

**Objet: Projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants et modifiant le règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la teneur de soufre de certains combustibles liquides (4303MJE).**

*Saisine : Ministre de l'Environnement  
(19 août 2014)*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

Le projet de règlement grand-ducal sous avis a pour objet d'apporter une série de modifications au règlement grand-ducal du 16 mars 2012<sup>1</sup> concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants et modifiant le règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la teneur de soufre de certains combustibles liquides (ci-après le « RGD carburants »). Le règlement grand-ducal précité trouve son origine dans la transposition en droit national de la directive 2009/30/CE du Parlement et du conseil du 23 avril 2009<sup>2</sup> (ci après, la « Directive 2009/30/CE »).

Pour rappel, le « RGD carburants » fixe en premier lieu les dispositions techniques des différents types de carburants destinés à être utilisés par les véhicules routiers, les engins mobiles non routiers (y compris les bateaux de navigation intérieure et navires de plaisance lorsqu'ils ne sont pas en mer) ainsi que les tracteurs agricoles. En outre, il fixe des objectifs environnementaux plus stricts en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre (ci après « GES ») des carburants en question. Ainsi, selon le « RGD carburants » il a été retenu comme objectif que les fournisseurs de produits pétroliers réduisent les émissions GES sur l'ensemble du cycle de vie du carburant ou de l'énergie fournie, par unité d'énergie, à hauteur de 6%<sup>3</sup>, le 31 décembre 2020 au plus tard. L'évaluation de la réduction se fait selon une approche baptisée « analyse du cycle de vie » comptabilisant ainsi toutes les émissions GES émises lors de la production, le transport et l'utilisation des produits pétroliers. Afin d'atteindre une réduction substantielle des émissions GES émanant du cycle de vie des carburants, les fournisseurs sont obligés par voie réglementaire d'augmenter l'utilisation de biocarburants entrant dans la composition de l'essence sous condition que les critères de durabilité pour les biocarburants mélangés aux carburants d'origine fossile soient respectés. Ces dispositions émanent du règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Mémorial A – n°55 du 26 mars 2012.

<sup>2</sup> Directive 2009/30/CE du Parlement 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. Journal de l'Union européenne – L140/88 du 5 juin 2009.

<sup>3</sup> Article 9, paragraphe 5 du règlement grand-ducal du 16 mars 2012 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et l'utilisation durable des biocarburants et modifiant le règlement grand-ducal du 21 février 2000 concernant la teneur de soufre de certains combustibles liquides.

<sup>4</sup> Article 3, paragraphe 1 du règlement grand-ducal du 27 février 2011 fixant les critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides: La réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation de biocarburants et de bioliquides doit être:

– jusqu'au 31 décembre 2016: d'au moins 35%;

– à partir du 1er janvier 2017: d'au moins 50%;

– à partir du 1er janvier 2018: d'au moins 60% pour les biocarburants et les bioliquides produits dans des installations dans lesquelles la production aura démarré le 1<sup>er</sup> janvier 2017 ou postérieurement.

<sup>5</sup> L'« analyse du cycle de vie » exige de comptabiliser toutes les émissions GES émises lors de la production, le transport et l'utilisation des produits pétroliers. Ainsi pour comptabiliser les émissions GES générées en dehors du territoire luxembourgeois, le Grand-Duché doit s'adresser aux autorités des membres Etats se trouvant en amont des importations.

A ce titre il semble opportun de rappeler que le Grand-Duché du Luxembourg se trouve au bout de la chaîne logistique et ne dispose pas de sa propre production pétrolière. Le pays n'entretient pas non plus d'installations permettant l'incorporation de biocarburants à grande échelle et doit donc importer la quasi-totalité des carburants, y compris les essences mélangées au bioéthanol. Ces derniers proviennent notamment des pays limitrophes et les Pays-Bas. Le secteur pétrolier luxembourgeois n'a donc pas d'influence sur la composition des mélanges importés, et quant à la comptabilisation des gaz à effet de serre émis sur l'ensemble du cycle de vie des carburants. Le pays doit dès lors recourir aux attestations<sup>5</sup> délivrées par les autorités des Etats membres se trouvant en amont des importations luxembourgeoises.

Dans son avis du 4 juillet 2011, la Chambre de Commerce a commenté de manière exhaustive les dispositions du « RGD carburants ». Dans le présent projet de règlement grand-ducal, la Chambre de Commerce n'y reviendra dès lors pas et se limitera à commenter les propositions de modifications afférentes.

### Considérations générales

Par le présent projet de règlement grand-ducal, les auteurs entendent modifier les articles 4, 9 et 11 ainsi que l'annexe II « RGD carburants ». Le motif de ces modifications trouve son origine notamment dans un courrier adressé par la Commission européenne au Représentant permanent du Luxembourg auprès de l'Union européenne notifiant que les articles précités font objet d'une enquête approfondie en termes de conformité des mesures nationales de transposition de la Directive 2009/30/CE. La Commission européenne souhaite notamment obtenir de plus amples clarifications quant au fait que certains articles seraient le cas échéant en contradiction avec ladite directive.

Selon la Commission européenne l'article 4 du « RGD carburants » intitulé « Qualité de l'essence sans plomb » ne correspond pas aux dispositions avancées par la Directive 2009/30/CE. Sous forme actuelle, l'article précité dispose que la mise sur le marché d'essence contenant de l'éthanol peut dépasser le niveau maximal de pression de vapeur de 60 kPa au cours de la période d'été sous condition que l'éthanol utilisé soit un biocarburant. Un dépassement est toujours autorisé tant que les carburants concernés n'excèdent pas les seuils de dépassement fixés dans l'annexe II du « RGD carburants ». Lesdits seuils peuvent varier en fonction de la teneur de bioéthanol dans l'essence. Pourtant, la Directive 2009/30/CE est beaucoup plus stricte en ce qui concerne le dépassement du niveau maximal de pression de vapeur. Selon l'article 3, paragraphe 5 de ladite directive, l'instance nationale responsable de la transposition de la directive doit adresser une demande de dérogation à la Commission et fournir les informations nécessaires quant au bien-fondé d'une telle décision; une étape qui n'a pas été respectée par le pouvoir réglementaire lors de la transposition de la directive.

Ainsi, par le biais de l'article 1<sup>er</sup> du projet de règlement grand-ducal sous avis, les auteurs visent à rectifier l'erreur de transposition en mentionnant que l'autorité compétente<sup>6</sup> peut autoriser une mise sur le marché d'essence sur base de biocarburant dont le niveau de pression de vapeur est de 60 kPa ou supérieur « *sous réserve de l'absence d'une objection émise par la commission européenne au titre de l'article 3, paragraphe 5 de la directive 2009/30/CE.* » Sous cette formulation proposée, l'article 1<sup>er</sup> pourra donc à tout moment être vidé de sa substance si l'instance nationale décide de ne pas déclencher la procédure de demande de dérogation. Dans ce cadre, il convient de relever l'importance de se concerter avec le groupement pétrolier luxembourgeois (ci – après « GPL ») quant à la nécessité d'une

---

<sup>6</sup> Administration de l'environnement.

telle dérogation. Le cas échéant, le « GPL » propose son soutien à l'administration compétente et fournira les informations et arguments nécessaires pour formuler une notification motivée en faveur d'une dérogation adressée à la Commission européenne. La Chambre de Commerce soutient l'approche coopérative du « GPL » dans ce dossier et invite dès lors les autorités à collaborer de manière étroite avec le « GPL ».

### **Commentaire des articles**

#### **Concernant l'article 1<sup>er</sup> :**

Les dispositions prévues à l'article 1<sup>er</sup> ont été commentées dans la partie relative aux considérations générales.

#### **Concernant l'article 2 :**

L'article 2 du projet de règlement grand-ducal sous avis apporte des modifications à l'article 9, paragraphe 1 du « RGD carburants » qui fixe les dispositions pour les fournisseurs quant à la rédaction d'un rapport annuel sur l'intensité des émissions GES des carburants et de l'énergie fournie sur le territoire luxembourgeois. Le présent article prévoit de ventiler le volume à reporter de chaque type de carburant ou d'énergie fournis selon la période d'été, la période d'hiver<sup>7</sup> ou la période transitoire. Dans un souci de transparence il conviendrait de mentionner l'espace de temps exact de la période transitoire.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de règlement grand-ducal sous réserve de la prise en compte de ses observations.

MJE/DJI

---

<sup>7</sup> La période « été » court du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre, la période « hiver » comprend, quant à elle, le laps de temps compris entre le 1<sup>er</sup> octobre et le 30 avril.