrait promouvoir le recours aux terres dégradées qui ont été restaurées, car la promotion des biocarburants contribuera à la croissance de la demande de matières premières agricoles. Même si les biocarburants sont fabriqués à partir de matières premières provenant de terres déjà arables, l'augmentation nette de la demande de cultures due à la promotion des biocarburants pourrait aboutir à une augmentation nette de la superficie cultivée. Cela pourrait affecter des terres riches en carbone et conduire à des pertes de carbone préjudiciables. Pour réduire ce risque, il convient d'introduire des mesures d'accompagnement visant à encourager une hausse du taux de productivité pour les terres déjà cultivées, l'utilisation des terres dégradées et l'adoption de règles en matière de durabilité, comparables à celles prévues dans la présente directive en faveur de la consommation de biocarburants au sein de la Communauté, dans d'autres pays consommateurs de biocarburants. La Commission devrait mettre au point une méthodologie concrète en vue de réduire à un minimum les émissions de gaz à effet de serre causées par les modifications indirectes de l'affectation des sols. Pour ce faire, la Commission devrait notamment analyser, sur la base des meilleures données scientifiques disponibles, l'intégration d'un facteur correspondant aux modifications indirectes de l'affectation des sols dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que la nécessité de promouvoir les biocarburants durables, lesquels minimisent les incidences des changements d'affectation des sols et améliorent la durabilité des biocarburants par rapport au changement indirect dans l'affectation des sols. Pour élaborer cette méthodologie, la Commission devrait notamment se pencher sur les effets potentiels des changements indirects d'affectation des sols provoqués par les biocarburants produits à partir de matières cellulosiques non alimentaires et de matières ligno-cellulosiques.

Étant donné que les mesures prévues aux articles 7 ter à 7 sexies de la directive 98/70/CE favorisent également le fonctionnement du marché intérieur en harmonisant les critères de durabilité pour les biocarburants à des fins de comptabilisation des objectifs dans le cadre de ladite directive et qu'elles facilitent donc, conformément à l'article 7 ter, paragraphe 8, de ladite directive, les échanges, entre les États membres, de biocarburants qui répondent à ces conditions, elles sont fondées sur l'article 95 du traité.

Les progrès permanents de la technologie automobile et de la technologie des carburants, auxquels s'ajoute la volonté constante de garantir un niveau optimal de protection de l'environnement et de la santé, rendent nécessaire un réexamen périodique des spécifications relatives aux carburants, sur la base d'études et d'analyses complémentaires concernant l'influence des additifs et de la teneur en biocarburants sur les émissions polluantes. Il convient, par conséquent, de faire régulièrement rapport sur les possibilités de «décarbonisation» des carburants utilisés pour le transport.

L'utilisation de détergents peut contribuer à entretenir la propreté des moteurs et réduire ainsi les émissions polluantes. Actuellement, il n'existe aucun moyen satisfaisant permettant de tester les échantillons d'essence relativement à leurs propriétés détergentes. C'est pourquoi il incombe aux fournisseurs de carburants et de véhicules d'informer leurs clients des avantages que présente l'utilisation des détergents. Il conviendra toutefois que la Commission réexamine la situation afin de déterminer si les progrès ultérieurs permettent d'adopter une approche plus efficace en vue de maximaliser l'utilisation et les avantages des détergents.

Les dispositions concernant le mélange d'éthanol dans l'essence devraient être réexaminées sur la base de l'expérience acquise grâce à l'application de la directive 98/70/CE. Ce réexamen devrait porter, en particulier, sur les dispositions concernant la limitation de la pression de vapeur et les variantes possibles pour éviter que les mélanges contenant de l'éthanol ne dépassent la pression de vapeur admissible.

Le mélange d'éthanol dans l'essence augmente la pression de vapeur du carburant ainsi obtenu. En outre, la pression de la vapeur de l'essence devrait être maîtrisée pour limiter les émissions de polluants dans l'air.

Le mélange d'éthanol dans l'essence modifie de façon non linéaire la pression de vapeur du mélange de carburant obtenu. Il est souhaitable de prévoir la possibilité de déroger à la limite maximale de la pression de vapeur autorisée en période estivale pour ces mélanges après que la Commission a procédé à une évaluation appropriée. Une dérogation devrait être subordonnée au respect de la législation communautaire relative à la qualité de l'air ou à la pollution atmosphérique. Ladite dérogation devrait correspondre à l'augmentation réelle de pression de vapeur observée lors de l'ajout d'un pourcentage donné d'éthanol dans l'essence.

Afin d'encourager l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone tout en respectant les objectifs en matière de lutte contre la pollution atmosphérique, les raffineurs devraient, autant que possible, proposer de l'essence à faible pression de vapeur en quantités suffisantes. Cela n'étant pas le cas actuellement, la pression de vapeur maximale autorisée pour les mélanges contenant de l'éthanol devrait être augmentée, sous certaines conditions, afin de permettre au marché des biocarburants de se développer.

Certains véhicules anciens ne tolèrent pas l'essence contenant une forte proportion de biocarburants. Ces véhicules peuvent voyager d'un État membre à un autre. Il est donc souhaitable d'assurer la continuité de la fourniture d'une essence compatible avec ces anciens véhicules pendant une période transitoire. Il convient que les États membres assurent, en consultation avec les parties prenantes, une couverture géographique appropriée pour ce type d'essence. L'étiquetage de l'essence, par exemple E5 ou E10, devrait être conforme à la norme du Comité européen de normalisation (CEN) applicable.

Il est souhaitable d'adapter l'annexe IV de la directive 98/70/CE pour permettre la mise sur le marché de carburants diesel ayant une teneur en biocarburants supérieure («B7») à

celle visée dans la norme EN 590:2004 («B5»). Ladite norme devrait être actualisée en conséquence et devrait fixer des limites pour les paramètres techniques non inclus dans cette annexe, comme la stabilité à l'oxydation, le point éclair, le résidu de carbone, la teneur en cendres, la teneur en eau, les impuretés totales, la corrosion sur lame de cuivre, l'onctuosité, la viscosité cinématique, le point de trouble, la température limite de filtrabilité, la teneur en phosphore, l'indice d'acide, les peroxydes, la variation de l'indice d'acide, l'encrassement de l'injecteur et l'ajout d'additifs de stabilisation.

Pour faciliter une bonne commercialisation des biocarburants, le CEN est encouragé à continuer à travailler avec diligence à l'élaboration d'une norme autorisant le mélange de proportions plus élevées de composants des biocarburants dans le diesel et, en particulier, à élaborer une norme pour le «B10».

Pour des raisons techniques, il importe de fixer une teneur maximale en esters méthyliques d'acides gras (EMAG). Toutefois il n'est pas nécessaire de le faire pour d'autres composants des biocarburants, comme les hydrocarbures purs semblables au diesel élaborés à partir de la biomasse à l'aide du procédé Fischer Tropsch ou à partir d'huile végétale hydrotraitée.

Les États membres et la Commission devraient prendre les mesures appropriées pour faciliter la mise sur le marché d'un gazole à 10 ppm de soufre avant le 1er janvier 2011.

L'utilisation d'additifs métalliques spécifiques, en particulier du méthylcyclopentadiényl manganèse tricarbonyl (MMT), pourrait accroître les risques pour la santé humaine et entraîner des dommages pour les moteurs de véhicules et les équipements antipollution. Nombre de constructeurs automobiles mettent en garde contre l'utilisation de carburants contenant des additifs métalliques, l'emploi de tels carburants étant même susceptible d'invalider les garanties du véhicule. Il est donc souhaitable de revoir en permanence les effets de l'utilisation du MMT dans les carburants, en consultation avec toutes les parties prenantes intéressées. Dans l'attente d'un réexamen, il importe de prendre des mesures pour limiter la gravité des dommages qui peuvent être causés. Il est donc souhaitable de fixer une limite maximale pour l'utilisation de MMT dans les carburants, sur la base des connaissances scientifiques disponibles. Cette limite devrait être relevée uniquement s'il peut être démontré que l'utilisation de teneurs plus élevées n'entraîne pas de dommage. Pour éviter que les consommateurs, sans le savoir, n'invalident les garanties couvrant leur véhicule, il importe aussi d'exiger l'étiquetage de tous les carburants contenant des additifs métalliques.

Il convient, en particulier, d'habiliter la Commission à arrêter des mesures d'exécution concernant le mécanisme de surveillance et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, à adapter les principes méthodologiques et les valeurs permettant de déterminer si les critères de durabilité ont été remplis en ce qui concerne les biocarburants, à établir des critères et des zones géographiques pour les prairies présentant une grande valeur sur le plan de la biodiversité, à réviser la teneur limite de MMT dans les carburants et à adapter en fonction des progrès techniques et scientifiques la méthode à utiliser pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie des carburants,

les méthodes d'analyse autorisées concernant les spécifications des carburants ainsi que la dérogation concernant la pression de vapeur autorisée pour l'essence contenant du bioéthanol. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en adaptant les principes méthodologiques et les valeurs, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

La directive 98/70/CE prévoit un certain nombre de spécifications relatives aux carburants, dont certaines sont désormais superflues. De plus, elle contient diverses dérogations qui ont expiré. Par souci de clarté, il convient donc de supprimer ces dispositions.

La directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides définit certains aspects de l'utilisation des carburants dans les transports par navigation intérieure. Il est nécessaire de mieux délimiter le champ d'application de cette directive par rapport à celui de la directive 98/70/CE. Les deux directives limitent la teneur en soufre des gazoles utilisés par les bateaux de navigation intérieure. Par souci de clarté et de sécurité juridique, il convient d'adapter ces directives de telle sorte que cette limite ne soit fixée que par un seul acte.

Des technologies de moteur nouvelles, plus propres, ont été développées pour les bateaux de navigation intérieure. Les moteurs en question ne peuvent être alimentés qu'avec du carburant à très faible teneur en soufre. La teneur en soufre des carburants pour bateaux de navigation intérieure devrait être réduite dans les plus brefs délais.

La directive 93/12/CEE du Conseil du 23 mars 1993 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides a été considérablement modifiée au fil du temps, de sorte qu'elle ne contient plus d'éléments essentiels. Il y a donc lieu de l'abroger.

Situation réglementaire au Luxembourg

Pour ce qui est des combustibles, ils ont fait l'objet d'un règlement grand-ducal du 21 février 2000 (teneur en soufre de certains combustibles liquides) tel que modifié par un règlement du 7 juillet 2003 (qualité de l'essence et des carburants diesel/teneur en soufre de certains combustibles liquides) et un règlement du 19 avril 2006 (teneur en soufre des combustibles liquides). Alors que le règlement de 2000 transpose la directive 1999/32/CE, le règlement de 2003 supprime l'alinéa final du point 2 dudit règlement et le règlement de 2006 transpose la directive 2005/33/CE.

Pour ce qui est des carburants, ils font l'objet d'un règlement grand-ducal du 21 février 2000 (qualité de l'essence et des carburants diesel) tel que modifié par un règlement du 6 avril 2001 (qualité de l'essence et des carburants diesel: annexes I, II, III et IV) et un règlement du 7 juillet 2003 (qualité de l'essence et des carburants diesel/teneur en soufre de certains combustibles liquides). Alors que le règlement de 2000 transpose la directive 98/70/CE, le règlement de 2001 transpose la directive 2000/71/CE et le règlement de 2003 transpose la directive 2003/17/CE.

Projet de règlement grand-ducal

Le présent projet de règlement grand-ducal se propose de transposer la directive 2009/30/CE. Il adapte le règlement grand-ducal modifié du 21 février 2000 concernant la teneur en soufre de certains combustibles liquides et abroge le règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel.

Sur base du paragraphe 7 de l'article 1er de la directive précitée, un système de contrôle du respect des prescriptions portant sur la qualité de l'essence et du diesel doit être instauré.

Les biocarburants utilisés pour atteindre les réductions des gaz à effet de serre fixées par la directive 2009/30/CE doivent obligatoirement satisfaire aux critères de durabilité. Au niveau national, ils sont fixés par le règlement grand-ducal du 27 janvier 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides auxquels le présent projet renvoie notamment aux articles 10 et 11.