



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Luxembourg, le

08 JUIN 2011

Département de l'environnement



A Monsieur le Président de la Chambre
de Commerce

A Monsieur le Président de la Chambre
des Métiers

A Monsieur le Président de la Chambre
d'Agriculture

A Monsieur le Président de la Chambre
des Salariés

A Monsieur le Président de la Chambre
des Fonctionnaires et Employés Publics

LUXEMBOURG

Réf. : CG/TS/CF/m

Conc.: Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultant du stockage de l'essence, de la distribution de l'essence des terminaux aux stations-service et du ravitaillement en essence auprès des stations – services.

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous fais parvenir pour prise de position le projet de règlement grand-ducal mentionné sous rubrique tel qu'il a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en sa séance du 25 mai 2011.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Ministre délégué au Développement
durable et aux Infrastructures

Marco Schank



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Département de l'environnement

Avant-projet de règlement grand-ducal

modifiant le règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultant du stockage de l'essence, de la distribution de l'essence des terminaux aux stations-service et du ravitaillement en essence auprès des stations-services

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 directive 2009/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service ;

Vu l'avis de la Chambre des métiers ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce ;

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

Vu l'avis de la Chambre des salariés ;

Vu l'avis de la Chambre d'agriculture ;

Notre Conseil d'État entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, de Notre Ministre de la Santé et de Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. A l'article 2. b) du règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultant du stockage de l'essence, de la distribution de l'essence des terminaux aux stations-service et du ravitaillement en essence auprès des stations-services, le mot « vapeur » est remplacé par les mots « vapeur d'essence ».

Art. 2. A l'article 2. g) du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996, les mots « 9 mai 1990 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes » sont remplacés par les mots « 10 juin 1999 relative aux établissements classés ».

Art. 3. A l'article 2. i) du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant : « - pour les stations-service, la quantité annuelle totale d'essence déchargée dans une station-service à partir de réservoirs mobiles ; ».

Art. 4. A l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996, les points q) et r) sont supprimés.

Art. 5. A l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996, les points suivants sont insérés après le point u) :

- « v) «système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence», les équipements qui sont conçus pour récupérer les vapeurs d'essence s'échappant du réservoir d'un véhicule à moteur lors du ravitaillement en carburant dans une station-service, et qui transfèrent ces vapeurs d'essence vers un réservoir de stockage aménagé sur le site de la station-service ou les renvoient vers le distributeur d'essence en vue d'une remise en vente;
- w) «efficacité du captage des vapeurs d'essence», la quantité de vapeurs d'essence captée par le système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, exprimée en pourcentage de la quantité de vapeurs d'essence qui aurait été libérée dans l'atmosphère en l'absence d'un tel système;
- x) «rapport vapeur/essence», le rapport entre le volume, à la pression atmosphérique, des vapeurs d'essence transitant par le système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence et le volume d'essence distribué. »

Art. 6. A l'article 3 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996, la référence à l'annexe IV est supprimée.

Art. 7. L'article 7, paragraphe 4, du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est complété par une deuxième phrase ayant la teneur suivante : « Cette dérogation ne peut être accordée lorsqu'il s'agit d'une station-service intégrée dans un bâtiment utilisé comme lieu permanent d'habitation ou de travail. »

Art. 8. L'article 8 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est remplacé comme suit :

« Art. 8. Ravitaillement des véhicules auprès des stations-service

1. L'efficacité du captage des vapeurs d'essence des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence doit être au moins égale à 85 %, celle-ci étant certifiée par le fabricant conformément aux normes techniques ou aux procédures de réception européennes pertinentes ou en l'absence de telles normes ou procédures, conformément aux normes nationales.
2. Pour les systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence dans lesquels les vapeurs d'essence récupérées sont transférées dans un réservoir de stockage aménagé sur le site de la station-service, le rapport vapeur/essence est supérieur ou égal à 0,95, mais inférieur ou égal à 1,05.
3. Les dispositions des points 2, 3 et 4 de l'article 7 s'appliquent également aux systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence.

4. Les points 1 à 3 du présent article ne s'appliquent pas aux stations-service utilisés exclusivement dans le cadre de la construction et de la fourniture de nouveaux véhicules à moteur. »

Art. 9. L'intitulé de l'article 9 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est remplacé comme suit : « **Vérifications périodiques** ».

Art. 10. L'alinéa 2 de l'article 9, paragraphe 2 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est supprimé.

Art. 11. La dernière phrase de l'article 9, paragraphe 2, point a), alinéa 2 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est remplacée comme suit : « En outre, l'efficacité du captage des vapeurs d'essence des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence doit être mentionnée dans ce rapport ».

Art. 12. L'article 9, paragraphe 2, point c) du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est remplacé comme suit : « c) tous les ans, l'efficacité du captage des vapeurs d'essence des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence en service est testée en vérifiant que le rapport vapeur/essence, dans des conditions de simulation d'essence, respecte les dispositions de l'article 8, soit par toute autre méthode de mesure déterminée par l'administration. Ce test doit être effectué par une entreprise spécialisée.

Le résultat des contrôles et des travaux qui, le cas échéant, s'avèrent nécessaires à la remise en état impeccable des systèmes de récupération de vapeurs et des contrôles subséquents doit faire l'objet d'un rapport écrit. Ce rapport doit être conservé à l'endroit de l'exploitation pendant au moins cinq ans. Il doit être présenté sur demande aux organes de contrôle.

L'exploitant doit tenir sur le lieu de l'exploitation un registre renseignant sur la date et les résultats du contrôle ainsi que sur les unités contrôlées. »

Art. 13. L'article 9, paragraphe 2, point d) du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est remplacé comme suit : « d) Lorsqu'un dispositif de surveillance automatique a été installé, l'efficacité du captage des vapeurs d'essence doit être testée au moins une fois tous les trois ans par un organisme agréé par le ministre. Le dispositif de surveillance automatique détecte automatiquement les dysfonctionnements du système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, ainsi que ses propres défaillances, les signale à l'exploitant de la station-service et interrompt automatiquement l'écoulement de l'essence du distributeur défectueux s'il n'est pas remédié à la situation dans les sept jours. »

Art. 14. L'article 9, paragraphe 3 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est supprimé.

Art. 15. L'intitulé de l'article 10 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est remplacé comme suit : « **Obligations spécifiques des exploitants et information des consommateurs** ».

Art. 16. L'article 10 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est complété par un alinéa 2 formulé comme suit : « Les exploitants des stations-services doivent afficher un panneau, un auto-collant ou toute autre notice sur le distributeur d'essence ou à proximité de celui-ci afin d'en informer les consommateurs. »

Art. 17. L'article 11 du règlement grand-ducal précité du 16 octobre 1996 est supprimé.

Art. 18. Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur, Notre Ministre de la Santé et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de règlement grand-ducal transpose en droit national la directive 2009/126/CE du 21 octobre 2009 concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service. La précitée directive doit être transposée pour le 1^{er} janvier 2012.

Alors que la directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 1994, avait comme objectif la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence dans les dépôts pétroliers et de sa distribution aux stations-service (phase I), la présente directive concerne la récupération des vapeurs d'essence lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service (phase II).

Alors que le Luxembourg dispose déjà d'une réglementation en la matière, à savoir le règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultant du stockage de l'essence, de la distribution de l'essence des terminaux aux stations-service et du ravitaillement en essence auprès des stations-service, il y a lieu – pour des raisons de transparence et de sécurité juridique notamment – de maintenir les éléments pertinents de ladite réglementation ainsi que d'intégrer les dispositions pertinentes de la directive précitée dans un règlement grand-ducal modificatif ; le règlement existant de 1996 serait ainsi amendé.

Les vapeurs d'essence contiennent un mélange d'hydrocarbures, notamment du benzène, qui est une substance cancérigène pour l'homme. Les hydrocarbures réagissent aussi dans l'atmosphère pour former l'ozone au sol, qui peut être transporté sur des centaines de kilomètres dans l'air. Contrairement à la couche d'ozone stratosphérique qui nous protège contre les rayonnements ultraviolets nocifs, l'ozone troposphérique est néfaste pour la santé humaine et les écosystèmes. Chez l'homme, l'exposition à l'ozone a des effets qui vont de l'irritation des voies respiratoires à l'inflammation pulmonaire voire, dans les cas graves, au décès des sujets les plus vulnérables. En ce qui concerne l'environnement, les dommages dus à l'ozone constituent le problème de pollution atmosphérique régional le plus grave qui affecte les forêts, la végétation et les cultures agricoles en Europe.

À l'intérieur du réservoir d'essence d'une voiture, des vapeurs d'essence s'accumulent au-dessus de l'essence liquide. Lorsque la voiture est ravitaillée en carburant, ces vapeurs sont déplacées et s'échappent dans l'atmosphère. Le système de PVR – phase II capte ces vapeurs libérées en créant une dépression qui aspire les vapeurs et les renvoie, par le tuyau de distribution, soit vers un réservoir de stockage souterrain aménagé sur le site de la station-service soit directement vers la pompe à essence. Cette technologie est imposée dans notre pays par les dispositions du règlement grand-ducal précité de 1996. La phase transitoire de mise en vigueur du système de récupération s'étendait jusqu'au 1^{er} janvier 2005.

La directive 2009/126/CE oblige de nombreuses stations d'essence à installer des équipements permettant de récupérer les gaz nocifs qui s'échappent lors du ravitaillement en carburant des voitures et autres véhicules.

À l'heure actuelle, les stations-service doivent déjà récupérer les vapeurs qui se dégagent lors de la livraison d'essence dans leurs réservoirs de stockage. Avec la nouvelle législation, les émissions seront encore réduites puisque les stations devront également récupérer au moins 85 % des gaz qui s'échappent lors du ravitaillement en carburant des véhicules.

Toutes les stations, à l'exception des plus petites, devront être équipées du matériel concerné lorsqu'il s'agit de nouvelles constructions ou lors de rénovations. Les stations de plus grande taille, dont le débit excède 3.000 mètres cubes par an, seront obligées d'installer la nouvelle technologie d'ici 2018. Les États membres doivent mettre en vigueur les dispositions législatives nécessaires pour se conformer à la directive d'ici le 1^{er} janvier 2012.

Les stations-service existantes peuvent être amenées à adapter leurs infrastructures existantes et il est préférable d'installer les équipements de récupération des vapeurs à l'occasion de rénovations importantes du système d'alimentation (c'est-à-dire en cas de modification importante ou de rénovation des infrastructures de la station-service, notamment de ses réservoirs et de sa tuyauterie), étant donné que le coût des adaptations nécessaires s'en trouve nettement réduit. Il convient toutefois que les stations-service existantes de plus grande taille, qui ont une meilleure capacité d'adaptation, installent des équipements de récupération des vapeurs plus rapidement étant donné qu'elles contribuent davantage aux émissions. Les équipements de récupération des vapeurs d'essence peuvent être intégrés lors de la conception et de la construction des stations-service nouvellement bâties, et, dès lors, ces stations-service sont en mesure d'installer immédiatement de tels équipements.

La directive 2009/126/CE s'inscrit dans le cadre des dispositions internationales et communautaires en vigueur, tout particulièrement :

- du *protocole de Genève* sur le contrôle des émissions de composés organiques volatils ou de leurs flux transfrontaliers qui fixe des objectifs de réduction des émissions pour les composés organiques volatils (COV), et du *protocole de Göteborg* sur la lutte contre l'acidification, l'eutrophisation et l'ozone troposphérique qui fixe des plafonds d'émission pour quatre polluants: le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les COV et l'ammoniaque, et qui exige que les meilleures techniques disponibles soient mises en œuvre afin d'en limiter les émissions ;
- de la *directive 94/63/CEE* relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service ;
- de la *directive 2008/50/CE* concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe qui définit des objectifs de qualité de l'air pour l'ozone troposphérique et le benzène et la *directive 2001/80/CE* qui fixe des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques, dont les composés organiques volatils ;
- de la *directive 2009/30/CE* 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 .

Alors que le règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 ne se limitait non seulement à la transposition de la directive précitée de 1994, mais y incorporait la lutte contre les émissions de composés organiques volatils auprès des stations-service. Ainsi, le présent projet de règlement grand-ducal se limite à reprendre celles des dispositions de la directive 2009/126/CE qui précisent respectivement complètent la réglementation nationale existante.



Commentaire des articles

Ad article 1^{er}: En vue d'assurer la conformité avec la directive, l'expression « vapeur » est remplacée par celle de « vapeur d'essence », ceci en transposition de l'article 2, point 2) de la directive.

Ad article 2: Il y a lieu d'introduire une référence actualisée à la législation dite *commodo/incommodo*.

Ad article 3: En vue d'assurer la conformité avec la directive 2009/126/CE, il y a lieu de reprendre au point i) de l'article 2 du règlement la définition « débit », telle qu'elle figure à l'article 2, point 9) de la directive précitée.

Ad article 4: Les notions de « système actif » et « système passif » sont à supprimer, alors qu'elles n'ont plus de raison d'être à la lumière notamment de la reprise de l'article 4 de la directive et de la suppression de l'annexe IV du règlement.

Ad article 5: En vue d'assurer la conformité avec la directive, il y a lieu de reprendre les définitions figurant aux points 6), 7) et 8) de l'article 2 de la directive.

Ad article 6: A l'article 3 du règlement, la référence à l'annexe IV est supprimée, alors que cette annexe n'a plus de raison d'être.

Ad article 7: La transposition du paragraphe 1, point b) de l'article 3 de la directive s'inscrit dans le cadre de l'article 7 du règlement.

Ad article 8: L'article transpose les dispositions de l'article 4 de la directive. En outre, dans un souci de transposition fidèle de la directive et plus précisément de son article 3, paragraphe 4, il est prévu que les paragraphes 1 à 3 de l'article 8 du règlement ne s'appliquent pas aux stations-service utilisées exclusivement dans le cadre de la construction et de la fourniture de nouveaux véhicules à moteur. Finalement, il est logique de prévoir que les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 7 du règlement s'appliquent également aux systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence.

Ad article 9: En vue d'assurer la conformité avec la directive, l'intitulé de l'article 9 du règlement est aligné sur l'intitulé correspondant de l'article 5 de la directive.

Ad article 10: La suppression de l'alinéa 2 de l'article 9, paragraphe 2 du règlement est à voir à la lumière de la suppression de la notion de système actif.

Ad article 11: A la lumière notamment de la lettre et de l'esprit de l'article 5 de la directive, il y a lieu de reformuler la dernière phrase de l'article 9, paragraphe 2, point a) alinéa 2 du règlement.

Ad article 12: Le paragraphe 2, point c) de l'article 9 du règlement est remplacé. Alors que l'alinéa 2 dudit point est à la fois repris du règlement existant et précisé, l'alinéa premier dudit point transpose les dispositions de l'article 5, paragraphe 1^{er} de la directive, tout en précisant, à l'instar du règlement existant, que le test doit être effectué tous les ans par une entreprise spécialisée et que toute autre méthode appropriée est déterminée par l'administration. L'ajout d'un troisième alinéa a pour objet de permettre la transparence et le suivi du contrôle.

Ad article 13: Le paragraphe 2, point d) de l'article 9 du règlement est remplacé. Le point d) transpose les dispositions du paragraphe 2 de l'article 5 de la directive, tout en précisant que le test est effectué par un organisme agréé.

Ad article 14: Le paragraphe 3 de l'article 9 du règlement est supprimé, alors qu'il n'a plus de raison d'être.

Ad article 15: En vue d'assurer la conformité avec la directive, l'intitulé de l'article 10 du règlement est aligné sur l'intitulé correspondant de l'article 5 de la directive.

Ad article 16: L'ajout d'un alinéa 2 à l'article 10 du règlement a pour objet la transposition de l'article 5, paragraphe 3 de la directive.

Ad article 17: L'article 11 du règlement est superfétatoire, alors que les infractions à des dispositions du règlement sont punies des peines prévues par la loi-cadre.

Ad article 18: L'annexe IV du règlement est supprimée, alors qu'elle n'a plus de raison d'être.



Texte coordonné avec illustration des modifications

Règlement grand-ducal modifié du 16 octobre 1996 relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultant du stockage de l'essence, de la distribution de l'essence des terminaux aux stations-service et du ravitaillement en essence auprès des stations-services

Art. 1^{er}. Objet

Le présent règlement a pour objet la lutte contre les émissions de composés organiques volatils par la réduction des pertes par évaporation résultant des opérations de stockage, de chargement et de transport de l'essence ainsi que du ravitaillement en essence.

Art. 2. Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «essence»: tout dérivé du pétrole, avec ou sans additifs, d'une tension de vapeur (méthode Reid) de 27,6 kilopascals ou plus, destiné à être utilisé comme carburant pour les véhicules à moteur, excepté le gaz de pétrole liquéfié (GPL);
- b) «vapeur d'essence»: tout composé gazeux s'évaporant de l'essence;
- c) «installation de stockage»: tout réservoir fixe utilisé dans un terminal pour le stockage de l'essence;
- d) «termina»: toute installation utilisée pour le stockage et le chargement de l'essence dans des véhicules-citernes, des wagons-citernes ou des bateaux, y compris les installations de stockage sur le site de l'équipement;
- e) «réservoir mobile»: tout réservoir transporté par voie ferrée, terrestre ou navigable et utilisé pour le transport de l'essence d'un terminal à un autre ou d'un terminal à une station-service;
- f) «station-service»: toute installation où l'essence est transférée de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteurs;
- g) installations de stockage de l'essence, installations de chargement de l'essence, stations-service et réservoirs à essence mobiles «existants»: des installations, des stations-service et des réservoirs mobiles qui, au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, sont en

exploitation et/ou qui font l'objet d'une autorisation d'exploitation au titre de la loi modifiée du **10 juin 1999 relative aux établissements classés** ~~9 mai 1990 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes~~;

h) «nouvelles» installations de stockage de l'essence ou de chargement de l'essence, «nouvelles» stations-service et «nouveaux» réservoirs à essence mobiles: les installations, les stations-service et les réservoirs mobiles qui ne sont pas visés au point g;

i) «débit»:

– pour les installations de stockage d'un terminal, la plus grande quantité annuelle totale d'essence chargée dans des réservoirs mobiles au cours des trois années précédentes;
– **pour les stations-service, la quantité annuelle totale d'essence déchargée dans une station-service à partir de réservoirs mobiles** ~~pour les stations-service, la quantité totale d'essence chargée dans des réservoirs mobiles en 1992~~;

j) «unité de récupération des vapeurs»: les équipements de récupération d'essence à partir des vapeurs, y compris les éventuels systèmes de réservoirs tampons d'un terminal;

k) «bateau»: un bateau de la navigation intérieure tel que défini par la réglementation établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure;

l) «valeur de référence cible»: l'orientation donnée pour l'évaluation générale de la conformité des mesures techniques figurant dans les annexes qui, sans être une valeur limite, sert à déterminer le niveau de fonctionnement des installations, terminaux et stations-service individuels;

m) «stockage intermédiaire de vapeurs»: le stockage intermédiaire dans un réservoir à toit fixe de vapeurs d'un terminal en vue d'un transfert ultérieur vers un autre terminal aux fins de récupération. Le transfert des vapeurs d'une installation de stockage vers une autre d'un même terminal n'est pas considéré comme un stockage intermédiaire de vapeurs au sens du présent règlement;

n) «installation de chargement»: toute installation d'un terminal où l'essence peut être chargée dans des réservoirs mobiles. Les installations de chargement pour véhicules-citernes sont constituées d'un ou de plusieurs portiques;

o) «portique»: toute structure d'un terminal où l'essence peut être chargée dans un seul véhicule-citerne à la fois.

p) «entreprise spécialisée»: toute entreprise disposant de la compétence, de la qualification et de l'équipement nécessaires en vue d'effectuer de façon impeccable les travaux mentionnés dans le présent règlement;

~~q) «système passif»: un système qui utilise la différence de pression produite par la pompe à essence pendant le remplissage du réservoir du véhicule entre le réservoir et la citerne enterrée en vue de ramener les vapeurs;~~

~~r) «système actif»: un système qui repose sur le principe d'une pompe spéciale assurant la récupération des vapeurs refoulées;~~

s) «ministre»: le membre du gouvernement ayant la protection de l'environnement dans ses attributions;

t) «administration»: l'administration de l'environnement;

u) «exploitant»: toute personne physique ou morale qui exploite une station-service ou qui exerce ou est habilitée à exercer sur celle-ci un pouvoir économique décisif.

v) «système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence», les équipements qui sont conçus pour récupérer les vapeurs d'essence s'échappant du réservoir d'un véhicule à moteur lors du ravitaillement en carburant dans une station-service, et qui transfèrent ces vapeurs d'essence vers un réservoir de stockage aménagé sur le site de la station-service ou les renvoient vers le distributeur d'essence en vue d'une remise en vente;

w) «efficacité du captage des vapeurs d'essence», la quantité de vapeurs d'essence captée par le système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, exprimée en pourcentage de la quantité de vapeurs d'essence qui aurait été libérée dans l'atmosphère en l'absence d'un tel système;

x) «rapport vapeur/essence», le rapport entre le volume, à la pression atmosphérique, des vapeurs d'essence transitant par le système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence et le volume d'essence distribué.

Art. 3. Annexes

Font partie intégrante du présent règlement les annexes suivantes:

Annexe I: Dispositions relatives aux installations de stockage des terminaux

Annexe II: Dispositions relatives aux installations de chargement et de déchargement des terminaux

Annexe III: Dispositions relatives aux installations de remplissage et de stockage des stations-service et des terminaux où intervient le stockage intermédiaire de vapeurs

~~Annexe IV: Dispositions relatives aux unités de récupération des vapeurs lors du ravitaillement d'un véhicule aux stations-service~~

Annexe V: Spécifications pour le chargement en source, la collecte des vapeurs et la protection contre le dépassement de capacité des véhicules-citernes européens.

Art. 4. Installations de stockage des terminaux

1. Les installations de stockage sont conçues et exploitées conformément aux dispositions techniques de l'annexe I. Ces dispositions visent à réduire la perte annuelle totale d'essence résultant du chargement et du stockage dans toute installation de stockage d'un terminal pour qu'elle soit inférieure à la valeur de référence cible de 0,01 masse par masse (m/m) % du débit.

2. Le point 1 s'applique à compter:

- a) de l'entrée en vigueur du présent règlement, aux nouvelles installations;
- b) du 1^{er} janvier 1999 aux installations existantes, si dans un terminal le débit de chargement est supérieur à 50.000 tonnes par an;
- c) du 1^{er} janvier 2002 aux installations existantes, si dans un terminal le débit de chargement est supérieur à 25.000 tonnes par an;
- d) du 1^{er} janvier 2005 à toutes les autres installations existantes de stockage dans les terminaux.

Art. 5. Chargement et déchargement de réservoirs mobiles dans les terminaux

1. Les équipements de chargement et de déchargement sont conçus et exploités conformément aux dispositions techniques de l'annexe II.
Ces dispositions visent à réduire la perte annuelle totale d'essence résultant du chargement et du déchargement de réservoirs mobiles dans les terminaux pour qu'elle soit inférieure à la valeur de référence cible de 0,005 m/m % du débit.
Tous les terminaux disposant d'installations pour le chargement de véhicules-citernes doivent être équipés d'au moins un portique conforme aux spécifications concernant l'équipement de remplissage en source prévus à l'annexe V.
2. Le point 1 s'applique à compter:
 - a) de l'entrée en vigueur du présent règlement, aux nouveau terminaux pour le chargement de véhicules-citernes, de wagons-citernes et/ou de bateaux;
 - b) du 1^{er} janvier 1999 aux terminaux existants pour le chargement de véhicules-citernes, de wagons-citernes et/ou de bateaux si le débit est supérieur à 150.000 tonnes par an;
 - c) du 1^{er} janvier 2002 aux terminaux existants pour le chargement de véhicules-citernes et de wagons-citernes, si le débit est supérieur à 25.000 tonnes par an;
 - d) du 1^{er} janvier 2005 à toutes les autres installations de chargement existant dans les terminaux pour le chargement de véhicules-citernes et de wagons-citernes.
3. A compter du 1er janvier 2005, les exigences concernant l'équipement de remplissage en source prévues à l'annexe V s'appliquent à tous les portiques de chargement de véhicules-citernes de tous les terminaux.
4. Pour les terminaux existants dont le débit est inférieur à 5000 tonnes par an, le ministre peut, sur demande spéciale de l'exploitant, accorder une dérogation aux dispositions des points 1 et 3.

Art. 6. Réservoirs mobiles

1. Les réservoirs mobiles sont conçus et exploités conformément aux dispositions suivantes:
 - a) les réservoirs mobiles doivent être conçus et exploités de telle sorte que les vapeurs résiduelles y soient retenues après le déchargement de l'essence;
 - b) les réservoirs mobiles qui livrent l'essence aux stations-service ou aux terminaux doivent être conçus et exploités de manière à capter et retenir les reflux de vapeurs provenant des installations de stockage des stations-service ou des terminaux; cette disposition ne s'applique aux wagons-citernes que s'ils livrent de l'essence aux stations-service ou aux terminaux qui utilisent des installations de stockage intermédiaires;

- c) mis à part l'échappement par les soupapes de pression, les vapeurs visées aux points a) et b) doivent être retenues dans le réservoir mobile jusqu'à son remplissage dans un terminal.

2. Le point 1 s'applique à compter:

- a) de l'entrée en vigueur du présent règlement, aux nouveaux véhicules-citernes, wagons-citernes et bateaux;
- b) du 1^{er} janvier 1999, aux wagons-citernes et bateaux existants, s'ils sont chargés dans un terminal auquel s'applique l'article 5 point 1;
- c) aux véhicules-citernes existants, lorsqu'ils sont réadaptés pour le chargement en source conformément aux spécifications prévues à l'annexe V.

3. Par dérogation, le point 1 a) b) et c) n'est pas applicable aux pertes de vapeurs résultant des opérations de mesurage à l'aide de jauges manuelles utilisées dans le cas:

a) des réservoirs mobiles existants

et

b) des nouveaux réservoirs mobiles mis en service jusqu'au 1er janvier 2000.

Art. 7. Remplissage des installations de stockage des stations-service

1. Les équipements de remplissage et de stockage sont conçus et exploités conformément aux dispositions techniques de l'annexe III.

Ces dispositions visent à réduire la perte annuelle totale d'essence résultant du remplissage des installations de stockage des stations-service pour qu'elle soit inférieure à la valeur de référence cible de 0,01 m/m % du débit.

2. Le point 1 s'applique à compter:

- a) de l'entrée en vigueur du présent règlement, aux nouvelles stations-service;
- b) de l'entrée en vigueur du présent règlement aux stations-service existantes mises en service avant le 1er janvier 1988, dont le débit est supérieur à 3.000.000 de litres;
- c) du 1^{er} mai 1997 aux stations-service existantes mises en service avant le 1^{er} janvier 1988, dont le débit est compris entre 500.000 et 3.000.000 de litres;
- d) du 1^{er} mai 1998 aux stations-service existantes mises en service après le 1^{er} janvier 1988, dont le débit est supérieur à 500.000 litres;
- e) du 1^{er} janvier 1999, aux stations-service existantes quel que soit leur débit, qui sont intégrées dans un bâtiment utilisé comme lieu permanent d'habitation ou de travail;
- f) du 1^{er} janvier 2005, à toutes les autres stations-service existantes.

3. Par dérogation, les points 1 et 2 ne s'appliquent pas aux stations-service dont le débit annuel est inférieur à 100.000 litres par an.

4. Pour les stations-service d'un débit annuel inférieur à 500.000 litres par an, le ministre peut accorder une dérogation aux exigences du point 1 lorsque la station-service est située dans une zone géographique ou sur un site où l'environnement et la santé ne devraient pas être affectés de manière significative par les émissions de vapeur. **Cette dérogation ne peut être accordée lorsqu'il s'agit d'une station-service intégrée dans un bâtiment utilisé comme lieu permanent d'habitation ou de travail.**

~~Art. 8. Ravitaillement des véhicules auprès des stations-service~~

~~1. Les unités de récupération des vapeurs doivent être conçues et exploitées conformément à l'annexe IV.~~

~~Ces dispositions visent à réduire la perte annuelle totale d'essence résultant du ravitaillement des véhicules auprès des stations-service pour qu'elle soit inférieure à la valeur de référence cible de 0,01 m/m % du débit.~~

~~2. Les dispositions des points 2, 3 et 4 de l'article 7 s'appliquent également au point 1 du présent article.~~

Art. 8. Ravitaillement des véhicules auprès des stations-service

1. L'efficacité du captage des vapeurs d'essence des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence doit être au moins égale à 85 %, celle-ci étant certifiée par le fabricant conformément aux normes techniques ou aux procédures de réception européennes pertinentes ou en l'absence de telles normes ou procédures, conformément aux normes nationales.
2. Pour les systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence dans lesquels les vapeurs d'essence récupérées sont transférées dans un réservoir de stockage aménagé sur le site de la station-service, le rapport vapeur/essence est supérieur ou égal à 0,95, mais inférieur ou égal à 1,05.
3. Les dispositions des points 2, 3 et 4 de l'article 7 s'appliquent également aux systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence.
4. Les points 1 à 3 du présent article ne s'appliquent pas aux stations-service utilisés exclusivement dans le cadre de la construction et de la fourniture de nouveaux véhicules à moteur.

Art. 9. ~~Contrôles et mesures~~ Vérifications périodiques

1. Le contrôle des véhicules-citernes et tout particulièrement de leur étanchéité aux vapeurs et du fonctionnement correct des soupapes de pression et de vide de tous les réservoirs mobiles est effectué selon les conditions et modalités prévues par la réglementation respective en matière d'appareils de pression et de récipients à paroi simple et par la réglementation en matière de transport par route de marchandises dangereuses.
2. Des moyens adéquats permettant le contrôle impeccable des unités de récupération des vapeurs doivent être mis en place.
~~Ainsi lorsqu'il s'agit d'un système actif, un emplacement adéquat doit être prévu pour contrôler le débit de l'air refoulé.~~
Aux fins d'application du présent point, les mesures suivantes s'appliquent aux stations service:
 - a) avant la première mise en service des unités de récupération des vapeurs auprès d'une station-service, une réception de ces installations doit être effectuée par un organisme agréé par le ministre.
Le rapport de réception, qui doit être envoyé directement et sans délai par l'organisme agréé à l'administration, doit indiquer si ces unités répondent aux prescriptions fixées par le présent règlement. ~~En outre, le pourcentage de récupération des vapeurs doit être mentionné dans ce rapport. En outre, l'efficacité du captage des vapeurs d'essence des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence doit être mentionnée dans ce rapport.~~

b) l'exploitant doit s'assurer au moins une fois par mois du fonctionnement impeccable des unités de récupération des vapeurs.

Il doit tenir sur le lieu de l'exploitation un registre renseignant sur la date et les résultats du contrôle ainsi que sur les unités contrôlées.

~~e) tous les ans, l'exploitant doit faire exécuter par une entreprise spécialisée les travaux qui s'avèrent nécessaires à la remise en état impeccable de l'ensemble du système de récupération des vapeurs.~~

~~Le résultat des travaux et du contrôle subséquent doivent faire l'objet d'un rapport écrit. Ce rapport doit être conservé à l'endroit de l'exploitation pendant au moins cinq ans. Il doit être présenté sur demande aux organes de contrôle.~~

c) tous les ans, l'efficacité du captage des vapeurs d'essence des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence en service est testée en vérifiant que le rapport vapeur/essence, dans des conditions de simulation d'essence, respecte les dispositions de l'article 8, soit par toute autre méthode de mesure déterminée par l'administration. Ce test doit être effectué par une entreprise spécialisée.

Le résultat des contrôles et des travaux qui, le cas échéant, s'avèrent nécessaires à la remise en état impeccable des systèmes de récupération de vapeurs et des contrôles subséquents doit faire l'objet d'un rapport écrit. Ce rapport doit être conservé à l'endroit de l'exploitation pendant au moins cinq ans. Il doit être présenté sur demande aux organes de contrôle.

L'exploitant doit tenir sur le lieu de l'exploitation un registre renseignant sur la date et les résultats du contrôle ainsi que sur les unités contrôlées.

~~d) tous les cinq ans, l'exploitant doit faire exécuter un contrôle de l'état impeccable de l'ensemble du système de récupération des vapeurs par un organisme agréé par le ministre. Ce contrôle doit faire l'objet d'un rapport écrit dont une copie est transmise directement et sans délai par l'organisme agréé à l'administration. Ce rapport doit être conservé à l'endroit de l'exploitation pendant au moins cinq ans. Il doit être présenté sur demande aux organes de contrôle. Lorsqu'un dispositif de surveillance automatique a été installé, l'efficacité du captage des vapeurs d'essence doit être testée au moins une fois tous les trois ans par un organisme agréé par le ministre. Le dispositif de surveillance automatique détecte automatiquement les dysfonctionnements du système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, ainsi que ses propres défaillances, les signale à l'exploitant de la station-service et interrompt automatiquement l'écoulement de l'essence du distributeur défectueux s'il n'est pas remédié à la situation dans les sept jours.~~

~~3. Les méthodes de mesure qui doivent être utilisées dans le cadre du contrôle de réception et des contrôles ultérieures seront déterminées par l'administration.~~

Art. 10. Obligations spécifiques des exploitants et information des consommateurs

Les exploitants des terminaux et des stations service doivent fournir annuellement à l'administration au cours du mois de janvier le relevé des quantités de différents carburants versés aux réservoirs respectifs.

Les exploitants des stations-services doivent afficher un panneau, un auto-collant ou toute autre notice sur le distributeur d'essence ou à proximité de celui-ci afin d'en informer les consommateurs.

Art. 11. Sanctions pénales

~~Les infractions aux dispositions du présent règlement sont punies des peines prévues par la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère.~~

Art. 12. Dispositions abrogatoires

Le règlement grand-ducal du 26 mars 1993 concernant la limitation des émissions atmosphériques auprès des stations de distribution d'essence est abrogé.

Art. 13. Exécution

Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, Notre Ministre du Travail et de l'Emploi, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre de la Santé, Notre Ministre de l'Economie et Notre Ministre des Transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I
DISPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE STOCKAGE DES
TERMINAUX

1. Les parois et le toit externes des réservoirs en surface sont recouverts d'une peinture d'un coefficient de réflexion de chaleur rayonnée totale de 70 % ou plus. Les opérations peuvent être programmées de manière à ce qu'elles soient incluses dans les cycles d'entretien usuels des réservoirs, durant une période de trois ans. Il pourra être accordée une dérogation à la présente disposition lorsque la protection de certains sites paysagers désignés en tant que tels l'exige. La présente disposition n'est pas applicable aux réservoirs reliés à une unité de récupération des vapeurs conforme au point 2 de l'annexe II.
2. Les réservoirs munis de toits flottants externes sont équipés d'un joint primaire pour combler l'espace annulaire situé entre la paroi du réservoir et la périphérie extérieure du toit flottant, et d'un joint secondaire fixé sur le joint primaire. Les joints doivent être conçus de manière à permettre une retenue globale des vapeurs de 95 % ou plus, par rapport à un réservoir à toit fixe comparable sans dispositif de retenue des vapeurs (c'est-à-dire un réservoir à toit fixe muni uniquement d'une soupape de vide et de pression).
3. Toutes les nouvelles installations de stockage des terminaux où la récupération des vapeurs est requise en vertu de l'article 5 (annexe II) doivent:
 - a) être des réservoirs à toit fixe reliés à l'unité de récupération des vapeurs conformément aux dispositions de l'annexe II
 - ou
 - b) être conçues avec un toit flottant, soit externe soit interne, doté de joints primaires et secondaires afin de répondre aux exigences en matière de fonctionnement fixées au point 2.
4. Les réservoirs à toit fixe existants doivent:
 - a) être reliés à une unité de récupération des vapeurs conformément aux dispositions de l'annexe II
 - ou
 - b) être équipés d'un toit flottant interne doté d'un joint primaire conçu de manière à permettre une retenue des vapeurs globales de 90 % ou plus par rapport à un réservoir comparable à toit fixe sans dispositif de retenue des vapeurs.
5. Les dispositions en matière de retenue des vapeurs visées aux points 3 et 4 ne s'appliquent pas aux réservoirs à toit fixe des terminaux où le stockage intermédiaire des vapeurs est autorisé conformément à l'annexe II point 1.

ANNEXE II
DISPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE CHARGEMENT ET DE
DÉCHARGEMENT DES TERMINAUX

1. Les vapeurs générées par déplacement provenant du réservoir mobile en cours de chargement sont renvoyées par un tuyau de raccordement étanche aux vapeurs dans une unité de récupération des vapeurs pour une retransformation dans le terminal.

La présente disposition ne s'applique pas aux véhicules-citernes à chargement par le haut aussi longtemps que ce mode de chargement est permis.

Dans les terminaux de chargement d'essence dans des bateaux, une unité de brûlage des vapeurs peut remplacer une unité de récupération des vapeurs si la récupération des vapeurs est dangereuse ou techniquement impossible en raison du volume des reflux de vapeurs. Les dispositions relatives aux émissions atmosphériques provenant des unités de récupération des vapeurs s'appliquent également aux unités de brûlage des vapeurs.

Lorsque le terminal a un débit inférieur à 25.000 tonnes par an, le stockage intermédiaire des vapeurs peut remplacer la récupération immédiate des vapeurs aux terminal.

2. La concentration moyenne de vapeurs dans les échappements des unités de récupération des vapeurs - corrigée pour dilution lors du traitement - ne doit pas excéder 150 mg/Nm³ pour une heure.

Les méthodes et la fréquence des mesures et des analyses sont établies par l'administration de l'Environnement.

Les mesures sont effectuées pendant une journée de travail complète (de sept heures au minimum) de débit normal.

Les mesures peuvent être continues ou discontinues. Lorsqu'elles sont discontinues, il est effectué au moins quatre mesures par heure.

L'erreur de mesure totale résultant de l'équipement employé, du gaz d'étalonnage et du procédé utilisé ne doit pas dépasser 10 % de la valeur mesurée.

L'équipement employé doit permettre de mesurer des concentrations au moins aussi faibles que 15 mg/Nm³.

La précision doit être de 95 % au minimum de la valeur mesurée.

3. Les tuyaux de raccordement et les conduites sont à vérifier régulièrement en vue de détecter des fuites éventuelles.
4. Les opérations de chargement doivent être interrompues au niveau du portique en cas de fuite de vapeur. Le dispositif nécessaire à ces opérations d'interruption est installé sur le portique.
5. Lorsque le chargement par le haut de réservoirs mobiles est autorisé, l'orifice du bras de chargement est maintenu à proximité du fond du réservoir mobile afin d'éviter les giclées.

ANNEXE III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INSTALLATIONS DE REMPLISSAGE ET DE STOCKAGE DES STATIONS-SERVICE ET DES TERMINAUX OU INTERVIENT LE STOCKAGE INTERMÉDIAIRE DE VAPEURS

Les vapeurs générées par le versement de l'essence dans les installations de stockage des stations-service et dans les réservoirs à toit fixe utilisés pour le stockage intermédiaire de vapeurs doivent être renvoyées dans le réservoir mobile qui livre l'essence au moyen d'un tuyau de raccordement étanche aux vapeurs. Les opérations de chargement ne peuvent pas être effectuées avant que ces dispositifs ne soient en place et fonctionnent correctement.

Lors du remplissage des réservoirs de la station-service, le transvasement ne doit se faire que par gravité.

La bouche d'aération des tuyaux d'aération des réservoirs doit être située à une hauteur d'au moins quatre mètres au-dessus du niveau du sol. Le diamètre effectif de ces tuyaux doit être inférieur à 10 mm lors des opérations de ravitaillement.

Tous les réservoirs, conduites et tuyaux d'un même produit ainsi que les instruments de contrôle doivent être marqués et numérotés au moyen de plaquettes de repérage.

~~ANNEXE IV~~ ~~DISPOSITIONS RELATIVES AUX UNITÉS DE RÉCUPÉRATION DES VAPEURS~~ ~~LORS DU RAVITAILLEMENT D'UN~~ ~~VÉHICULE AUX STATIONS SERVICE~~

~~Lors du ravitaillement d'un véhicule automoteur à la station-service, les vapeurs refoulées par l'essence de ravitaillement doivent être refoulées dans les réservoirs d'essences.~~

~~Une dérogation est admise lorsqu'il est établi, cas par cas, qu'une seule canalisation collectrice vers un des réservoirs assure les mêmes taux de récupération.~~

~~Les dispositifs de reconduction des gaz doivent remplir les conditions suivantes:~~

~~a) En cas de système passif:~~

~~- seuls peuvent être utilisés des pistolets spécialement équipés pour la récupération et qui assurent un raccord étanche vers le réservoir du véhicule;~~

~~- la perte de charge ne doit pas faire obstacle à la libre reconduction des gaz;~~

~~- la pression de refoulement auprès du pistolet ne doit pas dépasser la valeur maximale prescrite par le constructeur;~~

~~- la canalisation de refoulement des vapeurs doit être à pente descendante vers le réservoir (minimum 1 cm/m) sans aucun point bas;~~

~~- les manchons recouvrant les pistolets ne doivent pas présenter des trous ou fissures qui pourraient mener à un manque d'étanchéité.~~

~~b) En cas de système actif:~~

~~Le rapport entre le mélange vapeurs-gaz-air refoulé et le volume d'essence ravitaillé ne doit pas dépasser 105 %.~~

~~A un endroit bien visible près des pompes de ravitaillement, un panneau indiquant que la station-service est équipée d'un système de récupération des vapeurs doit être apposé par l'exploitant.~~

~~ANNEXE V~~ ~~SPÉCIFICATIONS POUR LE CHARGEMENT EN SOURCE, LA COLLECTE DES~~ ~~VAPEURS ET LA PROTECTION~~ ~~CONTRE LE DÉPASSEMENT DE CAPACITÉ DES VÉHICULES-CITERNES~~ ~~EUROPÉENS~~

1. Accouplements

1.1. Le coupleur pour les liquides sur le bras de chargement sera un coupleur femelle correspondant à un adaptateur mâle API de 4 pouces (101,6 mm) placé sur le véhicule et défini par:

- API RECOMMENDED PRACTICE 1004
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988

Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 2.1.1.1, Type of Adapter used for Bottom Loading).

1.2. Le coupleur pour la collecte des vapeurs sur le tuyau de captage des vapeurs du portique de chargement sera un coupleur femelle à came et gorge correspondant à un adaptateur mâle à came et gorge API de 4 pouces (101,6 mm) placé sur le véhicule et défini par:

- API RECOMMENDED PRACTICE 1004
SEVENTH EDITION, NOVEMBER 1988

Bottom Loading and Vapour Recovery for MC-306 Tank Motor Vehicles (Section 4.1.1.2, Vapour Recovery Adapter).

2. Conditions de chargement

2.1. Le débit normal de chargement des liquides est de 2.300 litres par minute (au maximum 2.500 litres par minute) par bras de chargement.

2.2. Lorsque le terminal fonctionne à son débit maximal, le système de collecte des vapeurs du portique de chargement, y compris, le cas échéant, l'unité de récupération des vapeurs, pourra générer une contrepression maximale de 55 millibars sur le côté "véhicule" de l'adaptateur pour la collecte des vapeurs.

2.3. Tous les véhicules homologués à chargement en source seront munis d'une plaque d'identification spécifiant le nombre maximal autorisé de bras de chargement qui peuvent être actionnés simultanément tout en évitant la fuite de vapeurs via les soupapes P et V des compartiments lorsque la contrepression maximale du système est de 55 millibars comme spécifié au point 2.2.

3. Connexion de la mise à la terre du véhicule et du système antidébordement - dépassement de capacité.

Le portique de chargement sera équipé d'une unité de contrôle antidébordement qui, lorsqu'elle est raccordée au véhicule, fournira un signal de sécurité intégrée autorisant le chargement, à condition qu'aucun capteur antidébordement des compartiments ne détecte un haut niveau.

3.1. Le véhicules sera relié à l'unité de contrôle du portique de chargement via un connecteur électrique standard à 10 broches. Le connecteur mâle sera placé sur le véhicule et le connecteur femelle sera fixé à un câble volant relié à l'unité de contrôle du portique de chargement.

3.2. Les détecteurs de haut niveau du véhicule seront des capteurs thermistors à deux fils, des capteurs optiques à deux fils, des capteurs optiques à cinq fils ou un dispositif équivalent compatible, à condition que le système soit à sécurité intégrée (NB: les thermistors doivent avoir un coefficient de température négatif).

3.3. L'unité de contrôle du portique de chargement doit convenir à la fois pour les systèmes à deux fils et pour les systèmes à cinq fils.

3.4. Le véhicule sera relié au portique de chargement via le fil de retour commun des capteurs antidébordement que l'on reliera à la broche N° 10 du connecteur mâle via le châssis du véhicule. La broche N° 10 du connecteur femelle sera reliée au boîtier de l'unité de contrôle qui sera reliée au réseau de terre du portique de chargement.

3.5. Tous les véhicules homologués à chargement en source seront équipés d'une plaque d'identification (point 2.3) spécifiant le type de capteurs antidébordement qui ont été installés (c'est-à-dire capteurs à deux fils ou cinq fils).

4. Positionnement des connexions

4.1. La conception des équipements de chargement des liquides et de captage des vapeurs du portique de chargement sera fondée sur l'enveloppe de connexion du véhicule.

4.1.1.

Les centres des adaptateurs pour les liquides seront alignés à une hauteur qui sera de 1,4 mètre au maximum (non chargé) et de 0,5 mètre au minimum (chargé), la hauteur souhaitable est située entre 0,7 et 1 mètre.

4.1.2.

L'espacement horizontal des adaptateurs ne sera pas inférieur à 0,25 mètre (l'espacement minimal souhaitable est de 0,3 mètre).

4.1.3.

Tous les adaptateurs pour les liquides seront placés à l'intérieur d'une enveloppe ne dépassant pas 2,5 mètres de longueur.

4.1.4.

L'adaptateur pour la collecte des vapeurs devrait être placé de préférence à droite des adaptateurs pour les liquides et à une hauteur maximale de 1,5 mètre (non chargé) et minimale de 0,5 mètre (chargé).

4.2. Le connecteur de la mise à la terre et du système antidébordement sera placé à droite des adaptateurs pour les liquides et pour la collecte des vapeurs et à une hauteur maximale de 1,5 mètre (non chargé) et minimale de 0,5 mètre (chargé).

4.3. Le système de connexion ci-dessus sera placé sur un seul côté du véhicule.

5. Sécurité

5.1. Mise à la terre et système antidébordement

Le chargement ne sera autorisé que si un signal est donné à cet effet par l'unité de contrôle combinée de la mise à la terre et du système antidébordement.

En cas de dépassement de capacité ou d'interruption de la mise à la terre du véhicule, l'unité de contrôle du portique de chargement fermera la vanne de contrôle du chargement sur le portique.

5.2. Détection de la collecte des vapeurs

Le chargement ne sera autorisé que si le tuyau de collecte des vapeurs a été relié au véhicule et si les vapeurs déplacées peuvent passer librement du véhicule dans le système de collecte des vapeurs de l'installation.

DIRECTIVE 2009/126/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 21 octobre 2009

concernant la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement ⁽³⁾ a relevé la nécessité de ramener la pollution atmosphérique à des niveaux permettant de réduire au minimum les effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement.
- (2) Le protocole de Genève sur le contrôle des émissions de composés organiques volatils ou de leurs flux transfrontaliers fixe des objectifs de réduction des émissions pour les composés organiques volatils (COV), et le protocole de Göteborg sur la lutte contre l'acidification, l'eutrophisation et l'ozone troposphérique ⁽⁴⁾ fixe des plafonds d'émission pour quatre polluants: le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les COV et l'ammoniac, et exige que les meilleures techniques disponibles soient mises en œuvre afin d'en limiter les émissions.
- (3) La directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ⁽⁵⁾ définit des objectifs de qualité de l'air pour l'ozone troposphérique et le benzène, et la directive 2001/81/CE du Parlement euro-

péen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques ⁽⁶⁾ fixe des plafonds d'émission nationaux pour les composés organiques volatils qui contribuent à la formation d'ozone au sol. Les émissions de COV, et notamment les vapeurs d'essence, qui se produisent dans un État membre peuvent contribuer aux problèmes de qualité de l'air dans d'autres États membres.

(4) L'ozone est également un gaz à effet de serre et il contribue au réchauffement atmosphérique et au changement climatique.

(5) La directive 94/63/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils (COV) résultant du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service ⁽⁷⁾ (phase I de la récupération des vapeurs d'essence) a pour objet la récupération des vapeurs d'essence dégagées lors des opérations de stockage et de distribution de l'essence entre les terminaux pétroliers et les stations-service.

(6) Des vapeurs d'essence sont également libérées lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service; il convient que ces vapeurs soient récupérées suivant des modalités conformes aux dispositions de la directive 94/63/CE.

(7) Divers instruments communautaires ont été établis et mis en œuvre pour limiter les émissions de COV. Or, de nouvelles mesures sont nécessaires pour atteindre les objectifs sanitaires et environnementaux fixés par le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement et par la directive 2001/81/CE.

(8) Afin de réduire le cycle de vie des émissions de gaz à effet de serre des carburants utilisés dans le transport routier, la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel ⁽⁸⁾ autorisera, à compter du 1^{er} janvier 2011, la mise sur le marché d'essence comportant une proportion plus élevée qu'auparavant de composants des biocarburants. Cela pourrait entraîner une hausse des émissions de COV étant donné la possibilité, pour les États membres, d'appliquer des dérogations limitées aux exigences en matière de pression de vapeur de ladite directive.

⁽¹⁾ Avis du 13 mai 2009 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 5 mai 2009 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 24 septembre 2009.

⁽³⁾ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 179 du 17.7.2003, p. 3.

⁽⁵⁾ JO L 152 du 11.6.2008, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 309 du 27.11.2001, p. 22.

⁽⁷⁾ JO L 365 du 31.12.1994, p. 24.

⁽⁸⁾ JO L 350 du 28.12.1998, p. 58.

- (9) Les stations-service existantes peuvent être amenées à adapter leurs infrastructures existantes et il est préférable d'installer les équipements de récupération des vapeurs à l'occasion de rénovations importantes du système d'alimentation (c'est-à-dire en cas de modification importante ou de rénovation des infrastructures de la station-service, notamment de ses réservoirs et de sa tuyauterie), étant donné que le coût des adaptations nécessaires s'en trouve nettement réduit. Il convient toutefois que les stations-service existantes de plus grande taille, qui ont une meilleure capacité d'adaptation, installent des équipements de récupération des vapeurs plus rapidement étant donné qu'elles contribuent davantage aux émissions. Les équipements de récupération des vapeurs d'essence peuvent être intégrés lors de la conception et de la construction des stations-service nouvellement bâties, et, dès lors, ces stations-service sont en mesure d'installer immédiatement de tels équipements.
- (10) Les réservoirs des véhicules à moteur neufs ne contiennent pas de vapeur d'essence. Il convient donc de prévoir une dérogation pour le premier plein de ces véhicules.
- (11) Bien que plusieurs États membres disposent de critères nationaux pour les systèmes de récupération des vapeurs d'essence de phase II, il n'existe pas de législation communautaire. Il est par conséquent opportun de fixer un niveau minimal uniforme de récupération des vapeurs d'essence afin de maximaliser les effets positifs sur l'environnement et de faciliter le commerce des équipements de récupération des vapeurs d'essence.
- (12) Il convient de soumettre tous les équipements installés de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence à des vérifications périodiques, afin de garantir que ces équipements réalisent des réductions effectives des émissions. Les États membres peuvent décider que les vérifications doivent être effectuées par un ou plusieurs des services suivants: les services officiels chargés de l'inspection, l'exploitant lui-même ou un tiers. En cas d'inspections officielles, les États membres devraient tenir compte de la recommandation 2001/331/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 prévoyant des critères minimaux applicables aux inspections environnementales dans les États membres ⁽¹⁾.
- (13) Les équipements de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence devraient être vérifiés régulièrement. Le Comité européen de normalisation (CEN) devrait être encouragé à mettre au point une méthode harmonisée de vérification.
- (14) Il convient que les États membres déterminent le régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et veillent à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives, étant donné que toute infraction peut être dommageable à la santé humaine et à l'environnement.
- (15) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel 'Mieux légiférer' ⁽²⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (16) Étant donné qu'elle est adoptée en vertu de l'article 175 du traité, la présente directive ne fait pas obstacle au maintien ou à l'établissement, par les États membres, de mesures de protection plus strictes compatibles avec le traité. En vertu de l'article 176 du traité, les États membres doivent notifier ces mesures à la Commission.
- (17) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente directive conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽³⁾.
- (18) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adopter des mesures d'exécution relatives à des méthodes et des normes harmonisées. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (19) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir réduire les émissions de vapeurs d'essence dans l'atmosphère, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison de la nature transfrontière de la pollution atmosphérique, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive établit des mesures visant à réduire la quantité de vapeurs d'essence libérées dans l'atmosphère lors du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service.

⁽¹⁾ JO L 118 du 27.4.2001, p. 41.

⁽²⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Article 2

Définitions

Au sens de la présente directive, on entend par:

- 1) «essence», l'essence telle qu'elle est définie à l'article 2, point a), de la directive 94/63/CE;
- 2) «vapeur d'essence», tout composé gazeux s'évaporant de l'essence;
- 3) «station-service», une station-service telle que définie à l'article 2, point f), de la directive 94/63/CE;
- 4) «station-service existante», une station-service construite avant le 1^{er} janvier 2012, ou pour laquelle un permis d'urbanisme, un permis de construire ou une licence d'exploitation spécifique a été accordé avant cette date;
- 5) «station-service nouvellement bâtie», une station-service construite le 1^{er} janvier 2012 ou ultérieurement, ou pour laquelle un permis d'urbanisme, un permis de construire ou une licence d'exploitation spécifique a été accordé à cette date ou ultérieurement;
- 6) «système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence», les équipements qui sont conçus pour récupérer les vapeurs d'essence s'échappant du réservoir d'un véhicule à moteur lors du ravitaillement en carburant dans une station-service, et qui transfèrent ces vapeurs d'essence vers un réservoir de stockage aménagé sur le site de la station-service ou les renvoient vers le distributeur d'essence en vue d'une remise en vente;
- 7) «efficacité du captage des vapeurs d'essence», la quantité de vapeurs d'essence captée par le système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, exprimée en pourcentage de la quantité de vapeurs d'essence qui aurait été libérée dans l'atmosphère en l'absence d'un tel système;
- 8) «rapport vapeur/essence», le rapport entre le volume, à la pression atmosphérique, des vapeurs d'essence transitant par le système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence et le volume d'essence distribué;
- 9) «débit», la quantité annuelle totale d'essence déchargée dans une station-service à partir de réservoirs mobiles.

Article 3

Stations-service

1. Les États membres veillent à ce que toute station-service nouvellement bâtie soit équipée d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence si:
 - a) son débit effectif ou prévu est supérieur à 500 m³ par an; ou

b) son débit effectif ou prévu est supérieur à 100 m³ par an et si elle est intégrée dans un bâtiment utilisé comme lieu permanent d'habitation ou de travail.

2. Les États membres veillent à ce que toute station-service existante faisant l'objet d'une rénovation importante soit équipée d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence à l'occasion de cette rénovation si:

- a) son débit effectif ou prévu est supérieur à 500 m³ par an; ou
- b) son débit effectif ou prévu est supérieur à 100 m³ par an et si elle est intégrée dans un bâtiment utilisé comme lieu permanent d'habitation ou de travail.

3. Les États membres veillent à ce que toute station-service existante dont le débit est supérieur à 3 000 m³ par an soit équipée, le 31 décembre 2018 au plus tard, d'un système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence.

4. Les paragraphes 1, 2 et 3 ne s'appliquent pas aux stations-service utilisées exclusivement dans le cadre de la construction et de la fourniture de nouveaux véhicules à moteur.

Article 4

Niveau minimal de récupération des vapeurs d'essence

1. À compter de la date à laquelle, en vertu de l'article 3, les systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence deviennent obligatoires, les États membres veillent à ce que l'efficacité du captage des vapeurs d'essence de ces systèmes soit au moins égale à 85 %, celle-ci étant certifiée par le fabricant conformément aux normes techniques ou aux procédures de réception européennes pertinentes visées à l'article 8 ou, en l'absence de telles normes ou procédures, conformément aux normes nationales éventuelles.

2. À compter de la date à laquelle, en vertu de l'article 3, les systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence dans lesquels les vapeurs d'essence récupérées sont transférées dans un réservoir de stockage aménagé sur le site de la station-service deviennent obligatoires, le rapport vapeur/essence est supérieur ou égal à 0,95, mais inférieur ou égal à 1,05.

Article 5

Vérifications périodiques et information du consommateur

1. Les États membres veillent à ce que l'efficacité du captage des vapeurs d'essence des systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence en service soit testée au moins une fois par an soit en vérifiant que le rapport vapeur/essence, dans des conditions de simulation d'écoulement d'essence, respecte les dispositions de l'article 4, paragraphe 2, soit par toute autre méthode appropriée.

2. Lorsqu'un dispositif de surveillance automatique a été installé, les États membres veillent à ce que l'efficacité du captage des vapeurs d'essence soit testée au moins une fois tous les trois ans. Le dispositif de surveillance automatique détecte automatiquement les dysfonctionnements du système de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence, ainsi que ses propres défaillances, les signale à l'exploitant de la station-service et interrompt automatiquement l'écoulement de l'essence du distributeur défectueux s'il n'est pas remédié à la situation dans les sept jours.

3. Lorsqu'une station-service a installé un système de phase II de récupération des vapeurs d'essence, les États membres veillent à ce qu'elle affiche un panneau, un autocollant ou toute autre notice sur le distributeur d'essence ou à proximité de celui-ci afin d'en informer les consommateurs.

Article 6

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 1^{er} janvier 2012, et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

Article 7

Réexamen

Le 31 décembre 2014 au plus tard, la Commission réexamine l'application de la présente directive et, notamment:

- a) le seuil de 100 m³ par an visé à l'article 3, paragraphe 1, point b), et paragraphe 2, point b), de la présente directive ainsi qu'à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 94/63/CE;
- b) la conformité opérationnelle des systèmes de phase II de récupération de vapeur d'essence; et
- c) la nécessité de dispositifs de surveillance automatique.

Elle transmet les résultats de ce réexamen au Parlement européen et au Conseil en l'accompagnant, au besoin, d'une proposition législative.

Article 8

Adaptations techniques

Des méthodes et des normes harmonisées peuvent être adoptées aux fins des articles 4 et 5. Pour garantir, si nécessaire, leur cohérence par rapport aux normes pertinentes fixées par le Comité européen de normalisation (CEN), lesdits articles, à l'exception de l'efficacité du captage des vapeurs d'essence et du rapport vapeur/essence précisés à l'article 4 ainsi que des

délais fixés à l'article 5, peuvent être adaptés au progrès technique.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9, paragraphe 2.

Article 9

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 10

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 2012. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États 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 États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 11

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 12

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 21 octobre 2009.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

La présidente

C. MALMSTRÖM