

**F essence et diesel A2**  
MH/ND/JP  
928-2024

**Bruxelles, le 14 mai 2024**

**AVIS**

**sur**

**UN PROJET D'ARRÊTÉ ROYAL RELATIF À LA DÉCLARATION DE QUALITÉ  
DE L'ESSENCE ET DU DIESEL DESTINÉS À L'EXPORTATION**

(approuvé par le Bureau le 24 janvier 2024,  
entériné par l'Assemblée plénière du Conseil Supérieur le 14 mai 2024)

*Le 1<sup>er</sup> décembre 2023, Mme Zakia Khattabi, ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal, a demandé l'avis du Conseil Supérieur des Indépendants et des PME sur un projet d'arrêté royal relatif à la déclaration de qualité de l'essence et du diesel destinés à l'exportation. Après consultation électronique des organisations professionnelles concernées de la commission sectorielle n° 8 (Transport et véhicules) et de la commission sectorielle n° 11 (Activités diverses), le Bureau du Conseil Supérieur a émis le 24 janvier 2024 l'avis suivant, entériné par l'Assemblée plénière du Conseil Supérieur le 14 mai 2024.*

## **CONTEXTE**

Le projet d'arrêté royal vise à imposer des exigences de qualité de l'essence et du diesel exportés de la Belgique vers des Etats non-membres de l'Union européenne. Ce projet d'arrêté royal s'inspire d'une mesure similaire récemment adoptée<sup>1</sup> par le gouvernement néerlandais et fixe ainsi des critères auxquels l'essence et le diesel devront répondre pour pouvoir être exportés, reprenant les exigences de qualité néerlandaises et précisant en outre qu'aucun additif métallique ne peut être ajouté.

Le Conseil Supérieur est consulté conformément à l'article VI.9, § 2 du Code de droit économique.

## **POINTS DE VUE**

Le Conseil Supérieur souscrit aux préoccupations relatives à la qualité des carburants exportés vers des pays tiers. Il souhaite toutefois attirer l'attention de la Ministre sur quelques considérations développées ci-dessous.

### **1. Analyse d'impact préalable**

L'impact économique pour les entreprises et partant, l'économie belge, n'est pas pris en considération dans le projet d'arrêté royal. Il faut ici souligner que si cette mesure concerne principalement les entreprises de raffinage et celles qui exportent de l'essence et du diesel, des entreprises de logistique et d'entreposage, notamment, seront également impactées. Dès lors, le Conseil Supérieur recommande de mener une analyse d'impact économique préalable, qui permettrait d'évaluer les conséquences sur les secteurs concernés par cette mesure en Belgique. En outre, le Conseil Supérieur s'interroge sur le réel impact d'une telle mesure prise au niveau belge sur les carburants utilisés dans les pays tiers, étant donné que l'approvisionnement en carburants destinés à la consommation dans les transports fait partie du commerce international, soutenu par un système logistique flexible à l'échelle mondiale.

### **2. Champ d'application**

Le champ d'application devrait être plus strictement délimité. En effet, la nouvelle réglementation s'appliquerait à l'exportation vers l'ensemble des pays non membres de l'UE. Pourtant, les normes en matière de carburants en Suisse, au Royaume-Uni, au Canada ou aux États-Unis, par exemple, ne devraient pas faire l'objet des obligations contenues dans le

---

<sup>1</sup> Beleidsregel handhaving kwaliteit van benzine en diesel bestemd voor de export naar [...] buiten de EU, in het bijzonder ECOWAS-landen, 2022, cf. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0047051/2022-08-16>.

projet d'arrêté royal. Cet arrêté royal devrait en effet cibler spécifiquement l'exportation vers des pays où les normes d'exigence des carburants sont plus faibles que celles en vigueur au sein de l'UE.

Par ailleurs, l'article 3 §1<sup>er</sup> ne permet pas d'identifier clairement quelles sont les entreprises visées. Aussi bien la société expéditrice que la société de transport pourrait être considérée comme « la personne morale qui exporte du diesel ou de l'essence ». Il conviendrait que l'arrêté royal se réfère à la définition utilisée par la réglementation sur les douanes et accises.

### **3. Normes et références européennes**

Ce projet d'arrêté royal stipule l'interdiction totale de tous les métaux, en ce compris le manganèse, ce qui va au-delà des normes européennes et même de celles fixées par les Pays-Bas, où l'essence destinée à l'exportation vers des pays tiers peut contenir maximum 2 mg/litre de manganèse<sup>2</sup>. Cela signifie que les carburants belges destinés à l'exportation seraient soumis à des normes plus strictes que ceux destinés à l'usage domestique et à l'usage communautaire. En outre, les limites techniques des équipements de laboratoire, avec les marges de tolérance inhérentes, ne permettent pas de mesurer l'absence totale de tous les métaux possibles. Les métaux visés devraient être spécifiés ainsi que les tolérances respectives, conformément aux normes européennes.

Le Conseil Supérieur souligne en outre qu'il est fait référence à des textes européens ainsi qu'à des codes de nomenclature périmés. La directive 70/220/CEE et la directive 88/77/CEE, auxquelles se réfèrent l'article 2, 2<sup>o</sup> du projet d'arrêté royal, ne sont en effet plus en vigueur, respectivement depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le 8 novembre 2005 (abrogées respectivement par le Règlement (CE) n° 715/2007 et par la Directive 2005/55/CE, elle-même entre-temps abrogée par le Règlement (CE) n° 595/2009).

### **4. Période de transition**

Le Conseil Supérieur estime que le projet d'arrêté royal devrait prévoir une période de transition pendant laquelle les contrats existants peuvent être pleinement mis en œuvre.

### **5. FAPETRO**

Le Conseil Supérieur signale enfin que le projet d'arrêté royal ne prévoit pas que les coûts d'exploitation de FAPETRO soient supportés par la partie concernée.

## **CONCLUSION**

Le Conseil Supérieur partage les préoccupations sous-jacentes au projet d'arrêté royal mais demande de l'adapter en tenant compte des remarques formulées dans le présent avis.

---

<sup>2</sup> Idem, cf. art.2 §2 a.