Projet ministériel

du ministère fédéral de l'environnement, de la protection de la nature, de la sûreté nucléaire et de la protection des consommateurs

Deuxième décret portant modification du décret relatif à la qualité et à l'étiquetage des carburants

(dixième décret d'application de la loi fédérale sur le contrôle de l'immission – 10e BImSchV)

A. Problème et objectif

Afin de transposer les exigences du droit européen, des ajustements sont nécessaires dans le cadre législatif national secondaire prévu par la loi fédérale sur le contrôle de l'immission. À cette fin, le décret relatif à la qualité et à l'étiquetage des carburants (10e BImSchV) est en cours de modification.

La modification de 10e BImSchV vise à transposer 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 et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO L 350 du 28.12.1998, p. 58), modifiée en dernier lieu par la directive XXX (référence à la directive-cadre modifiée (directive sur la qualité des carburants)). La directive XXX (référence à la directive-cadre modifiée) introduit le diesel B10, c'est-à-dire le diesel conventionnel auquel on peut ajouter jusqu'à 10 % de biodiesel (esters méthyliques d'acides gras, FAME). En outre, la directive XXX (référence à la directive-cadre modifiée) exige des États membres qu'ils veillent à la disponibilité du diesel de qualité de protection B7.

La modification du 10e BImSchV adapte également la loi en Allemagne au règlement XXX (référence au règlement AFIR (règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs)). La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relative au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1) est abrogée par le règlement (UE) nº XXX (référence au règlement AFIR).

La directive 2014/94/UE a établi des exigences à l'échelle de l'Union en ce qui concerne le déploiement d'infrastructures pour l'approvisionnement en carburants alternatifs. Les règles énoncées à l'article 7, paragraphes 1, 2 et 5, de cette directive portent sur les exigences en matière d'étiquetage en vue d'assurer une meilleure compatibilité entre véhicules et carburants. Ces dispositions ont été transposées en droit national par le 10e BImSchV, de même que les dispositions relatives à la pureté de l'hydrogène lorsqu'il est utilisé comme carburant, énoncées à l'article 5, paragraphe 2, et au point 2.2 de l'annexe II de la directive. Les exigences en matière d'étiquetage relatives à la compatibilité véhicule/carburant sont désormais fixées à l'article 19, paragraphes 1 et 2, en liaison avec les points 10.1 et 10.2 de l'annexe II du règlement (UE) nº XXX (référence au règlement AFIR). Les règles relatives à la pureté de l'hydrogène en tant que combustible sont fixées à l'article 21 en liaison avec l'annexe II, point 3.2, du règlement (UE) nº XXX (référence au règlement AFIR). Le présent décret étend ces exigences minimales prévues par le droit européen aux exigences nationales du 10e BImSchV actuellement en vigueur.

En outre, le carburant diesel paraffinique (XTL) issu de procédés de synthèse ou d'hydrogénation doit être inclus dans le 10e BImSchV en tant que combustible pur

conformément à la norme DIN EN 15940. Afin d'éviter la promotion involontaire des carburants diesel paraffiniques XTL fossiles, une modification simultanée de la loi sur l'acquisition de véhicules routiers propres les exclura de la comptabilisation pour la réalisation des objectifs minimaux définis dans cette loi pour l'acquisition de véhicules lourds ou pour les services utilisant des véhicules lourds propres.

Depuis la dernière modification du 10e BImSchV, un certain nombre de normes techniques citées dans le 10e BImSchV ont été révisées, ce qui signifie que la version du 10e BImSchV actuellement en vigueur n'est plus à jour avec les normes actuelles en matière de carburants et d'essais.

B. Solution

Modification du 10e BImSchV.

C. Alternatives

Aucune.

D. Dépenses budgétaires à l'exclusion des coûts de mise en conformité

1. Dépenses budgétaires hors frais de mise en œuvre

Le gouvernement fédéral supportera des coûts d'un montant de 1 600 EUR au cours de l'exercice 2023 à la suite de la modification du 10e BImSchV. Ceux-ci seront couverts par la section budgétaire correspondante du service concerné. Les *Länder* (États fédéraux) et les municipalités ne supporteront aucun coût supplémentaire à la suite des modifications apportées au 10e BImSchV.

2. Dépenses budgétaires, y compris les frais de mise en œuvre

Les budgets du gouvernement fédéral, des *Länder* et des municipalités ne supporteront aucun coût à la suite de la modification du 10e BImSchV.

E. Coûts de mise en conformité

E.1 Coûts de mise en conformité pour les citoyens

Les citoyens n'auront à supporter aucun coût supplémentaire de mise en conformité.

E.2 Coûts de mise en conformité pour les entreprises

La modification du 10e BImSchV entraînera des coûts uniques de mise en conformité de 897 000 EUR; en outre, des coûts de mise en conformité supplémentaires d'environ 180 000 EUR par an découleront de l'obligation de fournir des informations et de supporter des coûts administratifs connexes. L'impact du projet de décret a été examiné conformément au principe «un ajout, un retrait». L'étiquetage du diesel B10 et XTL est réglementé dans l'ensemble de l'UE et a été transposé sur une base individuelle. Le principe «un ajout, un retrait» ne s'applique donc pas.

E.3 Coûts de mise en conformité pour les autorités

Au niveau fédéral et municipal, aucun coût supplémentaire de conformité ne sera engagé suite à la modification du 10e BImSchV.

Au niveau des *Länder*, ce décret aura peu d'impact si le carburant diesel paraffinique et le diesel B10 venaient également à être contrôlés en tant que catégories de carburant. La question de savoir si tel sera le cas dépend de la question de savoir si et dans quelle mesure le carburant diesel paraffinique et le diesel B10 pourront être mis sur le marché dans les stations de ravitaillement. Aucun coût supplémentaire de conformité ne sera engagé à la suite de la transmission électronique des résultats de la surveillance à l'agence fédérale de l'environnement par l'intermédiaire de l'outil de collecte de données en ligne FQMS-Portal, qui est maintenant obligatoire.

F. Autres coûts

Seule une faible incidence sur les prix unitaires et sur le niveau des prix, en particulier sur les prix à la consommation des carburants, est attendue à la suite de la modification du 10e BImSchV.

Projet ministériel du ministère fédéral de l'environnement, de la protection de la nature, de la sûreté nucléaire et de la protection des consommateurs

Deuxième décret portant modification du décret relatif à la qualité et à l'étiquetage des carburants *)**)

En date du …

En vertu

– de l'article 34, paragraphes 1 et 3, de la loi fédérale sur le contrôle des immissions, dans sa version promulguée le 17 mai 2013 (Journal officiel fédéral (BGBl.) I, p. 1274; 2021 I p. 123), le gouvernement fédéral, après avoir consulté les parties prenantes concernées,

– de l'article 34, paragraphe 2, et l'article 37, première phrase, de la loi fédérale sur le contrôle des immissions et l'article 2a, paragraphe 3, de la loi sur le plomb, tels qu'insérés par l'article 1er, paragraphe 3, de la loi du 25 novembre 1975 (BGBl. I, p. 2919), le gouvernement fédéral,

– de l'article 36, paragraphe 3, de la loi sur les infractions réglementaires, modifiée en dernier lieu par l'article 1er, paragraphe 5, point b), de la loi du 26 janvier 1998 (BGBl. I, p. 156), le ministère fédéral du numérique et des transports,

– de l'article 38, paragraphe 2, première phrase, de la loi fédérale sur le contrôle des immissions, modifiée en dernier lieu par l'article 103 de l'ordonnance du 19 juin 2020 (BGBl. I p. 1328), en liaison avec l'article 1er, paragraphe 2, de la loi sur la réattribution des compétences du 16 août 2002 (BGBl. I p. 3165) et l'ordonnance organisationnelle du 14 mars 2018 (BGBl. I p. 374), le ministère fédéral du numérique et des transports et le ministère fédéral de l'environnement, de la conservation de la nature, de la sûreté nucléaire et de la protection des consommateurs, après avoir consulté les parties prenantes concernées, et

– de l'article 49, paragraphe 4, première phrase, point 1, de la loi sur l'industrie de l'énergie, tel que reformulé par l'article 6, paragraphe 9, point a), de la loi du 21 juillet 2014 (BGBl. I p. 1066), le ministère fédéral de l'économie et de l'action climatique ordonnent ce qui suit:

Article premier

Le décret relatif à la qualité et à l'étiquetage des carburant du 8 décembre 2010 (BGBl. I, p. 1849), modifiée en dernier lieu par l'article 1er du décret du 13 décembre 2019 (BGBl. I, p. 2739), est modifié comme suit:

*) Le présent décret transpose
- 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 et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO UE L 350 du 28.12.1998, p. 58, L 265, 5.9.2014, p. 36), modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) nº XX,
- la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO UE L 132 du 21.5.2016, p. 58).

**) **Notification conforme à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO UE L 241 du 17.9.2015, p. 1).

1. La table des matières est libellée comme suit:

«Table des matières

Article 1er	Définitions
Article 2	Composés de chlore et de brome
Article 3	Exigences applicables à l'essence; disposition relative au niveau de protection
Article 4	Exigences applicables au diesel, au diesel paraffinique, au gazole et aux autres combustibles liquides; disposition relative au niveau de protection; teneur en soufre; utilisation pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance
Article 5	Exigences applicables au biodiesel
Article 6	Exigences applicables au carburant à l'éthanol (E85)
Article 7	Exigences applicables au gaz de pétrole liquéfié
Article 8	Exigences applicables au gaz naturel et au biogaz en tant que combustibles
Article 9	Exigences relatives au carburant à base d'huiles végétales
Article 9a	Exigences relatives à l'hydrogène comme combustible
Article 10	Teneur en soufre du fioul
Article 11	Clause d'équivalence
Article 12	Limitations
Article 13	Distinction des carburants
Article 14	Fourniture de preuves
Article 15	Notification de la qualité du carburant pour l'exploitation des véhicules à moteur
Article 16	Exemptions
Article 17	Disponibilité des normes
Article 18	Surveillance
Article 19	Importation de fioul, de carburant marin et de carburant diesel
Article 20	Infractions administratives
Article 21	Dispositions transitoires
Article 22	Entrée en vigueur et abrogation
Annexe 1	Symbole pour le Super (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 1)

Annexe 2 Symbole pour le Super Plus (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 1)

Annexe 3 Symbole pour le Super E10 (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 2)

Annexe 4 Symbole pour le Super Plus E10 (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 2)

Annexe 5 Symbole pour le diesel (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 3)

Annexe 6 Symbole pour le diesel B10 (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 4)

Annexe 7 Symbole pour le diesel paraffinique XTL (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 5)

Annexe 8 Symbole pour le biodiesel (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 6)

Annexe 9 Symbole pour le carburant éthanol E85 (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 7)

Annexe 10 Symbole pour le gaz de pétrole liquéfié (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 8)

Annexe 11 Symbole pour le gaz naturel et le biogaz en tant que combustible — Groupe GNC H (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 9, point a), sous aa))

Annexe 12 Symbole pour le gaz naturel et le biogaz en tant que combustible — Groupe GNC H (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 9, point a), sous bb))

Annexe 13 Symbole pour le gaz naturel et le biogaz en tant que combustible — Groupe LNG H (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 9, point b), point aa))

Annexe 14 Symbole pour le carburant à base d'huiles végétales — huile de colza (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 10)

Annexe 15 Symbole pour le carburant à base d'huiles végétales — tous types de végétaux (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 11)

Annexe 16 Symbole pour l'hydrogène (en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 12)

Annexe 17 Déclaration du fabricant, du mélangeur ou du fournisseur sur la qualité des combustibles liquides (en application de l'article 18, paragraphe 2, quatrième phrase)».

2. L'article 1er est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, «18» est remplacé par «15».

b) Au paragraphe 3, point 1, «2710 20 15, 2710 20 17» est remplacé par «2710 20 16».

c) Le paragraphe 4 est modifié comme suit:

a%6) Au point 1, «2710 20 15, 2710 20 17» est remplacé par «2710 20 16».

b%6) Le point 2, point b), est libellé comme suit:

«Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) nº 1024/2012 et (UE) nº 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (JO UE L 252 du 16.9.2016, p. 53; L 231 du 6.9.2019, p. 29), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2022/992 (JO UE L 169 du 27.6.2022, p. 43), ou».

d) Au paragraphe 9, les mots «DIN EN ISO 3405, édition d'avril 2011» sont remplacés par les mots suivants: «DIN EN ISO 3405, édition de septembre 2019».

e) Au paragraphe 10, les mots «DIN EN ISO 3405, édition d'avril 2011» sont remplacés par les mots suivants: «DIN EN ISO 3405, édition de septembre 2019».

f) Le paragraphe 15 est libellé comme suit:

«On entend par nomenclature combinée la nomenclature des marchandises visée à l'article 1er en liaison avec l'annexe I du règlement (CEE) nº 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO UE L 256 du 7.9.1987, p. 1; L 341 du 3.12.1987, p. 38; L 378 du 31.12.1987, p. 120; L 130 du 26.5.1988, p. 42; L 151 du 8.6.2016, p. 22), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2022/2465 (JO UE L 322 du 16.12.2022, p. 81).»

g) Les paragraphes 16, 17 et 18 sont abrogés.

3. L'article 4 est formulé comme suit:

§ 1«

Exigences applicables au carburant diesel, au carburant diesel paraffinique, au gazole et aux autres combustibles liquides; disposition relative au niveau de protection; teneur en soufre; utilisation pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance

(1) Le diesel de qualité "B7" ne peut être mis sur le marché sur une base commerciale ou dans le cadre d'entreprises commerciales vis-à-vis du consommateur final que s'il satisfait aux exigences de la norme DIN EN 590, édition de mai 2022.

(2) Le diesel de qualité "B10" ne peut être mis sur le marché sur une base commerciale ou dans le cadre d'entreprises commerciales vis-à-vis du consommateur final que s'il satisfait aux exigences de la norme DIN EN 16734, édition de septembre 2022.

(3) Le carburant diesel paraffinique de qualité "XTL" ne peut être mis sur le marché sur une base commerciale ou dans le cadre d'entreprises commerciales vis-à-vis du

consommateur final que s'il satisfait aux exigences de la norme DIN EN 15940, édition de juillet 2023.

(4) Toute personne proposant des carburants diesel de qualité "B10" conformément au paragraphe 2, contenant plus de 7 % en volume d'esters méthyliques d'acides gras, ou des carburants diesel paraffiniques de qualité "XTL" conformément au paragraphe 3, est également tenue d'offrir, au même point de livraison, des carburants diesel de qualité "B7" conformément au paragraphe 1, contenant une teneur maximale en ester méthylique d'acides gras de 7 % en volume.

(5) Le paragraphe 4 ne s'applique pas aux points de livraison dans lesquels moins de 500 mètres cubes de carburant diesel conformément aux paragraphes 1 à 3 ont été mis sur le marché au cours des deux années civiles précédentes. Le respect des conditions énoncées à la première phrase est démontré à l'autorité compétente sur demande, au moyen de pièces justificatives appropriées.

(6) Le carburant diesel destiné à être utilisé dans les engins et dispositifs mobiles, les tracteurs agricoles et forestiers, les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance ne peut être mis sur le marché à titre commercial ou dans le cadre d'entreprises commerciales vis-à-vis du consommateur final que si sa teneur en composés sulfureux, calculée en soufre, ne dépasse pas 10 milligrammes par kilogramme de carburant diesel.

(7) Le gazole destiné au transport maritime ne peut être mis sur le marché sur une base commerciale ou dans le cadre d'entreprises commerciales vis-à-vis du consommateur final que si sa teneur en composés sulfureux, calculée en soufre, ne dépasse pas 1,0 gramme par kilogramme de gazole pour le transport maritime.

(8) Le diesel pour bateaux ne peut être mis sur le marché sur une base commerciale ou dans le cadre d'entreprises commerciales vis-à-vis du consommateur final que si sa teneur en composés sulfureux, calculée en soufre, ne dépasse pas 15,0 grammes par kilogramme de diesel pour bateaux.

(9) Pour les bateaux de navigation intérieure et les bateaux de plaisance, les gazoles pour bateaux de navigation intérieure et autres combustibles liquides ne peuvent être utilisés que si leur teneur en soufre n'excède pas la teneur en soufre autorisée pour le carburant diesel prévue au paragraphe 6.»

4. À l'article 7, paragraphe 1, les mots «DIN EN 589, édition de mars 2019» sont remplacés par les mots suivants: «DIN EN 589, édition d'avril 2022».

5. À l'article 8, paragraphe 3, les mots «Les paragraphes 1 et 2 s'appliquent» sont remplacés par les mots suivants: «Le paragraphe 1 s'applique».

6. L'article 9 est modifié comme suit:

   a) Au paragraphe 1, les mots «DIN 51605, édition de janvier 2016» sont remplacés par les mots suivants: «DIN 51605, édition de novembre 2020».

   b) Au paragraphe 2, les mots «DIN 51623, édition de décembre 2015» sont remplacés par les mots suivants: «DIN 51623, édition de novembre 2020».

7. L'article 9a est modifié comme suit:

   a) Les mots «DIN EN 17124, édition de juillet 2019» sont remplacés par les mots suivants: «DIN EN 17124, édition de décembre 2022».

   b) La phrase suivante est ajoutée: «Seules les méthodes d'analyse énumérées dans le tableau 2 de la norme DIN ISO 21087, édition de mars 2022, ainsi que toute

méthode d'analyse entièrement validée conformément à la norme DIN ISO 21087, édition de mars 2022, sont autorisées pour vérifier le respect des spécifications énoncées dans la norme DIN EN 17124, édition de décembre 2022, tableau 1.»

8. À l'article 10, paragraphe 2, deuxième phrase, point 2, la référence «24 juillet 2002 (GMBl. 2002 p. 511)» est remplacée par la référence «18 août 2021 (GMBI 2021 nº 48-54, p. 1050)».

9. L'article 11 est modifié comme suit:

a) La référence «article 4, paragraphe 1» est remplacé par les termes suivants: «article 4, paragraphes 1 à 3».

b) Le point 1 est libellé comme suit:

«1. ces normes ou spécifications techniques sont conformes à l'une des normes suivantes:

a) DIN EN 228, édition d'août 2017;

b) DIN EN 590, édition de mai 2022;

c) DIN EN 16734, édition de septembre 2022;

d) DIN EN 15940, édition de juillet 2023;

e) DIN EN 14214, édition de mai 2019;

f) DIN EN 15293, édition d'octobre 2018;

g) DIN EN 589, édition d'avril 2022;

h) DIN EN 16723-2, édition d'octobre 2017, à condition que pour les exigences, les valeurs limites et les méthodes d'essai associées pour le gaz naturel et le biogaz en tant que carburants pour les véhicules à moteur, le tableau D.1 de la norme DIN EN 16723-2, édition d'octobre 2017, s'applique, et que pour les exigences relatives aux additifs, le point 5.2 de la norme DIN 51624, édition de février 2008, s'applique;

i) DIN 51605, édition de novembre 2020;

j) DIN 51623, édition de novembre 2020; ou

k) DIN EN 17124, édition de décembre 2022, et».

10. À l'article 12, paragraphe 1, les mots «article 4, paragraphes 2 à 4» sont remplacés par les termes suivants: «article 4, paragraphes 6 à 8».

11. L'article 13 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est libellé comme suit:

(1) « L'exploitant d'un point de ravitaillement doit rendre clairement visible la qualité du carburant conformément aux deuxième et troisième phrases aux pompes de remplissage et aux buses de remplissage correspondantes de la manière suivante:

1. l'essence sans soufre ayant une teneur maximale en oxygène de 2,7 % en poids et une teneur maximale en éthanol de 5 % en volume, qui satisfait aux

exigences de la norme DIN EN 228, édition d'août 2017, ou qui est équivalente conformément à l'article 11, porte la mention "Super" ou "Super Plus" et le symbole correspondant conformément à l'annexe 1 ou 2; la mention "contient jusqu'à 5 % de bioéthanol" [en allemand] doit figurer dans la partie du symbole;

2. l'essence sans soufre qui satisfait aux exigences de la norme DIN EN 228, édition d'août 2017 ou qui est équivalente conformément à l'article 11 et dont la teneur en oxygène peut dépasser 2,7 % en poids ou dont la teneur en éthanol peut dépasser 5 % en volume, porte la mention "Super E10" ou "Super Plus E10" et le symbole correspondant conformément aux annexes 3 ou 4; les mots "Contient jusqu'à 10 % de bioéthanol" et "Votre véhicule est-il compatible avec l'E10? Consultez les informations du fabricant! Si vous n'êtes pas sûr, remplissez avec du Super ou du Super Plus!" [en allemand] doivent figurer dans la partie du symbole;

3. le carburant diesel qui satisfait aux exigences de la norme DIN EN 590, édition de mai 2022 ou qui est équivalent conformément à l'article 11 doit porter la mention "Diesel" et le symbole conformément à l'annexe 5; la mention «contient jusqu'à 7 % de biodiesel» [en allemand] doit figurer dans la partie du symbole;

4. le carburant diesel qui satisfait aux exigences de la norme DIN EN 16734, édition de septembre 2022 ou qui est équivalent conformément à l'article 11 doit porter la mention "diesel B10" et le symbole conformément à l'annexe 6; les mots "Contient jusqu'à 10 % de biodiesel" et "Votre véhicule est-il compatible avec le B10? Consultez les informations du fabricant (p. ex. dans le clapet de remplissage de carburant ou dans le mode d'emploi)! Si vous n'êtes pas sûr, remplissez avec du diesel B7!» [en allemand] doivent figurer dans la partie du symbole;

5. le carburant diesel paraffinique qui satisfait aux exigences de la norme DIN EN 15940, édition de juillet 2023 ou qui est équivalent conformément à l'article 11 doit porter la mention "Diesel paraffinique" [en allemand] et le symbole conformément à l'annexe 7; les mots «Contient jusqu'à 7 % de biodiesel» et «Votre véhicule est-il compatible avec le XTL? Consultez les informations du fabricant (p. ex. dans le clapet de remplissage de carburant ou dans le mode d'emploi)!» doivent figurer dans la partie du symbole;

6. les esters méthyliques d'acides gras pour moteurs diesel qui satisfont aux exigences de la norme DIN EN 14214, édition de mai 2019 ou qui sont équivalents conformément à l'article 11 doivent porter la mention "Biodiesel" et le symbole conformément à l'annexe 8;

7. l'éthanol destiné aux véhicules à moteur qui satisfait aux exigences de la norme DIN EN 15293, édition d'octobre 2018 ou qui est équivalent conformément à l'article 11 doit porter la mention "carburant éthanol (E85)" et le symbole conformément à l'annexe 9;

8. le gaz de pétrole liquéfié qui satisfait aux exigences de la norme DIN EN 589, édition d'avril 2022 ou équivalents conformément à l'article 11 doivent porter la mention "Gaz de pétrole liquéfié" et le signe conformément à l'annexe 10;

9. les carburants au gaz naturel et au biogaz qui satisfont aux exigences de la norme DIN EN 16723-2, édition d'octobre 2017, sous réserve que, pour les exigences, les valeurs limites et les méthodes d'essai associées pour le gaz naturel et le biogaz en tant que carburants pour les véhicules à moteur, le

tableau D.1 de la norme DIN EN 16723-2, édition d'octobre 2017 s'applique, ou les carburants équivalents conformément à l'article 11 doivent être marqués

a) en cas de mise sur le marché en tant que gaz naturel comprimé (GNC)

a%6) avec la dénomination "gaz naturel H" et le symbole conformément à l'annexe 11, ou

b%6) avec la dénomination "gaz naturel L" et avec le symbole conformément à l'annexe 12, à condition que, par dérogation au tableau D.1 de la norme DIN EN 16723-2, édition d'octobre 2017, la qualité ne réponde qu'aux exigences d'un indice de Wobbe inférieur d'au moins 36,3 mégajoules par mètre cube et ait un pouvoir calorifique d'au moins 39 mégajoules par kilogramme, ou

b) en cas de mise sur le marché en tant que gaz naturel liquéfié (GNL)

a%6) avec la dénomination "gaz naturel H" et le symbole conformément à l'annexe 13;

10.le carburant à base d'huile végétale qui satisfait aux exigences de la norme DIN 51605, édition de novembre 2020 ou qui est équivalent conformément à l'article 11 doit porter la mention "Carburant végétal — huile de colza" et le symbole conformément à l'annexe 15;

11.le carburant à base d'huile végétale qui satisfait aux exigences de la norme DIN 51623, édition de novembre 2020 ou qui est équivalent conformément à l'article 11 doit porter la mention "carburant végétal — tous types de végétaux" et le symbole conformément à l'annexe 16;

12.l'hydrogène en tant que combustible qui satisfait aux exigences de la norme DIN EN 17124, édition de décembre 2022, ou qui est équivalent conformément à l'article 11, porte la mention "Hydrogène" et le symbole conformément à l'annexe 17.

Pour l'étiquetage des pompes de remplissage, le symbole figurant dans la partie a de l'annexe correspondante est utilisé. Pour l'étiquetage de la buse de remplissage, le symbole de la partie b de l'annexe correspondante est utilisé.»

b) Le paragraphe 3, première phrase, est abrogé.

c) Le paragraphe 6 est libellé comme suit:

«L'exploitant d'un point de recharge appose l'information du consommateur conformément au point 6.3 de la norme DIN EN 17186, édition d'octobre 2019, sur le point de recharge conformément aux deuxième et quatrième phrases. L'information du consommateur comprend, dans la section A du symbole conformément au point 6.3.1 de la norme DIN EN 17186, édition d'octobre 2019, le texte "Recharge d'un véhicule électrique". Une largeur minimale de 40 millimètres est recommandée pour le symbole de la section B du symbole. Dans la section C du symbole, les performances calculées sont indiquées comme recommandé dans la norme DIN EN 17186, édition d'octobre 2019.»

12. À l'article 14, paragraphe 1, première phrase, point 1, la référence «article 4, paragraphe 1» est remplacée par les termes suivants: «article 4, paragraphes 1 à 3».

13. L’article 15 est formulé comme suit:

§ 1«

Notification de la qualité du carburant pour l’exploitation des véhicules à moteur

Pour les combustibles liquides ou gazeux, les désignations visées à l’article 13 pour la qualité des carburants et les symboles figurant aux annexes 1 à 17, partie b dans chaque cas, sont utilisées dans la notification de la qualité du carburant par les fabricants. La notification de la qualité du carburant comprend l’apposition clairement visible des symboles sur tous les bouchons de remplissage ou bouchons de véhicules des véhicules à moteur pour lesquels le carburant en question est recommandé et adapté, ou à proximité immédiate du bouchon de remplissage ou des bouchons de véhicule de ces véhicules.»

14. L’article 16 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, première phrase, la référence «article 4, paragraphe 1» est remplacée par les termes suivants: «article 4, paragraphes 1 à 3».

b) Aun paragraphe 2, les mots «ou les points de ravitaillement en GNL» sont supprimés.

c) Au paragraphe 3, première phrase, les mots «article 4, paragraphes 2 à 5» sont remplacés par les termes suivants: «article 4, paragraphes 6 à 9».

15. L’article 18 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est libellé comme suit:

(1) « Les autorités compétentes contrôlent le respect des exigences relatives aux carburants énoncées aux articles 3 à 9a et des exigences relatives à l’étiquetage de ces carburants énoncées à l’article 13

1. sur la base des méthodes d’essai spécifiées dans les normes DIN et DIN EN visées aux articles 3 à 10, et

2. sur la base des méthodes prescrites

a) dans les normes DIN

a%6) DIN EN 14274, édition de mai 2013;

b%6) DIN EN ISO 3170, édition de juin 2004;

c%6) DIN EN ISO 3171, édition de novembre 2000;

d%6) DIN EN ISO 4257, édition de mars 2002;

e%6) DIN ISO 21087, édition de mars 2022; et

b) dans la feuille de travail DVGW G 264, édition de février 2019.

Par dérogation aux spécifications de la norme DIN EN 14214, édition de mai 2019, la méthode d’essai conforme à la norme DIN EN 12662, édition de juillet 2008, continue de s’appliquer à la détermination de la pollution totale lors de l’inspection du combustible mis sur le marché.»

a) Au paragraphe 2, quatrième phrase, la référence «annexe 16» est remplacée par la référence «annexe 18».

b) Au paragraphe 3, première phrase, les mots «article 4, paragraphes 2 à 5» sont remplacés par les termes suivants: «article 4, paragraphes 6 à 9».

c) Le paragraphe 4 est modifié comme suit:

a%6) Dans la première phrase du point 1, les mots «DIN EN ISO 20846, édition de janvier 2012» sont remplacés par les termes suivants: «DIN EN ISO 20846, édition de décembre 2019».

b%6) Dans la première phrase du point 2, les mots «DIN EN ISO 20884, édition de juillet 2011» sont remplacés par les termes suivants: «DIN EN ISO 20884, édition de janvier 2022».

c%6) Dans la deuxième phrase, les mots «DIN EN ISO 20846, édition de janvier 2012» sont remplacés par les termes suivants: «DIN EN ISO 20846, édition de décembre 2019» et les mots «DIN EN ISO 20884, édition de juillet 2011» sont remplacés par les termes suivants: «DIN EN ISO 20884, édition de janvier 2022».

d) Le paragraphe 5 est modifié comme suit:

a%6) Dans la troisième phrase, dans la partie de la phrase précédant le point 1, les mots «article 14, paragraphe 4, point 1» sont remplacés par les mots: «article 13, paragraphe 4, point 1».

b%6) Dans la première phrase du point 3, les mots «DIN EN ISO 20846, édition de janvier 2012» sont remplacés par les termes suivants: «DIN EN ISO 20846, édition de décembre 2019».

c%6) Dans la troisième phrase du point 2, les mots «DIN EN ISO 20884, édition de juillet 2011» sont remplacés par les termes suivants: «DIN EN ISO 20884, édition de janvier 2022».

d%6) La quatrième phrase est libellée comme suit:

«Dans le cas du fioul léger, qui est en outre étiqueté avec les termes «faible teneur en azote» conformément à l'article 13, paragraphe 4, point 2, la méthode d'essai conformément à la norme DIN 51444, édition d'octobre 2020, est utilisée.»

e) Au paragraphe 8, les mots «par voie électronique via l'outil de collecte de données en ligne FQMS-Portal» sont insérés après les mots «agence fédérale pour l'environnement.

16. L'article 20 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est modifié comme suit:

a%6) Le point 1 est modifié comme suit:

a%7%7) Au point a), les mots «article 4, paragraphes 2, 3 ou 4» sont remplacés par les termes suivants: «article 4, paragraphes 6, 7 ou 8».

b%7%7) Au point b), les mots «2 ou 3» sont insérés après les mots «article 4, paragraphe 1.

b%6) Au point 3, les mots «ou l'article 4, paragraphe 4». sont insérés après les mots «article 3, paragraphes 2 ou 3».

c%6) Au point, la référence «article 4, paragraphe 5» est remplacée par la référence «article 4, paragraphe 9».

b) Au paragraphe 3, les mots «loi sur les tâches de navigation intérieure, dans sa version promulguée le 5 juillet 2001 (BGBl. I p. 2026), modifiée en dernier lieu par l'article 146 de la loi du 20 novembre 2019 (BGBl. I p. 1626),» sont remplacés par les termes suivants: «loi sur les tâches de navigation intérieure, dans sa version promulguée le 20 mars 2023 (BGBl. 2023 I nº 82)».

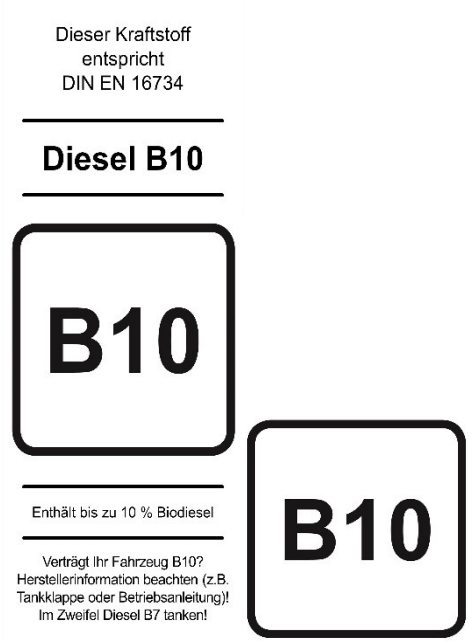
17. Les annexes sont modifiées comme suit:

a) Après l'annexe 5, les annexes 6 et 7 suivantes sont insérées:

«Annexe 6

(en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 4)

Symbole pour le diesel B10



Dieser Kraftstoff entspricht DIN EN 16734	Ce carburant est conforme à la norme DIN EN 16734
Diesel B10	Diesel B10
Enthält bis zu 10 % Biodiesel	Contient jusqu'à 10 % de biodiésel
Verträgt Ihr Fahrzeug B10? Herstellerinformation beachten (z.B. Tankklappe oder	Votre véhicule est-il compatible avec le B10? Consultez les informations du

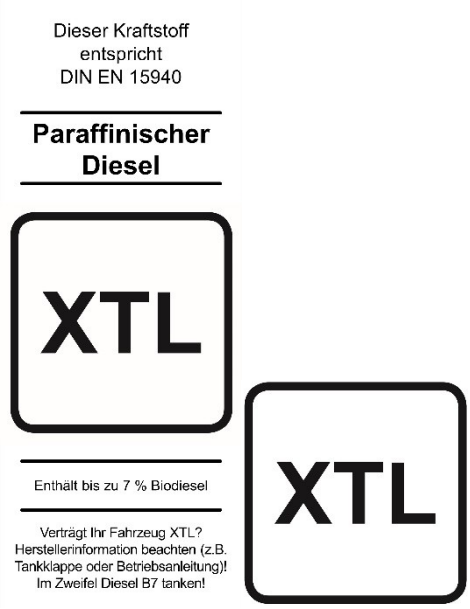
Betriebsanleitung)! Im Zweifel Diesel B7 tanken!	fabricant (p. ex. dans le clapet de remplissage de carburant ou dans le mode d'emploi)! Si vous n'êtes pas sûr, remplissez avec du diesel B7!

Partie a Partie b

Annexe 7

(en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, point 5)

Symbole pour le diesel paraffinique XTL



Dieser Kraftstoff entspricht DIN EN 15940	Ce carburant est conforme à la norme DIN EN 15940
Paraffinischer Diesel	**Diesel paraffinique**
Enthält bis zu 7 % Biodiesel	Contient jusqu'à 7 % de biodiésel
Verträgt Ihr Fahrzeug XTL? Herstellerinformation beachten (z.B. Tankklappe oder Betriebsanleitung)! Im Zweifel Diesel B7 tanken!	Votre véhicule est-il compatible avec le XTL? Consultez les informations du fabricant (p. ex. dans le clapet de remplissage de carburant ou dans le mode d'emploi)! Si vous n'êtes pas sûr, remplissez avec du diesel B7!

Partie a Partie b'.

b) La précédente annexe 6 devient l'annexe 8 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 4» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 6».

c) La précédente annexe 7 devient l'annexe 9 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 5» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 7».

d) La précédente annexe 8 devient l'annexe 10 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 6» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 8».

e) La précédente annexe 9 devient l'annexe 11 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 7» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 9».

f) La précédente annexe 10 devient l'annexe 12 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 7» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 9».

g) La précédente annexe 11 devient l'annexe 13 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 7» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 9».

h) La précédente annexe 12 est abrogée.

i) La précédente annexe 13 devient l'annexe 14 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 8» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 10».

j) La précédente annexe 14 devient l'annexe 15 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 9» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 11».

k) La précédente annexe 15 devient l'annexe 16 et, dans l'intitulé, les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 10» sont remplacés par les termes «paragraphe 13, paragraphe 1, première phrase, point 12».

l) La précédente annexe 16 devient l'annexe 17 et est libellée comme suit:

«Annexe 17

(en application de l'article 18, paragraphe 2, quatrième phrase)

Déclaration du fabricant, du mélangeur ou du fournisseur sur la qualité des combustibles liquides

1. Déclaration du fabricant ou du mélangeur sur la qualité des combustibles liquides

Numéro de l'exemplaire:

	Carburant diesel conformément à l'article 1	Gazole pour le transport maritime conform	Diesel pour bateaux conformément à	Autres combustibles pour bateaux	Fioul léger conformément à l'article 1	Fioul lourd conformément à l'article 1

	er, paragraphe 4	ément à l'article 1er, paragraphe 6	l'article 1, paragraphe 7	conformément à l'article 1er, paragraphe 8	, paragraphe 9	, paragraphe 10
Quantité en t						
Premier lieu de destination de l'envoi						
Données clés						
a) Densité à 15 degrés C selon la norme DIN EN ISO 3675,* édition de novembre 1999, ou selon la norme DIN EN ISO 12185 (méthode de référence), édition de novembre 1997, en kg/cbm; pour le fioul lourd selon la norme DIN 51757, édition de janvier 2011, en kg/cbm:						
b) Viscosité en mm^2/s:	à 40 degrés C selon la norme DIN EN ISO 3104, édition de janvier 2021	à 40 degrés C selon la norme DIN EN ISO 3104, édition de janvier 2021	à 40 degrés C selon la norme DIN EN ISO 3104, édition de janvier 2021	à 40 degrés C selon la norme DIN EN ISO 3104, édition de janvier 2021	à 20 degrés C selon la norme DIN 51562-1, édition de janvier 1999	à 100 et 150 degrés C selon DIN EN ISO 3104, édition de janvier 2021, selon DIN 51366, édition de décembre 2013, ou selon DIN 51562-1, édition de janvier 1999

* * méthode de référence en cas de litige

c) Distribution de la gamme d'ébullition; distillat obtenu en % du volume:	selon la norme DIN EN ISO 3405, édition de septembre 2019, ou selon la norme DIN EN ISO 3924, édition de décembre 2019: jusqu'à 180 degrés C: jusqu'à 340 degrés C:				selon la norme DIN EN ISO 3405, édition de septembre 2019: jusqu'à 250 degrés C: jusqu'à 350 degrés C:	
d) Teneur en soufre	selon la norme DIN EN ISO 20846, édition de décembre 2019, ou selon la norme DIN EN ISO 20884, édition de	selon la norme DIN EN ISO 8754, édition de décembre 2003, ou selon la norme DIN EN ISO 14596, édition de décembr	selon la norme DIN EN ISO 8754, édition de décembre 2003, ou selon la norme DIN EN ISO 14596, édition de décembr	selon la norme DIN EN ISO 8754, édition de décembre 2003, ou selon la norme DIN EN ISO 14596, édition de décembr	selon la norme DIN EN ISO 8754, édition de décembre 2003, ou selon la norme DIN EN ISO 14596, édition de décembr	selon la norme DIN 51400-3, édition de juin 2001, selon la norme DIN EN ISO 8754, édition de décembre 2003, ou selon

	janvier 2022, ou selon la norme DIN EN ISO 13032, édition de juin 2012, en mg/kg:	e 2007, en % du poids:	e 2007, en % du poids:	e 2007, en % du poids:	e 2007, en % (m/m) ou en mg/kg; ou lorsqu'il est étiqueté comme ayant une "faible teneur en soufre" conformément à la norme DIN EN ISO 20846, édition de décembre 2019, ou à la norme DIN EN ISO 20884, édition de janvier 2022, en % (m/m) ou en mg/kg:	la norme DIN EN ISO 14596, édition de décembre 2007, en % du poids:

e) Teneur en azote					Lorsqu'il est étiqueté comme ayant une "faible teneur en azote" conformément à la norme DIN 51444, édition d'octobre 2020, en mg/kg:	

* méthode de référence en cas de litige

Lieu, date et numéro du contrôle:

Fabricant (nom et adresse):

Signature:

2. Déclaration complémentaire du fournisseur conformément à l'article 18, paragraphe 2, troisième phrase

Nom de la société et siège social:

Quantité livrée:

Destinataire:

Lieu de destination:

Lieu, date:

Signature:».

Article 2

Ce décret entrera en vigueur le jour suivant sa promulgation, toutefois au plus tôt le [date à déterminer, six mois après l'entrée en vigueur du règlement (UE) nº XXX (référence au règlement AFIR)].

Approuvé par le Conseil fédéral allemand.

Notes explicatives

A. Considérations générales

I. Objectif et nécessité de la réglementation

Le deuxième décret portant modification du décret relatif à la qualité et à l'étiquetage des carburants (10e BImSchV) transpose 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 et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil (JO UE L 350 du 28.12.1998, p. 58), modifiée en dernier lieu par la directive XXX (référence à la directive-cadre modifiée).

La modification du 10e BImSchV adapte également la loi en Allemagne au règlement (UE) nº (référence au règlement AFIR). La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relative au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO UE L 307 du 28.10.2014, p. 1) est abrogée par le règlement (UE) nº (référence au règlement AFIR).

En outre, le carburant diesel paraffinique (XTL) issu de procédés de synthèse ou d'hydrogénation conformes à la norme DIN EN 15940 sera reconnu comme carburant pur dans le 10e BImSchV.

Depuis la dernière modification du 10e BImSchV, un certain nombre de normes techniques citées dans le 10e BImSchV ont été révisées, ce qui signifie que la version du 10e BImSchV actuellement en vigueur n'est plus à jour avec les normes actuelles en matière de carburants et d'essais.

II. Contenu principal du projet

Afin de transposer la directive XXX (référence à la directive-cadre modifiée), le diesel B10, c'est-à-dire le diesel conventionnel, auquel peuvent être ajoutés jusqu'à 10 % de biodiesel (esters méthyliques d'acides gras, FAME) ainsi que la norme correspondante pour le diesel B10 — DIN EN 16734, édition de septembre 2022 — sont inclus dans le 10e BImSchV. En outre, selon les exigences de la directive XXX (référence à la directive-cadre modifiée), la catégorie de protection B7 est introduite.

La modification du 10e BImSchV adapte également la loi en Allemagne au règlement (UE) nº (référence au règlement AFIR). La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 relative au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO UE L 307 du 28.10.2014, p. 1) est abrogée par le règlement (UE) nº (référence au règlement AFIR).

La directive 2014/94/UE a établi des exigences à l'échelle de l'Union en ce qui concerne le déploiement d'infrastructures pour l'approvisionnement en carburants alternatifs. Les dispositions de l'article 7, paragraphes 1, 2 et 5, de la directive concernent les exigences en matière d'étiquetage relatives à la compatibilité entre les carburants et les véhicules et ont été transposées en droit national par le 10e BImSchV, ainsi que les règles relatives à la pureté de l'hydrogène en tant que carburant énoncées à l'article 5, paragraphe 2, en liaison avec l'annexe II, point 2.2, de la directive. Les exigences en matière d'étiquetage relatives à la compatibilité véhicule/carburant sont désormais fixées à l'article 19, paragraphes 1 et 2, en liaison avec les points 10.1 et 10.2 de l'annexe II du règlement (UE) nº XXX (référence au règlement AFIR). Le présent décret étend ces exigences aux exigences nationales existantes du 10e BImSchV telles qu'elles sont actuellement en

vigueur. En outre, l'exigence d'étiquetage pour le diesel B10 et le carburant diesel paraffinique est ajoutée.

Les exigences de qualité pour le diesel paraffinique sont énoncées dans la norme DIN EN 15940, édition de juillet 2023, et sont incluses dans le 10e BImSchV.

Les références aux normes d'exigence pour les carburants diesel, le gaz de pétrole liquéfié, les huiles végétales et l'hydrogène en tant que carburant sont actualisées afin de refléter les normes actuelles DIN EN 590, édition de mai 2022, DIN EN 589, édition d'avril 2022, DIN 51605, édition de novembre 2020, DIN 51623, édition de novembre 2020 et DIN EN 17124, édition de décembre 2022.

La nomenclature utilisée pour la définition du carburant diesel et du carburant diesel destiné aux engins mobiles, aux tracteurs agricoles et forestiers, aux bateaux de navigation intérieure et aux bateaux de plaisance a été mise à jour en renvoyant à la sous-position 2710 20 16.

III. Alternatives

Il n'y a pas d'alternative à la promulgation d'un décret.

Le décret apporte une contribution importante au développement durable. L'imposition d'exigences exigeantes pour les carburants constitue la base d'une amélioration supplémentaire de la protection du climat et de la santé. Cela est également nécessaire dans le contexte de la responsabilité sociale envers les générations futures et améliore également les conditions de performance de l'économie à long terme.

IV. Pouvoir réglementaire

Le projet de 10e BImSchV est émis sur la base des pouvoirs conférés par la législation suivante:

– l'article 34, paragraphes 1 et 3, de la loi fédérale sur le contrôle de l'immission, dans sa version promulguée le 17 mai 2013 (BGBl. I, p. 1274; 2021 I p. 123),

– l'article 34, paragraphe 2, et l'article 37, première phrase, de la loi fédérale sur le contrôle des émissions et l'article 2a, paragraphe 3, de la loi sur le plomb, tels qu'insérés par l'article 1er, paragraphe 3, de la loi du 25 novembre 1975 (BGBl. I, p. 2919),

– l'article 36, paragraphe 3, de la loi sur les infractions réglementaires, modifiée en dernier lieu par l'article 1er, paragraphe 5, point b), de la loi du 26 janvier 1998 (BGBl. I, p. 156), le ministère fédéral du numérique et des transports,

– l'article 38, paragraphe 2, première phrase, de la loi fédérale sur le contrôle de l'immission, modifiée en dernier lieu par l'article 103 de la loi du 19 juin 2020 (BGBl. I p. 1328), en liaison avec l'article 1er, paragraphe 2, de la loi sur la réattribution des compétences du 16 août 2002 (BGBl. I p. 3165) et l'ordonnance organisationnelle du 14 mars 2018 (BGBl. I p. 374), et

– l'article 49, paragraphe 4, première phrase, point 1, de la loi sur l'industrie de l'énergie, tel que reformulé par l'article 6, paragraphe 9, point a), de la loi du 21 juillet 2014 (BGBl. I p. 1066).

V. Compatibilité avec la législation de l'Union européenne et les traités internationaux

Le projet de décret est conforme aux exigences des directives et décisions telles qu'elles sont transposées par la législation respective et les règlements directement applicables, ainsi qu'aux dispositions du droit de l'Union à tous les autres égards.

VI. Conséquences de la législation

1. Simplification juridique et administrative

La reformulation du 10e BImSchV a également pour objectif d'adapter le droit allemand au droit de l'UE. Cela renforcera la sécurité juridique et contribuera ainsi à la simplification des procédures administratives.

2. Aspects liés à la durabilité

Les exigences en matière de qualité des carburants énoncées dans le 10e BImSchV sont importantes pour l'environnement (qualité de l'air), la protection des consommateurs (impact du dépassement des limites d'émission des véhicules ou le fonctionnement des moteurs) et les entreprises (dépenses et coûts liés au respect des valeurs limites).

La loi contribue à atteindre les objectifs d'émissions de polluants atmosphériques (indicateur 3.2.a) de la stratégie allemande de durabilité en limitant directement les émissions des véhicules ou en les réduisant en permettant l'utilisation de systèmes de post-traitement des gaz d'échappement, prévenant ainsi la pollution future.

Parallèlement aux dispositions nationales, le gouvernement fédéral travaille par le biais de nombreux organismes internationaux (y compris la normalisation des carburants au sein de l'Institut allemand de normalisation, du Forum européen du transport maritime durable et de l'Organisation maritime internationale) pour développer davantage les exigences en matière de qualité des carburants ainsi que des mesures environnementales supplémentaires liées à l'utilisation de carburants (maritimes).

3. Dépenses budgétaires à l'exclusion des coûts de mise en conformité

À la suite de la modification du 10e BImSchV, le gouvernement fédéral supportera des frais d'environ 1 600 EUR au cours de l'exercice 2023 au titre de la section 16 du budget pour le paiement des redevances pour l'affichage des symboles figurant aux annexes 6 et 7 en application de l'article 13, paragraphe 1, première phrase, points 4 et 5, du 10e BImSchV. Ceux-ci seront couverts par la section budgétaire correspondante du service concerné.

Les *Länder* et les municipalités n'engageront aucune dépense budgétaire supplémentaire.

4. Coûts de mise en conformité

4.1 Coûts de mise en conformité pour les citoyens

Il n'y a pas de coûts supplémentaires de mise en conformité pour les citoyens.

4.2 Coûts de mise en conformité pour les entreprises

Les coûts de mise en conformité pour les entreprises sont décrits ci-dessous sur la base des obligations de fournir des informations en vertu de l'article 13, paragraphes 1 à 3 et 6, ainsi que de l'article 15 du 10e BImSchV.

Dans les stations de ravitaillement proposant du diesel B10 ou XTL, les étiquettes correspondantes pour les carburants doivent être apposées pour la première fois sur les pompes de remplissage et les buses de remplissage. On suppose que, dans un premier temps, 5 % des quelque 14 500 stations de ravitaillement en Allemagne (début 2022, on dénombrait 14 453 stations de ravitaillement) proposeront du diesel B10 et/ou XTL.

Les calculs des coûts ponctuels de mise en conformité sont fondés sur les hypothèses suivantes:

- Seule une faible présence sur le marché des nouveaux carburants diesel B10 et XTL est attendue au lancement du marché. Compte tenu des capacités de stockage du carburant dans les stations de ravitaillement, on s'attend à ce que les nouveaux carburants ne soient offerts en grande partie par les stations de ravitaillement qu'une fois que les niveaux de carburant actuellement offerts ne seront plus offerts dans ces stations.

- Pour le nº E.2.001: une moyenne de 3,5 pompes de remplissage avec 7 buses de remplissage chacune par station de ravitaillement; l'étiquetage sera réalisé par une entreprise spécialisée externe certifiée (y compris les temps de déplacement requis); nombre de stations de ravitaillement: 650

- Pour le nº E.2.002: une moyenne de 2,5 pompes de remplissage avec 6 buses de remplissage chacune par station de ravitaillement; l'étiquetage sera réalisé par le personnel de la station de ravitaillement; nombre de «stations de ravitaillement indépendantes»: 75

Les coûts des autocollants sont également inclus dans les coûts des matériaux. On suppose que l'achat d'autocollants pour les «stations de ravitaillement indépendantes» est plus coûteux que pour les autres stations de ravitaillement (pas de remise sur le volume).

Tableau: Coûts ponctuels de mise en conformité

Non	**Description**	**Article et norme juridique**	**Type d'exigence**	**Nombre de cas**	**Temps nécessaire en minutes par cas**	**Taux de salaire en EUR/h**	**Frais de personnel en milliers d'euros**	**Coût des matériaux en EUR par cas**	**Nombre de cas**	**Coûts des matériaux en milliers d'euros**	**Coûts totaux en milliers d'euros**
E.2.001	Étiquetage de la qualité du carburant aux points de ravitaillement (pompes et buses) Groupe de cas: par une entreprise spécialisée certifiée	Article 13, paragraphe 1, première phrase, paragraphes 4 et 5	Obligation d'information	650				1 344,31	650	874	**874**
E.2.002	Étiquetage de la qualité du carburant aux points de ravitaillement (pompes et buses) Groupe de cas: sans entreprise spécialisée certifiée (dans	Article 13, paragraphe 1, première phrase, paragraphes 4 et 5	Obligation d'information	75	600,0	23,80	18	62,48	75	5	**23**

	les stations de ravitaillement indépendantes)										

Au cours des années suivantes, les entreprises supporteront des coûts de conformité comme suit:

• Au fil du temps, seule une petite augmentation du marché de ces carburants est prévue (1 % d'expansion annuelle de l'approvisionnement dans toutes les stations de ravitaillement). On suppose que les carburants B10 et XTL auront ensemble la même part de marché.

• Pour le nº E.2.001: une moyenne de 3,5 pompes de remplissage avec 7 buses de remplissage chacune par station de ravitaillement; l'étiquetage sera réalisé par une entreprise spécialisée externe certifiée (y compris les temps de déplacement requis); nombre de stations de ravitaillement: 130

• Pour le nº E.2.002: une moyenne de 2,5 pompes de remplissage avec 6 buses de remplissage chacune par station de ravitaillement; l'étiquetage sera réalisé par le personnel de la station de ravitaillement; nombre de «stations de ravitaillement indépendantes»: 15

Tableau: Coûts annuels de mise en conformité

Non	**Description**	**Article et norme juridique**	**Type d'exigence**	**Nombre de cas**	**Temps nécessaire en minutes par cas**	**Taux de salaire en EUR/h**	**Frais de personnel en milliers d'euros**	**Coût des matériaux en EUR par cas**	**Nombre de cas**	**Coûts des matériaux en milliers d'euros**	**Coûts totaux en milliers d'euros**
E.2.001	Étiquetage de la qualité du carburant aux points de ravitaillement (pompes et buses) Groupe de cas: par une entreprise spécialisée certifiée	Article 13, paragraphe 1, première phrase, paragraphes 4 et 5	Obligation d'information	130				1 344,31	130	175	**175**
E.2.002	Étiquetage de la qualité du carburant aux points de ravitaillement (pompes et buses) Groupe de cas: sans entreprise spécialisée certifiée (dans les stations de ravitaillement indépendantes)	Article 13, paragraphe 1, première phrase, paragraphes 4 et 5	Obligation d'information	15	600,0	23,80	4	62,48	15	1	**5**

En raison de l'obligation de fournir des informations découlant de l'article 15 du 10e BImSchV pour l'exploitation de véhicules à moteur, les entreprises ne supportent aucun coût supplémentaire de conformité. Tous les constructeurs automobiles dont les véhicules doivent être nouvellement immatriculés en Allemagne sont concernés par les exigences

applicables aux véhicules à moteur. À cet égard, aucun véhicule existant n'est affecté. L'information maintenant requise sera également incorporée dans les étiquettes et les documents qui doivent déjà être préparés.

Ce décret entraîne donc des coûts ponctuels pour les entreprises pour un montant total de 897 000 EUR. En outre, les coûts de mise en conformité annuels s'élèvent à 180 000 EUR pour l'étiquetage du diesel B10 et XTL au niveau des pompes et des buses; dont le montant total de 180 000 EUR constitue des frais administratifs découlant d'obligations d'information.

Le projet de décret concerne environ 1 500 petites et moyennes entreprises (PME; «stations de ravitaillement indépendantes»). Les intérêts des PME ont été examinés dans le cadre de l'analyse d'impact. L'étiquetage du diesel B10 et XTL est réglementé de manière uniforme dans l'ensemble de l'UE. Toutes les parties visées par la loi doivent être traitées sur un pied d'égalité. L'examen a montré qu'aucun assouplissement des règles n'était possible pour les PME.

L'impact du projet de décret a été examiné conformément au principe «un ajout, un retrait». L'étiquetage du diesel B10 et XTL est réglementé dans l'ensemble de l'UE et est transposé sur une base individuelle. Le principe «un ajout, un retrait» ne s'applique donc pas.

L'obligation d'étiquetage prévue à l'article 13 du 10e BImSchV (voir l'article 1er, paragraphe 9, du présent décret) pour les carburants diesel B10 et XTL doit être prise en compte en tant que coût supplémentaire de mise en conformité continu pour les entreprises en ce sens. Les entreprises devront supporter des coûts de conformité annuels supplémentaires en raison de l'étiquetage requis du diesel B10 et XTL dans les stations de ravitaillement correspondantes. Pour calculer les coûts de mise en conformité annuels, il est supposé que 145 stations de ravitaillement supplémentaires proposeront du diesel B10 et XTL chaque année et devront procéder à l'étiquetage conformément à l'article 13.

Le projet de décret entraîne donc des coûts ponctuels de mise en conformité d'un montant total de 897 000 EUR en raison des exigences européennes et des coûts de mise en conformité annuels d'environ 180 000 EUR en raison des exigences européennes.

4.3 Coûts de mise en conformité pour les autorités

Il n'y a pas de coûts supplémentaires de conformité aux niveaux fédéral et municipal. Il n'y a que de faibles coûts de mise en conformité annuels supplémentaires par rapport à la réglementation précédente au niveau des *Länder*, si le carburant diesel paraffinique et le diesel B10 venaient également à devoir être contrôlés en tant que catégories de carburant. Cela dépend de la question de savoir si, où et dans quelle mesure de nouvelles catégories de carburant sont mises sur le marché dans les stations de ravitaillement. À l'heure actuelle, il n'est pas attendu de forte pénétration du marché. La transmission électronique des résultats de la surveillance à l'agence fédérale de l'environnement par l'intermédiaire de l'outil de collecte de données en ligne FQMS-Portal, qui est désormais obligatoire, n'entraîne aucun coût supplémentaire de mise en conformité, étant donné que la transmission des données sous d'autres formats n'est plus nécessaire et que le portail a été mis en place en 2021. En 2023, tous les *Länder* ont communiqué les résultats du suivi pour 2022 dans le cadre du FQMS-Portal.

5. Autres coûts

Un léger effet d'augmentation des coûts, résultant de l'étiquetage standard du diesel B10 et XTL, qui est contraignant en vertu du droit de l'Union, ne saurait être exclu.

Un léger impact sur les prix unitaires, le niveau des prix, en particulier sur le niveau des prix à la consommation, ne peut être exclu.

6. Autres conséquences de la législation

Aucune. En particulier, le décret n'a pas d'incidences en matière de genre.

VII. Limitation dans le temps; évaluation

Une limitation dans le temps du 10e BImSchV n'est pas possible, étant donné que le droit de l'Union doit être mis en œuvre pour une durée illimitée.

B. Considérations spécifiques

Article 1

Point 1

Une table des matières mise à jour est ajoutée au décret.

Point 2

Lettre a

Modification corrélative en raison de la suppression des termes station de ravitaillement, point de ravitaillement en GNL et carburants alternatifs à l'article 1, paragraphes 16, 17 et 18 du 10e BImSchV actuellement en vigueur.

Lettre b

Dans la définition figurant à l'article 1er, paragraphe 3, la nomenclature est mise à jour pour tenir compte de la nomenclature actuelle du règlement (CEE) nº 2658/87 par référence aux sous-positions 2710 20 16 au lieu des sous-positions 2710 20 15 et 2710 20 17, la directive 98/70/CE continuant d'être transposée à l'identique.

Outre les carburants diesel mixtes B7 et B10, la définition du carburant diesel inclut également les carburants diesel paraffiniques (XTL). Une modification de la définition du carburant diesel n'est donc pas nécessaire en raison de l'introduction du diesel B10 ou XTL. En particulier, selon le chapitre 27, note 2, de la nomenclature combinée, les termes «huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux» figurant au point 2710 doivent être compris comme comprenant, à côté des huiles de pétrole et des huiles de minéraux bitumineux, des huiles similaires et des huiles constituées principalement de mélanges d'hydrocarbures non saturés, quel que soit le procédé de production, dans lequel le poids des constituants non aromatiques dépasse celui des constituants aromatiques. Le gazole paraffinique est également une «huile similaire» au sens de cette note. Elle relève donc de l'expression «huiles de pétrole et huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux», car la classification dans la nomenclature s'applique indépendamment du processus de production (raffinage ou synthèse) et de la source (fossile ou biogénique). La sous-position 2710 20 mentionne également explicitement «les huiles de pétrole et les huiles obtenues à partir de minéraux bitumineux (autres que les huiles brutes) et les préparations contenant en poids 70 % ou plus d'huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, ces huiles étant les constituants de base des préparations, qui contiennent du biodiesel».

Lettre c

Double point aa

Dans la définition figurant à l'article 1er, paragraphe 4, point 1, la nomenclature du règlement (CEE) nº 2658/87 est mise à jour pour tenir compte de la nomenclature actuelle par référence aux sous-positions 2710 20 16 au lieu des sous-positions 2710 20 15 et 2710 20 17, la directive 98/70/CE continuant d'être transposée à l'identique.

Double point bb

Dans la définition figurant à l'article 1er, paragraphe 4, point 2, point b), la référence au règlement (UE) 2016/1628 est mise à jour.

Point d

L'article 1, paragraphe 9, est mis à jour pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN EN ISO 3405, édition de septembre 2019.

Point e

L'article 1, paragraphe 10, est mis à jour pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN EN ISO 3405, édition de septembre 2019.

Point f

La référence au règlement (CEE) nº 2658/87 est mise à jour.

Point g

Les termes station de ravitaillement, point de ravitaillement en GNL et carburants alternatifs ont été ajoutés lors de la dernière modification du 10e BImSchV afin de transposer les définitions de la directive 2014/94/UE. Depuis que la directive 2014/94/UE a été transformée en règlement, les définitions s'appliquent directement. Le terme «point de ravitaillement en GNL» n'est plus utilisé dans le règlement (UE) nº XX (référence au règlement AFIR). Toutefois, les points de ravitaillement en GNL sont désormais couverts par le terme station de ravitaillement en GNL à l'article 2, point 59, du règlement (UE) nº XX (référence au règlement AFIR).

Point 3

L'intitulé de l'article 4 est étendu pour inclure les mots «carburant diesel paraffinique» et «fourniture de qualité de protection».

L'article 4, paragraphe 1, est actualisé pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN EN 590, édition de mai 2022.

L'article 4, paragraphe 2, ouvre la possibilité, dans le cadre de la transposition de la directive XXX (référence à la directive-cadre modifiée), d'offrir du carburant diesel d'une teneur maximale en ester méthylique d'acides gras de 10 % en volume (B10) en référence à la norme DIN EN 16734, édition de septembre 2022.

L'article 4, paragraphe 3, ouvre la possibilité d'offrir du carburant diesel paraffinique d'une teneur maximale en ester méthylique d'acides gras de 7 % en volume (XTL) en se référant à la norme DIN EN 15940, édition de juillet 2023.

En vertu de l'article 4, paragraphe 4, les fournisseurs proposant du carburant diesel d'une teneur maximale en ester méthylique d'acides gras de 10 % en volume (B10) ou du carburant diesel paraffinique (XTL) sont également tenus de veiller à ce que du carburant diesel ayant une teneur maximale en ester méthylique d'acides gras de 7 % en volume (B7) soit également proposé. Ceci est nécessaire pour assurer l'approvisionnement continu en carburant approprié aux véhicules qui ne sont pas compatibles avec le diesel B10 ou XTL. L'introduction de la catégorie de protection pour le diesel B10 transpose l'article 3, paragraphe 3, point a), de la directive XXX (référence à la directive-cadre modifiée)).

L'article 4, paragraphe 5, prévoit une exemption de l'obligation d'offrir une catégorie de protection en vertu du paragraphe 4, afin d'assouplir les règles applicables aux points de livraison qui ont mis sur le marché en moyenne moins de 500 mètres cubes de carburant diesel au cours des deux années civiles précédentes. Compte tenu de cette exemption pour les petites stations de ravitaillement, la densité d'approvisionnement reste pratiquement inchangée pour les consommateurs dont les véhicules ne sont pas compatibles avec le carburant B10 ou XTL. Le respect des conditions d'exemption doit être démontré par l'exploitant au moyen de pièces justificatives appropriées auprès de l'autorité compétente.

L'article 4, paragraphes 6 à 9, correspond à l'article 4, paragraphes 2 à 5, du 10e BImSchV tel qu'il est actuellement en vigueur. La teneur en soufre autorisée de 10 mg/kg prescrite à l'article 4, paragraphe 5, pour le carburant diesel destiné à être utilisé dans des engins et dispositifs mobiles (y compris les bateaux de navigation intérieure) et les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance reprend les exigences énoncées à l'article 3, paragraphe 3, point b), de la directive XX (référence à la directive-cadre modifiée).

Point 4

L'article 7 est actualisé pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme EN 589, édition d'avril 2022.

Point 5

Le paragraphe 2 est supprimé car le GNL a des valeurs calorifiques équivalentes à la qualité «H».

Point 6

Lettre a

L'article 9, paragraphe 1, est actualisé pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN 51605, édition de novembre 2020.

Lettre b

L'article 9, paragraphe 2, est actualisé pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN 51623, édition de novembre 2020.

Point 7

Lettre a

L'article 9a est mis à jour pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN EN 17124, édition de décembre 2022. La norme reflète également les exigences énoncées dans le règlement UE nº XX (référence au règlement AFIR) telles qu'énoncées au point 3.2 de l'annexe II. La norme continuera d'être citée

dans le 10e BImSchV afin de garantir la clarté des exigences applicables aux carburants et d'assurer le contrôle de la conformité aux exigences de l'article 18.

Lettre b

La norme DIN EN 17124, édition de décembre 2022, ne définit aucune méthode d'essai normalisée contraignante. À la suite d'un avis rendu le 4 novembre 2020 par le comité de normalisation DIN sur la technologie du gaz (NAGas), il est fait référence aux méthodes d'essai recommandées dans la norme DIN ISO 21087. La présente norme accepte toute méthode d'analyse qui satisfait à la méthode de validation et aux exigences standard en matière d'incertitude de mesure prescrites dans le document.

Point 8

À l'article 10, paragraphe 2, deuxième phrase, la référence aux instructions techniques sur le contrôle de la qualité de l'air (TA Luft) est mise à jour.

Point 9

La clause d'équivalence figurant à l'article 11 correspond à la disposition figurant à l'article 11 du 10e BImSchV tel qu'il est actuellement en vigueur, compte tenu de l'insertion de l'article 4, paragraphes 2 et 3, ainsi que des modifications apportées aux articles 3 à 9a.

Point 10

Modification corrélative due à l'insertion de l'article 4, paragraphes 2 à 4, et à la renumérotation des paragraphes suivants.

Point 11

Lettre a

À l'article 13, paragraphe 1, l'exigence d'étiquetage relative à la compatibilité entre les véhicules et les carburants prévue à l'article 19, paragraphes 1 et 2, en liaison avec l'annexe II, point 10.1, du règlement (UE) nº XX (référence au règlement AFIR) est étendue pour inclure les exigences nationales existantes dans le 10e BImSchV tel qu'il est actuellement en vigueur. En outre, l'article 13, paragraphe 1, points 4 et 5, précise en détail l'étiquetage du diesel B10 et XTL.

Lettre b

À l'article 13, paragraphe 3, la première phrase et la référence à la norme DIN EN 16942 sont supprimées, étant donné que la norme figure au point 10.1 de l'annexe II du règlement (UE) nº XX (référence au règlement AFIR).

Lettre c

À l'article 13, paragraphe 6, l'exigence d'étiquetage relative à la compatibilité entre les véhicules et les carburants prévue à l'article 19, paragraphes 1 et 2, en liaison avec l'annexe II, point 10.2, du règlement (UE) nº XX (référence au règlement AFIR) est étendue pour inclure les exigences nationales existantes dans le 10e BImSchV tel qu'il est actuellement en vigueur.

Point 12

Modification corrélative due à l'insertion de l'article 4, paragraphes 2 et 3.

Point 13

À l'article 15, l'exigence d'étiquetage pour la compatibilité entre les véhicules et les carburants prévue à l'article 19, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) nº XX (référence au règlement AFIR) est étendue pour inclure les exigences nationales existantes dans le 10e BImSchV tel qu'il est actuellement en vigueur.

Point 14

Lettre a

Modification corrélative due à l'insertion de l'article 4, paragraphes 2 et 3.

Lettre b

Modification corrélative due à la suppression de l'article 1, paragraphe 17.

Lettre c

Modification corrélative due à l'insertion de l'article 4, paragraphes 2 à 5, et à la renumérotation des paragraphes suivants.

Point 15

Lettre a

L'article 18, paragraphe 1, est adapté suite aux modifications apportées aux articles 9a et 13. L'intention est de transposer l'article 8, paragraphes 1 et 2, de la directive 98/70/CE relative au contrôle du respect des dispositions relatives aux exigences en matière de carburant et à la mise en place d'un système de surveillance de la qualité des carburants conformément aux exigences de la norme européenne pertinente. Le nombre minimal d'échantillons à prélever pour chaque catégorie de carburant est basé sur la norme DIN EN 14274, édition de mai 2013. En ce qui concerne le prélèvement d'échantillons, il est fait référence aux normes applicables. La norme DIN EN 17124 ne définit aucune méthode d'essai normalisée de liaison. Par conséquent, le comité des normes DIN sur la technologie du gaz (NAGas) a été invité à émettre des observations. Conformément à son avis du 4 novembre 2020, il est fait référence aux méthodes d'essai recommandées dans la norme DIN ISO 21087 (tableau 2) pour l'hydrogène comme combustible. Avec l'édition de février 2019, la feuille de travail DVGW G 264 a été mise à jour pour refléter l'état actuel de la science. L'échantillonnage automatique des gaz s'effectue selon la norme DIN EN ISO 4257, édition de mars 2002. De plus amples détails sont définis dans le règlement administratif général sur le 10e BImSchV.

Lettre b

Modification corrélative due à l'insertion des annexes 6 et 7 et à la renumérotation des annexes suivantes.

Lettre c

Modification corrélative due à l'insertion de l'article 4, paragraphes 2 à 5, et à la renumérotation des paragraphes suivants.

Point d

Double point aa

L'article 18, paragraphe 4, première phrase, point 1, est mis à jour pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN EN ISO 20846, édition de décembre 2019.

Double point bb

L'article 18, paragraphe 4, première phrase, point 2, est mis à jour pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN EN ISO 20884, édition de janvier 2022.

Point double cc

Modification corrélative due à l'adaptation aux normes les plus récentes de l'article 18, paragraphe 4, première phrase, points 1 et 2.

Point e

Double point aa

La référence à l'étiquetage des carburants à l'article 13, paragraphe 4, point 1, est mise à jour.

Double point bb

L'article 18, paragraphe 5, première phrase, point 3, est mis à jour pour tenir compte des dernières normes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN EN ISO 20846, édition de décembre 2019.

Point double cc

L'article 18, paragraphe 5, troisième phrase, point 2, est mis à jour pour tenir compte des normes les plus récentes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN EN ISO 20884, édition de janvier 2022.

Double point dd

La référence à l'étiquetage des carburants à l'article 13 est mise à jour. L'article 18, paragraphe 5, quatrième phrase, est mis à jour pour tenir compte des normes les plus récentes en faisant référence à la norme actuelle, la norme DIN 51444, édition d'octobre 2020. À tous les autres égards, le libellé de la quatrième phrase de l'article 18, paragraphe 5, correspond à la quatrième phrase de l'article 18, paragraphe 5, du 10e BImSchV tel qu'il est actuellement en vigueur.

Point f

L'article 18, paragraphe 8, exige des autorités compétentes au niveau du des *Länder* qu'elles transmettent une vue d'ensemble annuelle des résultats de la surveillance à l'agence fédérale de l'environnement par voie électronique via l'outil de collecte de données en ligne FQMS-Portal. Il s'agit ici d'une simplification administrative et d'une assurance de la qualité.

Point 16

Lettre a

Double point aa

Triple point aaa

Modification corrélative due à l’insertion de l’article 4, paragraphes 2 à 5, et à la renumérotation des paragraphes suivants.

Triple point bbb

Modification corrélative due à l’insertion de l’article 4, paragraphes 2 et 3.

Point double cc

Modification corrélative due à l’insertion de l’article 4, paragraphe 4.

Double point dd

Modification corrélative due à l’insertion de l’article 4, paragraphes 2 à 5, et à la renumérotation des paragraphes suivants.

Lettre b

À l’article 20, paragraphe 3, la référence à la loi sur les tâches de navigation intérieure est actualisée.

Point 17

Lettre a

L’annexe 6 détaille les symboles pour le diesel B10 conformément à l’article 4, paragraphe 2. L’annexe 7 détaille les symboles pour le diesel paraffinique conformément à l’article 4, paragraphe 3. Les symboles pour le diesel B10 et diesel paraffinique sont, selon la norme DIN EN 16942, «B10» et «XTL», respectivement.

Lettre b

Modification corrélative due à l’insertion du symbole pour le gazole B10 à l’annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l’annexe 7, ainsi qu’à l’insertion de l’article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Lettre c

Modification corrélative due à l’insertion du symbole pour le gazole B10 à l’annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l’annexe 7, ainsi qu’à l’insertion de l’article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Point d

Modification corrélative due à l’insertion du symbole pour le gazole B10 à l’annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l’annexe 7, ainsi qu’à l’insertion de l’article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Point e

Modification corrélative due à l'insertion du symbole pour le gazole B10 à l'annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l'annexe 7, ainsi qu'à l'insertion de l'article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Point f

Modification corrélative due à l'insertion du symbole pour le gazole B10 à l'annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l'annexe 7, ainsi qu'à l'insertion de l'article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Point g

Modification corrélative due à l'insertion du symbole pour le gazole B10 à l'annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l'annexe 7, ainsi qu'à l'insertion de l'article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Point h

Modification corrélative due à la suppression du paragraphe 2 à l'article 8, paragraphe 3.

Point i

Modification corrélative due à l'insertion du symbole pour le gazole B10 à l'annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l'annexe 7, ainsi qu'à l'insertion de l'article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Point j

Modification corrélative due à l'insertion du symbole pour le gazole B10 à l'annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l'annexe 7, ainsi qu'à l'insertion de l'article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Point k

Modification corrélative due à l'insertion du symbole pour le gazole B10 à l'annexe 6 et du symbole pour le gazole paraffinique à l'annexe 7, ainsi qu'à l'insertion de l'article 13, paragraphe 1, points 4 et 5 et à la renumérotation des points suivants.

Point l

L'annexe 17 correspond à l'annexe 16 du 10e BImSchV tel qu'il est actuellement en vigueur. L'annexe 18 est mise à jour pour tenir compte des dernières normes, en se référant aux normes actuelles DIN EN ISO 3104, édition de janvier 2021, DIN EN ISO 3405, édition de septembre 2019, DIN EN ISO 3924, édition de décembre 2019, DIN EN ISO 20846, édition décembre 2019, DIN EN ISO 20884, édition de janvier 2022 et DIN 51444, édition d'octobre 2020.

Article 2

Cette disposition prévoit l'entrée en vigueur du décret. L'entrée en vigueur du décret est liée à l'entrée en vigueur du règlement (UE) nº (référence au règlement AFIR).