



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

Département de l'environnement

Projet de règlement grand – ducal modifiant le 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-service.

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 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;

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 la directive 2014/99/UE de la Commission du 21 octobre 2014 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 2009/126/CE précitée;

Vu l'avis de la Chambre des Métiers;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Vu l'avis de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Environnement, de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de l'Economie, de Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire et de Notre Ministre de la Santé, et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons :

Art.1^{er}. A l'article 8 du 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-service, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

« 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 à la norme EN16321-1:2013. »

Art.2. A l'article 9 du règlement grand – ducal précité, le point c) du paragraphe 2 est modifié comme suit en son alinéa premier :

« 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 conformément à la norme EN16321-2:2013. Ce test doit être effectué par une entreprise spécialisée. »

Art.3. Notre Ministre de l'Environnement, Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Economie, Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire et Notre Ministre de la Santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



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

Département de l'environnement

Exposé des motifs

Le présent règlement a pour objet de transposer en droit national la directive 2014/99/UE de la Commission du 21 octobre 2014 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, 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.

Le Luxembourg dispose depuis octobre 1996 d'une réglementation visant les phases I et II de la récupération des vapeurs d'essence tant au niveau du stockage de l'essence et de sa distribution des terminaux aux stations-service qu'au niveau du ravitaillement en carburant des véhicules à moteur dans les stations-service.

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 avait à l'époque, tout en reprenant la directive 94/63/CE dite « stage I », anticipé une directive dite stage II, à savoir 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. Le règlement grand-ducal d'adaptation du 16 décembre 2011 avait repris en droit national des dispositions spécifiques prévues par la directive de 2009 précitée.

La directive 2009/126/CE prévoit l'adaptation au progrès technique de ses articles 4 et 5 pour garantir, si nécessaire, leur cohérence par rapport aux normes pertinentes fixées par le Comité européen de normalisation (CEN). Le 25 septembre 2013, le CEN a mis à disposition les normes EN 16321-1:2013 et EN 16321-2:2013. La norme EN 16321-1:2013 spécifie les méthodes d'essai à appliquer pour la réception des systèmes de récupération des vapeurs d'essence utilisés dans les stations-service. La norme EN 16321-2:2013 spécifie les méthodes d'essai à appliquer dans les stations-service pour vérifier le fonctionnement de ces systèmes de récupération des vapeurs d'essence. Les articles 4 et 5 de la directive 2009/126/CE sont adaptés en conséquence afin d'en assurer la cohérence avec ces normes.



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

Département de l'environnement

Commentaire des articles

Ad article 1^{er} : A l'article 8, paragraphe 1 du 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-service, la référence à la méthode d'essai applicable, à savoir la norme EN 16321-1 :2013, est introduite ; le paragraphe en question est adapté en conséquence.

Ad article 2 : A l'article 9 dudit règlement, le paragraphe 2, point c) est précisé quant à la méthode d'essai applicable, à savoir la norme EN 16321-2 :2013 ; l'alinéa premier dudit point est adapté en conséquence.

Ad article 3 : L'article contient la formule exécutoire.



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

Département de l'environnement

Fiche financière

Conc. : Avant-projet de règlement grand – ducal modifiant le 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-service.

L'avant-projet précité n'a pas d'impact financier sur le budget de l'Etat.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Avant-projet de règlement grand – ducal modifiant le 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-service.
Ministère initiateur :	Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département de l'Environnement
Auteur(s) :	Claude Franck
Téléphone :	247868-14
Courriel :	claud.franck@mev.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent règlement a pour objet de transposer en droit national la directive 2014/99/UE de la Commission du 21 octobre 2014 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, 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.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère du Développement durable et des Infrastructures, Ministère de l'Economie, Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Economie sociale et solidaire et Ministère de la Santé
Date :	02/02/2015



Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles : consultation du groupement des pétroliers luxembourgeois

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



- 6 Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

- 7 a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

- 8 Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

- 9 Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

- 10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Règlement grand-ducal du 16 octobre 1996 relatif à la lutte contre les émissions de composés organiques volatils résultants 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.

(Mém. A - 76 du 6 novembre 1996, p. 2209; doc. parl. 4136; dir. 94/63)

modifié par:

Règlement grand-ducal du 16 décembre 2011.

(Mém. A - 262 du 21 décembre 2011, p. 4337 ; dir. 2009/126)

Règlement grand-ducal du.....

(Mém.....)

Texte coordonné au 21 décembre 2011

Version applicable à partir du 24 décembre 2011

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) (*Règl. g.-d. du 16 décembre 2011*) «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) «terminal»: 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 (*Règl. g.-d. du 16 décembre 2011*) «10 juin 1999 relative aux établissements classés»;
- 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;
- (Règl. g.-d. du 16 décembre 2011) «pour les stations-service, la quantité annuelle totale d'essence déchargée dans une station-service à partir de réservoirs mobiles;»

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) (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 2011);

r) (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 2011);

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.

(Règl. g.-d. du 16 décembre 2011)

«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

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 2011)

- 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 nouveaux 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 1^{er} 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 1^{er} 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 1^{er} 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 (*Règl. g.-d. du 16 décembre 2011*) (...), 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.

Art. 8. (*Règl. g.-d. du 16 décembre 2011*) «Équipement des stations-service par des systèmes de récupération.****

(*Règl. g.-d.*)

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 à la norme EN16321-1:2013.

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 paragraphes 2 et 3 de l'article 7 s'appliquent également aux systèmes de la phase II de la récupération des vapeurs d'essence.

4. Les paragraphes 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. (*Règl. g.-d. du 16 décembre 2011*) «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.

(*Règl. g.-d. du 16 décembre 2011*) (...)

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. (Règl. g.-d. du 16 décembre 2011) «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.

(Règl. g.-d. du 16 décembre 2011)

(Règl. g.-d.)

- 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 conformément à la norme EN16321-2:2013. 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) 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. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 2011)

Art. 10. (Règl. g.-d. du 16 décembre 2011) «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.

(Règl. g.-d. du 16 décembre 2011)

«Les exploitants des stations-service doivent afficher 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.»

Art. 11.

(...) (Abrogé par la règl. g.-d. du 16 décembre 2011)

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 de l'Environnement, 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 au 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 O 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

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 2011)

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 véhicule 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. **Sécurités**

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.

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2014/99/UE DE LA COMMISSION

du 21 octobre 2014

modifiant, aux fins de son adaptation au progrès technique, la directive 2009/126/CE 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 COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

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 ⁽¹⁾, et notamment son article 8,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2009/126/CE prévoit l'adaptation au progrès technique de ses articles 4 et 5 pour garantir, si nécessaire, leur cohérence par rapport aux normes pertinentes fixées par le Comité européen de normalisation (CEN).
- (2) Le 25 septembre 2013, le CEN a mis à disposition les normes EN 16321-1:2013 et EN 16321-2:2013. La norme EN 16321-1:2013 spécifie les méthodes d'essai à appliquer pour la réception des systèmes de récupération des vapeurs d'essence utilisés dans les stations-service. La norme EN 16321-2:2013 spécifie les méthodes d'essai à appliquer dans les stations-service pour vérifier le fonctionnement de ces systèmes de récupération des vapeurs d'essence.
- (3) Il est donc nécessaire d'adapter les articles 4 et 5 de la directive 2009/126/CE afin d'en assurer la cohérence avec ces normes.
- (4) Les mesures prévues à la présente directive sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 9, paragraphe 1, de la directive 2009/126/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 2009/126/CE est modifiée comme suit:

1) à l'article 4, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«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 à la norme EN 16321-1:2013.»

2) à l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«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 conformément à la norme EN 16321-2:2013.»

Article 2

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 12 mai 2016, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement le texte de ces dispositions à la Commission.

⁽¹⁾ JOL 285 du 31.10.2009, p. 36.

Ils appliquent ces dispositions à compter du 13 mai 2016.

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 couvert par la présente directive.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 21 octobre 2014.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO
