www.uaipit.com
Universidad de Alicante
Fuente: Texto original del fallo aportado por UAIPIT-Portal Internacional de la Universidad de Alicante en PI y SI- http://www.uaipit.com.

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
Mme JULIANE KOKOTT

présentées le 19 juillet 2012

Affaire C-26/11

Belgische Petroleum Unie VZW e.a.
contre
État belge

[demande de décision préjudicielle formée par la Cour constitutionnelle (Belgique)]

«Carburants – Obligation d'écouler du bioéthanol – Directive 98/70/CE – Qualité de l'essence et des carburants diesel – Directive 2003/30/CE – Biocarburants – Critères de durabilité – Directive 98/34/CE – Procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information»

I – Introduction

1. Les carburants tirés de matières premières agricoles, encore appelés biocarburants, peuvent contribuer à protéger le climat puisque leur combustion ne libère que le dioxyde de carbone que les plantes utilisées pour leur fabrication ont pris dans l'atmosphère. Comme les matières premières peuvent être produites sur des sols européens, leur utilisation apporte à l'agriculture européenne une source de revenus supplémentaires tout en réduisant la dépendance du pétrole. La directive 2003/30/CE (2) (ci-après: la directive sur les biocarburants) s'est en conséquence donné pour objectif de promouvoir l'utilisation renforcée de biocarburants.

2. Depuis, le législateur européen a réalisé que l'utilisation de biocarburants comporte également des inconvénients. Il a donc adopté la directive 2009/28/CE (3) (ci-après: la directive de promotion de l'énergie renouvelable) et la directive 2009/30/CE (4) pour certes renforcer l'objectif d'utiliser des biocarburants, mais en l'associant à des critères dits de durabilité, destinés à éviter que la fabrication de biocarburants n'entraîne certains dommages

Source: http://eur-lex.europa.eu

environnementaux, dont des atteintes à des terres riches en biodiversité ou en carbone.

3. Peu après l'adoption des deux directives citées en dernier lieu, la Belgique a institué ce qu'il est convenu d'appeler un quota de biocarburants, qui impose aux entreprises pétrolières de commercialiser une certaine quantité de biocarburants, égale à 4 % du volume total commercialisé en carburants traditionnels. Il s'agit ici de déterminer si cette réglementation est compatible avec la directive 98/70/CE (5) sur la qualité des carburants (ci-après: la directive sur les carburants). Cette question intéresse non pas seulement l'État membre concerné, la Belgique, mais aussi la plupart des autres États membres, où il existe des règles analogues (6).

4. Par ailleurs, la date de l'introduction du quota de biocarburants en Belgique soulève certaines questions sur l'effet des directives dans le temps. Il faut en outre clarifier si la Belgique a suffisamment consulté la Commission sur les dispositions belges litigieuses, conformément à la directive 98/34/CE (7).

II – Cadre juridique

A – *Droit de l'Union*

1. Directive sur les carburants

5. La première question concerne notamment la directive sur les carburants, qui a été modifiée par la directive 2009/30. L'article 5 de cette directive prévoyait son entrée en vigueur le vingtième jour après sa publication au *Journal officiel*, c'est-à-dire le 25 juin 2009, et son article 4 fixait le délai de transposition au 31 décembre 2010.

6. L'article 3 de la *nouvelle* version de la directive sur les carburants régit la qualité de l'essence. La teneur admissible en éthanol fait l'objet de son paragraphe 3:

«Les États membres exigent des fournisseurs qu'ils garantissent la mise sur le marché d'une essence ayant … une teneur maximale en éthanol de 5 % jusqu'en 2013 … Ils garantissent que des informations pertinentes sont fournies aux consommateurs en ce qui concerne la teneur en biocarburant de l'essence et, en particulier, l'utilisation appropriée des différents mélanges d'essence».

7. Conformément aux dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 2, sous b), et de l'annexe I de *l'ancienne* version de la directive sur les carburants,(8) la teneur maximale en éthanol était également de 5 %.

8. La qualité des carburants diesel est réglementée par l'article 4 de la nouvelle version de la directive sur les carburants:

«1. Les États membres veillent à ce que les carburants diesel ne puissent être mis sur le marché sur leur territoire que s'ils sont conformes aux spécifications fixées à l'annexe II.

Nonobstant les prescriptions de l'annexe II, les États membres peuvent autoriser la mise sur le marché de carburants diesel dont la teneur en esters méthyliques d'acides gras (EMAG) est supérieure à 7 %.

Les États membres garantissent que des informations pertinentes sont fournies aux consommateurs en ce qui concerne la teneur du diesel en biocarburant, notamment en EMAG.

2....»

9. Dans sa version en vigueur jusqu'au 25 juin 2009, la directive sur les carburants ne contenait pas de disposition relative à la teneur en esters méthyliques d'acides gras.

10. L'article 5 de la directive sur les carburants, qui n'a pas été modifié par la directive 2009/30, prévoit la libre circulation des carburants:

«Aucun État membre ne peut interdire, limiter ou empêcher la mise sur le marché de carburants conformes aux exigences de la présente directive».

11. L'article 6 de la directive sur les carburants, qui est également resté inchangé, permet, à certaines conditions, aux États membres d'imposer des exigences plus strictes pour certaines parties de leur territoire si la pollution atmosphérique ou des eaux souterraines constitue un problème grave et récurrent pour la santé humaine ou l'environnement ou que l'on peut légitimement s'attendre à ce qu'elle constitue un tel problème. De telles mesures doivent être autorisées préalablement par la Commission. D'après le vingtième considérant de la directive sur les carburants, cette procédure constitue une dérogation par rapport à la procédure d'information établie par la directive 98/34.

12. Les modifications de la directive sur les carburants par la directive 2009/30 ont inclus l'insertion de dispositions supplémentaires relatives à l'utilisation de biocarburants. L'article 7 bis, paragraphe 2, de la directive sur les carburants impose aux États membres de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants:

«Les États membres demandent aux fournisseurs de réduire, aussi progressivement que possible, les émissions de gaz à effet de serre, produites sur l'ensemble du cycle de vie du carburant ou de l'énergie fournis, par unité

d'énergie, à hauteur de 10 %, le 31 décembre 2020 au plus tard, en comparaison avec les normes de base pour les carburants visées au paragraphe 5, point b). Cette réduction se compose des éléments suivants:

a) 6 %, le 31 décembre 2020 au plus tard. Les États membres peuvent exiger des fournisseurs, à cette fin, qu'ils se conforment aux objectifs intermédiaires suivants: 2 %, le 31 décembre 2014 au plus tard et 4 %, le 31 décembre 2017 au plus tard;

b) un objectif indicatif de 2 % supplémentaires, le 31 décembre 2020 au plus tard, dans les termes de l'article 9, paragraphe 1, point h), réalisé grâce à au moins l'une des deux méthodes suivantes:

i) la fourniture d'énergie destinée aux transports, fournie pour le fonctionnement de tout type de véhicule routier ou d'engin mobile non routier (y compris les bateaux de navigation intérieure), les tracteurs agricoles et forestiers et les bateaux de plaisance;

ii) l'utilisation de toute technologie (y compris le piégeage et le stockage du dioxyde de carbone) susceptible de réduire les émissions de gaz à effet de serre produites sur l'ensemble du cycle de vie par unité d'énergie du carburant ou de l'énergie fournis;

c) un objectif indicatif supplémentaire de 2 %, le 31 décembre 2020 au plus tard, dans les termes de l'article 9, paragraphe 1, point i), réalisé grâce à l'utilisation de crédits acquis via le mécanisme pour un développement propre du protocole de Kyoto, dans les conditions prévues par la directive 2003/87/CE … dans un objectif de réduction des émissions dans le secteur de l'approvisionnement en carburants».

13. L'article 7 ter de la directive sur les carburants réglemente l'utilisation de biocarburants dans le cadre de la poursuite de ces objectifs:

«1. Indépendamment du fait que les matières premières ont été cultivées sur le territoire de la Communauté ou en dehors de celui-ci, l'énergie produite à partir des biocarburants est prise en considération aux fins de l'article 7 bis uniquement si ceux-ci répondent aux critères de durabilité définis aux paragraphes 2 à 6 du présent article.

…

2. La réduction des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation de biocarburants pris en considération aux fins visées au paragraphe 1 est d'au moins 35 %. …».

14. L'article 7 ter, paragraphes 3 à 5, de la directive sur les carburants exclut de prendre en considération les biocarburants fabriqués à partir de matières premières provenant de terres de grande valeur en termes de diversité biologique ou de terres présentant un important stock de carbone ou de tourbières drainées à cet effet. L'article 7 ter, paragraphe 6, exige le respect de certaines réglementations agricoles de l'Union.

2. Directive sur les biocarburants

15. La directive sur les biocarburants de 2003 a été la première réglementation promouvant le recours aux biocarburants. Son article 3 fixe des objectifs en matière d'utilisation de biocarburants dans les transports:

«1. a) Les États membres devraient veiller à ce qu'un pourcentage minimal des biocarburants et autres carburants renouvelables soit mise en vente sur leur marché et ils fixent, à cet effet, des objectifs nationaux indicatifs.

b) i) Une valeur de référence pour ces objectifs est fixée à 2 %, calculée sur la base de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente sur leur marché à des fins de transport, pour le 31 décembre 2005 au plus tard.

ii) Une valeur de référence pour ces objectifs est fixée à 5,75 %, calculée en fonction de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente sur leur marché à des fins de transport, pour le 31 décembre 2010 au plus tard».

3. Directive de promotion de l'énergie renouvelable

16. La directive sur les biocarburants a été remplacée en 2009 par la directive de promotion de l'énergie renouvelable,(9) qui contient des règles exhaustives pour promouvoir l'énergie tirée de sources renouvelables et pour la prendre en compte dans la lutte contre le changement climatique. Ces règles sont pour partie identiques aux modifications apportées au même moment à la directive sur les carburants.

17. L'article 3, paragraphe 4, première phrase, de la directive de promotion de l'énergie renouvelable prévoit un quota obligatoire pour l'utilisation d'énergies renouvelables dans le secteur des transports:

«Chaque État membre veille à ce que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans toutes les formes de transport en 2020 soit au moins égale à 10 % de sa consommation finale d'énergie dans le secteur des transports».

18. L'article 17 de la directive de promotion de l'énergie renouvelable prévoit les mêmes critères de durabilité que l'article 7 ter de la directive sur les carburants.

19. Au demeurant, l'article 26, paragraphes 2 et 3, de la directive de promotion de l'énergie renouvelable abroge la directive sur les biocarburants en deux étapes:

«2. Dans la directive 2003/30/CE, l'article 2, l'article 3, paragraphes 2, 3 et 5, et les articles 5 et 6 sont supprimés avec effet au 1er avril 2010.

3. Les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE sont abrogées avec effet au 1er janvier 2012.»

20. Conformément à son article 28, la directive de promotion de l'énergie renouvelable est entrée en vigueur le 25 juin 2009, le même jour que la directive 2009/30; d'autre part, conformément à son article 27, paragraphe 1, le délai de transposition expirait pour l'essentiel le 5 décembre 2010.

4. Directive 98/34

21. La directive 98/34 impose aux États membres de consulter la Commission avant d'adopter certaines dispositions susceptibles d'affecter le marché intérieur.

22. Son article 1er contient les définitions essentielles ci-après:

«Au sens de la présente directive, on entend par:

1) «produit»: tout produit de fabrication industrielle et tout produit agricole, y compris les produits de la pêche;

…

3) «spécification technique»: une spécification qui figure dans un document définissant les caractéristiques requises d'un produit, telles que les niveaux de qualité ou de propriété d'emploi, la sécurité, les dimensions, y compris les prescriptions applicables au produit en ce qui concerne la dénomination de vente, la terminologie, les symboles, les essais et les méthodes d'essai, l'emballage, le marquage et l'étiquetage, ainsi que les procédures d'évaluation de la conformité.

…

4) «autre exigence»: une exigence, autre qu'une spécification technique, imposée à l'égard d'un produit pour des motifs de protection, notamment des consommateurs ou de l'environnement, et visant son cycle de vie après mise sur le marché, telle que ses conditions d'utilisation, de recyclage, de réemploi ou

d'élimination lorsque ces conditions peuvent influencer de manière significative la composition ou la nature du produit ou sa commercialisation;

…

11) «règle technique»: une spécification technique ou autre exigence …, de même que, sous réserve de celles visées à l'article 10, les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres interdisant la fabrication, l'importation, la commercialisation ou l'utilisation d'un produit …».

23. L'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34 énonce l'obligation d'information:

«Sous réserve de l'article 10, les États membres communiquent immédiatement à la Commission tout projet de règle technique, sauf s'il s'agit d'une simple transposition intégrale d'une norme internationale ou européenne, auquel cas une simple information quant à la norme concernée suffit. Ils adressent également à la Commission une notification concernant les raisons pour lesquelles l'établissement d'une telle règle technique est nécessaire, à moins que ces raisons ne ressortent déjà du projet».

24. L'article 10 de la directive 98/34 prévoit des exceptions à l'obligation d'information, dont en particulier celle du paragraphe 1, premier tiret:

«1. Les articles 8 et 9 ne sont pas applicables aux dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres ou aux accords volontaires par lesquels ces derniers:

– se conforment aux actes communautaires contraignants qui ont pour effet l'adoption de spécifications techniques ou de règles relatives aux services».

B – *Droit belge*

25. Le quota de biocarburants litigieux dans la procédure au principal a été institué par la loi belge du 22 juillet 2009 relative à l'obligation d'incorporation de biocarburant dans les carburants fossiles mis à la consommation (10).

26. L'article 2, points 5 à 8, de cette loi définit les divers biocarburants:

«5° 'EMAG': l'ester méthylique d'acide gras relevant du code NC 3824 90 99 et répondant aux spécifications de la norme NBN-EN 14214;

6° 'bioéthanol': l'éthanol produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable de déchets, relevant du code NC 2207 10 00 d'un titre alcoométrique volumique d'au moins 99 % vol et répondant aux spécifications de la norme NBN-EN 15376;

7° 'bio-ETBE': l'éthyl-tertio-butyl-éther relevant du code NC 2909 19 00 qui n'est pas d'origine synthétique, contenant en volume 47 % de bioéthanol;

8° 'biocarburants durables': biocarburants produits dans la Communauté européenne (CE) et qui répondent aux critères de durabilité suivants:

– les matières premières doivent provenir de l'agriculture et celles-ci doivent être cultivées en faisant usage du moins d'engrais et de pesticides possible et la production doit au minimum respecter les exigences réglementaires en matière de gestion visées sous le titre " Environnement " du point A et au point 9 de l'annexe II et les exigences réglementaires qui découlent des bonnes conditions agricoles et environnementales de l'annexe III du règlement (CE) n° 73/2009 du Conseil du 19 janvier 2009 établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct en faveur des agriculteurs dans le cadre de la politique agricole commune et établissant certains régimes de soutien en faveur des agriculteurs modifiant les règlements (CE) n° 1290/2005, (CE) n° 247/2006 et (CE) n° 378/2007, et abrogeant le règlement (CE) n° 1782/2003;

– les matières premières ne peuvent provenir d'une aire agricole à l'extérieur de la CE ayant fait récemment l'objet d'une déforestation;

– les biocarburants produits doivent mettre en oeuvre une réduction substantielle de l'émission de CO 2;

– la production des biocarburants doit satisfaire aux spécifications techniques imposées par l'UE en vue de l'observation des réglementations sociales et environnementales.

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres les moyens de preuve et, le cas échéant, le calendrier et la méthode de calcul des critères mentionnés ci-dessus».

27. Les articles 4 et 5 déterminent le quota de biocarburant qui doit être atteint par voie de mélange avec des carburants traditionnels:

«Art. 4. § 1er. Toute société pétrolière enregistrée mettant à la consommation des produits d'essence et/ou des produits diesel est obligée de mettre également à la consommation au cours d'une même année civile une quantité de biocarburants durables comme suit:

– EMAG à concurrence d'au moins 4 v/v % de la quantité de produits diesel mis à la consommation;

– bioéthanol, pur ou sous la forme de bio-ETBE, à concurrence d'au moins 4 v/v % de la quantité de produits d'essence mis à la consommation.

§ 2. …

Art. 5. La mise à la consommation de biocarburants durables telle que visée à l'article 4 s'effectue par le biais de mélanges avec les produits d'essence et/ou produits diesel mis à la consommation, dans le respect des normes de produit NBN EN 590 pour les produits diesel et NBN EN 228 pour les produits d'essence».

28. D'après son article 13, la loi belge devait s'appliquer initialement du 1er juillet 1009 jusqu'au 30 juin 2011, mais elle a été prorogée jusqu'au 30 juin 2013 par arrêté royal du 23 juin 2011.(11)

III – Demande de décision préjudicielle

29. Diverses entreprises belges du secteur des carburants (ensemble dénommées ci-après: Belgische Petroleum Unie e.a.) ont contesté le quota de biocarburants devant la Cour constitutionnelle belge, qui a alors saisi la Cour de justice des questions suivantes:

«1. Les articles 3, 4 et 5 de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 octobre 1998, concernant la qualité de l'essence et des carburants et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil, ainsi que, le cas échéant, l'article 4, paragraphe 3, TUE et les articles 26, paragraphe 2, 28 et 34 à 36 TFUE doivent-ils être interprétés comme s'opposant à une disposition législative en vertu de laquelle toute société pétrolière enregistrée mettant à la consommation des produits d'essence et/ou des produits diesel est obligée de mettre également à la consommation au cours de la même année civile une quantité de biocarburants durables, à savoir du bioéthanol, pur ou sous la forme de bio-ETBE, à concurrence d'au moins 4 % v/v de la quantité de produits d'essence mis à la consommation, et d'EMAG à concurrence d'au moins 4 % v/v de la quantité de produits diesel mis à la consommation?

2. S'il est répondu par la négative à la première question préjudicielle, l'article 8 de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, doit-il être interprété comme imposant, nonobstant l'article 10, paragraphe 1, premier tiret, de la même directive, que soit notifié à la Commission un projet de norme en vertu de laquelle toute société pétrolière enregistrée mettant à la consommation des produits d'essence et/ou des produits diesel est obligée de mettre également à la consommation au cours d'une même année civile une quantité de biocarburants durables, à savoir du bioéthanol, pur ou sous la forme de bio-ETBE, à concurrence d'au moins 4 % v/v de la quantité de produits d'essence mis à la

consommation, et d'EMAG à concurrence d'au moins 4 % v/v de la quantité de produits diesel mis à la consommation?».

30. Des observations écrites ont été présentées par Belgische Petroleum Unie e.a., par Belgian Bioethanol Association VZW e.a. (ci-après: Belgian Bioethanol e.a.), par le royaume de Belgique, par le royaume des Pays-Bas et par la Commission européenne. À l'exception des Pays-Bas, ces parties ont également été présentes à l'audience du 7 juin 2012.

IV – Appréciation juridique

A – *Sur la recevabilité de la demande de décision préjudicielle*

31. Belgian Bioethanol e.a. contestent la recevabilité de la demande, faute de lien entre celle-ci et le litige porté devant la Cour constitutionnelle belge. La procédure au principal aurait pour objet le grief de violation de la liberté de commerce et d'industrie garantie par le droit belge. Nul n'aurait fait valoir une violation des dispositions invoquées du droit de l'Union.

32. Il existe cependant une présomption de pertinence des questions relatives à l'interprétation du droit de l'Union posées par le juge national dans le cadre réglementaire et factuel qu'il définit sous sa propre responsabilité, et dont il n'appartient pas à la Cour de vérifier l'exactitude. Le rejet par la Cour d'une demande formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée du droit de l'Union n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (12).

33. La Cour constitutionnelle belge postule que la liberté de commerce et d'industrie serait violée si le quota belge de biocarburants enfreignait les dispositions invoquées du droit de l'Union. Partant, la demande de décision préjudicielle est recevable, puisque l'on ne saurait affirmer qu'elle serait dépourvue de tout lien avec l'objet de la procédure au principal.

B – *Concernant la directive sur les carburants*

34. La première question de la Cour constitutionnelle vise en particulier à savoir si le quota de biocarburants est conciliable avec les articles 3, 4 et 5 de la directive sur les carburants. Certes, la question ne mentionne que l'obligation instituée par article 4 de la loi belge de mettre à la consommation un certain quota de biocarburants, mais il faut considérer que, d'après l'article 5 de cette loi, cela doit être fait par le biais de mélanges avec des carburants traditionnels.

1. Concernant les articles 3 et 4 de la directive sur les carburants

35. Le quota belge de biocarburants serait en toute hypothèse illicite si les mélanges ainsi produits étaient incompatibles avec les spécifications des articles 3 et 4 de la directive pour l'essence et les carburants diesel.

36. Pour la *nouvelle* version de la directive sur les carburants, il n'y a aucun problème. L'article 3, paragraphe 3, et l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, évoquent la *teneur maximale* respectivement d'éthanol dans l'essence (5 %) et d'esters méthyliques d'acides gras dans le carburant diesel (7 %). Dans la mesure où elle prévoit dans chacun de ces cas la mise à la consommation de 4 % de biocarburants par mélange avec des carburants traditionnels, la réglementation belge n'impose pas de dépasser ce plafond. Il n'y a donc aucune contradiction.

37. Si l'on se fondait sur *l'ancienne* version de la directive, la situation se présenterait autrement. Certes, l'article 3, paragraphe 2, sous b), et l'annexe I prévoyaient également jusqu'à 5 % d'éthanol dans l'essence, mais l'addition d'esters méthyliques d'acides gras au carburant diesel n'était pas prévue.

38. Cependant, lorsque le quota belge de biocarburants est entré en vigueur le 1er juillet 2009, la directive 2009/30 avait déjà modifié la directive sur les carburants, en particulier ses articles 3 et 4, qui nous importent ici. Ces modifications sont entrées en vigueur, nonobstant le délai de transposition, en même temps que la nouvelle directive (13). Il n'y a pas de dispositions transitoires particulières qui prolongeraient l'application des anciennes dispositions dans certains cas. Partant, les articles 3 et 4 de l'ancienne version ne peuvent plus servir de point de référence pour évaluer le quota belge de biocarburants.

39. Force est donc de constater que le quota de biocarburants est compatible avec les articles 3 et 4 de la nouvelle version de la directive sur les carburants.

2. Concernant l'article 5 de la directive sur les carburants

40. Les parties impliquées dans la procédure débattent cependant avant tout de l'article 5 de la directive sur les carburants, qui n'est pas touché par les modifications de 2009. D'après cet article, les États membres ne peuvent interdire, limiter ou empêcher la mise sur le marché de carburants conformes aux exigences de la directive. Belgische Petroleum Unie e.a. soutiennent que l'obligation d'additionner des biocarburants restreindrait la mise à la consommation de carburant. Cela reviendrait à imposer une condition supplémentaire à la mise sur le marché de carburant remplissant déjà les exigences de la directive.

a) Concernant l'interprétation de l'article 5 de la directive sur les carburants

41. Ce point de vue se fonde sur l'interdiction de restreindre les libertés fondamentales, qui s'applique dès lors qu'une mesure est susceptible d'entraver directement ou indirectement, actuellement ou potentiellement, le commerce intracommunautaire (14) ou lorsqu'elle est de nature à prohiber, à gêner ou à rendre moins attrayant l'exercice de la liberté fondamentale (15). De fait, l'on est a priori enclin à penser que, lorsqu'il a institué l'interdiction figurant à l'article 5 de la directive sur les carburants, le législateur s'est inspiré de ces interdictions bien connues. Il est également vrai que, à l'instar de toute autre disposition du droit dérivé, cette disposition doit, en cas de doute, faire l'objet d'une interprétation conforme aux libertés fondamentales.

42. Cela ne signifie cependant pas que l'article 5 de la directive doive être assimilé à une liberté fondamentale s'opposant à toute restriction à la commercialisation de carburants répondant aux normes, ce que le libellé de la disposition rendrait également applicable à des faits purement internes. Les libertés fondamentales du droit de l'Union (16) ont en effet une toute autre finalité que l'interdiction de restriction figurant à l'article 5. Cela résulte en particulier de la place occupée par cette disposition dans le système ainsi que des objectifs de la directive.

43. La directive sur les carburants ne recherche pas une harmonisation complète du secteur économique des carburants. D'après son premier considérant, elle vise plutôt à rapprocher les spécifications pour les carburants, c'est-à-dire les règles relatives à la composition et aux propriétés des carburants pour éviter l'apparition de restrictions aux échanges dues à la diversité des normes. Il s'impose donc de limiter l'interdiction de restriction aux réglementations concernant les spécifications applicables au carburant.

44. Cette thèse est corroborée par la seule exception explicitement prévue, celle de l'article 6 de la directive, qui concerne uniquement l'adoption de spécifications environnementales plus strictes. Si le législateur avait voulu instituer une interdiction globale de restriction avec l'article 5, il aurait également adopté un régime exhaustif de dérogation, qui aurait englobé des restrictions potentielles ne ressortissant pas à l'article 6, par exemple des réglementations en matière de prix, des règles en matière de sécurité de la commercialisation des carburants ou des règles relatives à la publicité des carburants.

45. D'autres règles du droit dérivé, par exemple en matière de taxation des produits pétroliers,(17) confirment la portée limitée de l'interdiction de restriction contenue dans la directive. S'il fallait interpréter cette interdiction de façon extensive, une telle taxation exigerait également d'être justifiée, mais le rapport entre taxation et interdiction de restriction n'est abordé nulle part.

46. En résumé, l'article 5 de la directive s'oppose exclusivement à des dispositions concernant directement les spécifications des carburants.

b) Concernant l'application de l'interdiction de restriction de l'article 5 de la directive sur les carburants

47. D'un point de vue strictement formel le quota belge de biocarburant ne contient pas de spécification supplémentaire relative au carburant. La Belgique, Belgian Bioethanol e.a. et la Commission ont souligné à juste titre que l'obligation d'écouler des biocarburants en les mélangeant à d'autres ne s'entend pas litre par litre. Les fabricants peuvent choisir d'incorporer 4 % de biocarburant à chaque litre ou de compenser la vente de certains lots non additionnés de biocarburants en augmentant le pourcentage de ces derniers dans d'autres lots.

48. En dernière analyse, la réglementation belge équivaut tout de même à une spécification supplémentaire, puisque les entreprises doivent en toute hypothèse mélanger des quantités notables de carburants commercialisés par elles à des biocarburants. Le fait qu'elles peuvent varier les pourcentages de biocarburant présent dans les mélanges à condition d'en commercialiser au total des quantités suffisantes, sans dépasser les teneurs maximales prévues par la directive, ne modifie pas la nature de l'obligation, qui est qu'une fraction notable des carburants écoulés doit être mélangée à des biocarburants.

49. Certes, les Pays-Bas évoquent un certain nombre d'autres moyens de commercialiser des quantités correspondantes de biocarburants, mais ces moyens sont sans pertinence dans le cas d'espèce. D'après l'article 5 de la loi belge, les biocarburants doivent en effet être mis à la consommation par le biais de mélanges avec les produits d'essence et/ou produits diesel.

50. Une conclusion analogue a au demeurant été tirée par la Cour constitutionnelle belge lorsqu'elle a constaté – à la suite du Conseil d'État belge dans la procédure législative (18) – que la réglementation belge est une «norme de produit» au sens des dispositions sur la répartition des compétences entre les organes de l'État (19).

51. Cette spécification supplémentaire restreint la mise de la consommation de carburant répondant aux exigences de la directive sur les carburants. La commercialisation de ces carburants est moins attrayante lorsque l'entreprise est contrainte d'écouler 4 % de biocarburants. Le respect de cette obligation pourrait conduire à des coûts plus élevés ou à des risques accrus.

52. C'est pourquoi le quota de biocarburants restreint en principe la mise à la consommation de carburants au sens de l'article 5 de la directive.

c) Concernant les exceptions possibles à l'interdiction de restriction résultant de l'article 5 de la directive sur les carburants

53. Il reste à examiner si le quota de biocarburants ressortit à une exception à l'interdiction prévue à l'article 5 de la directive. De telles exceptions peuvent découler de dispositions de cette directive ou d'autres directives.

i) Concernant les articles 3 et 4 de la directive sur les carburants

54. L'article 3, paragraphe 3, et l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive ne peuvent être considérés comme des exceptions à l'article 5. Certes, ils imposent aux États membres de permettre les mélanges indiqués, mais rien ne dit qu'ils soient habilités à exiger l'incorporation de biocarburants.

ii) Concernant l'article 6 de la directive sur les carburants

55. L'on ne voit pas non plus que soit applicable l'exception prévue à l'article 6 de la directive pour les carburants ayant des spécifications environnementales plus strictes. Pour cela, il manque l'indispensable autorisation de la Commission. Évoqué à plusieurs reprises en cours de procédure, l'avis circonstancié présenté par la Commission le 15 août 2007 au sujet d'un projet de loi belge antérieur(20) a été rendu non au titre de l'article 6, mais dans le cadre de la procédure de la directive 98/34. Elle ne contenait au demeurant pas d'approbation par la Commission du quota de biocarburants belges.

iii) Concernant l'article 7 bis et l'article 7 ter de la directive sur les carburants

56. Le quota de biocarburants pourrait cependant se fonder sur l'article 7 bis, paragraphe 2, de la directive sur les carburants. D'après cette disposition, les États membres imposent aux fournisseurs d'énergie de réduire les émissions de gaz à effet de serre à raison de certains pourcentages par unité d'énergie du carburant fourni. Le neuvième considérant de la directive 2009/30, qui a intégré cet objectif dans la directive sur les carburants, prévoit qu'il devra au moins partiellement être réalisé par le recours à des biocarburants. En conséquence, l'article 7 ter, paragraphe 2, de la directive exige que la réduction des émissions de gaz à effet de serre obtenue par le recours à des biocarburants soit en un premier temps d'au moins 35 % avant de passer à 50 % puis à 60 %. Dès lors, il ne peut être contraire à la directive sur les carburants et en particulier à son article 5 d'imposer aux entreprises de carburants l'utilisation de biocarburants.

57. Le délai de transposition pour ces dispositions n'avait certes pas encore expiré au moment de l'adoption du quota belge de biocarburants, mais la directive produit des effets juridiques à l'égard des États membres dès son entrée en vigueur(21) et elle peut bien entendu faire l'objet d'une transposition anticipée (22). C'est pourquoi la Belgique peut invoquer l'article 7 bis, paragraphe 2, avant même l'expiration du délai de transposition.

58. Cependant, ainsi que Belgische Petroleum Unie e.a. l'observent à juste titre, l'article 7 ter de la directive ne permet – lors de la mise en oeuvre de cette obligation – de prendre les biocarburants en considération que s'ils ont été fabriqués dans le respect des critères de durabilité résultant de l'article 7 ter, paragraphes 3 à 6. Ces critères interdisent en particulier de recourir à certaines terres de grande valeur environnementale et ils exigent le respect du droit environnemental agricole de l'Union dans le cadre de la fabrication de biocarburants ou de matières premières analogues sur le territoire de l'Union.

59. Le quota belge de biocarburants ne relève donc de l'article 7 bis, paragraphe 2, de la directive sur les carburants que s'il est garanti que les biocarburants ou les matières premières utilisées ont été fabriqués dans le respect des critères de durabilité de l'article 7 ter, paragraphes 3 à 6.

60. Le point de savoir si les dispositions belges apportent cette garantie ne fait pas l'objet de la demande de décision préjudicielle et les indications fournies dans cette demande ne permettent pas de le vérifier. C'est donc une question qu'il appartiendra à la Cour constitutionnelle de trancher. Il n'est cependant pas évident que la définition des biocarburants durables figurant à l'article 2, point 8, de la loi belge du 22 juillet 2009 suffise à cet effet.

iv) Concernant la directive de promotion de l'énergie renouvelable

61. Ce qui vaut pour les articles 7 bis et 7 ter de la directive sur les carburants vaut en principe également pour la directive de promotion de l'énergie renouvelable. Le quota de biocarburants est un moyen qui contribue à la mise en oeuvre du quota de recours à des énergies renouvelables dans le secteur des transports, au sens de l'article 3, paragraphe 4, de la directive de promotion de l'énergie renouvelable. Cependant, le biocarburant doit avoir été fabriqué dans le respect des critères de durabilité. C'est pourquoi l'application de cette directive ne pourrait rien changer au résultat de l'examen de la directive sur les carburants.

v) Concernant l'article 3 de la directive sur les biocarburants

62. Si le respect des critères de durabilité n'était pas garanti, il resterait toujours la possibilité de fonder le quota de biocarburants sur l'article 3, paragraphe 1, de la directive de 2003 sur les biocarburants. D'après cette disposition, les États membres devaient, par la fixation d'objectifs nationaux indicatifs, veiller à atteindre au plus tard le 31 décembre 2010, dans le secteur des transports, un pourcentage minimal de 5,75 % de biocarburants dans l'essence et le gazole mis en vente sur le marché national.

63. Ainsi que la Cour l'a constaté, la directive sur les biocarburants n'impose pas aux États membres les moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs indicatifs, mais leur laisse à cet égard le libre choix quant à la nature des mesures

à adopter, lesdits États disposant ainsi d'une large marge d'appréciation. Il faut en particulier considérer comme moyen approprié la fixation d'un quota obligatoire de biocarburants pour les entreprises pétrolières (23). C'est pourquoi l'interdiction de restriction figurant à l'article 5 de la directive sur les carburants ne peut en principe faire obstacle à l'institution d'un tel quota.

64. Le vingt et unième considérant de la directive sur les biocarburants rappelle cependant que les politiques nationales destinées à promouvoir l'utilisation des biocarburants ne devraient pas conduire à l'interdiction de la libre circulation des carburants qui répondent aux normes harmonisées définies par la législation communautaire en matière d'environnement. La directive sur les biocarburants doit être interprétée de telle sorte que ses mesures de mise en oeuvre respectent la libre circulation des marchandises au sens de l'article 34 TFUE (24). Ces mesures ne doivent donc pas instituer de restriction illicite au commerce des carburants.

65. Comme nous l'avons vu, le quota de biocarburants rend moins attrayant le commerce des carburants traditionnels qui répondent aux spécifications de la directive sur les carburants (25). La demande de décision préjudicielle semble d'ailleurs postuler que les dispositions belges litigieuses restreignent la libre circulation des marchandises,(26) c'est-à-dire que le quota s'applique autant aux carburants importés qu'à ceux mis à la consommation dans le pays. Cependant, même s'il ne s'appliquait qu'à la production nationale de carburants, le quota de biocarburants pourrait au moins indirectement limiter l'importation de pétrole brut ou d'autres matières premières pour la production de carburants. Il serait alors en effet moins attrayant de les utiliser pour fabriquer des carburants destinés à la consommation interne.

66. Des mesures nationales susceptibles d'entraver le commerce intracommunautaire peuvent être justifiées par des exigences impératives de protection de l'environnement, pourvu que les mesures en question soient proportionnées à l'objet visé (27).

67. Si le législateur de l'Union a déjà adopté des réglementations pertinentes, ces réglementations confortent une telle justification, mais doivent également être respectées (28).

68. Comme le montre l'arrêt Plantanol,(29) relatif à la directive sur les biocarburants, les États membres pouvaient légitimement penser en un premier temps qu'un quota de biocarburants dans le cadre des seuils prévus était justifié sans autres restrictions par des exigences impératives de protection de l'environnement.

69. L'adoption depuis lors de l'article 7 ter, paragraphes 3 à 6, de la directive sur les carburants ainsi que de l'article 17 de la directive de promotion de l'énergie renouvelable, qui remplace la directive sur les carburants, montre

cependant que l'Union ne considère désormais plus que l'utilisation de biocarburants réponde nécessairement à une exigence impérative de protection de l'environnement. D'après le onzième considérant de la directive 2009/30 et le soixante-neuvième considérant de la directive de promotion de l'énergie renouvelable, les terres de grande diversité biologique doivent être protégées contre la destruction résultant de la production de matières premières servant à la fabrication de biocarburants. D'après les douzième et quatorzième considérants de la directive 2009/30 et les soixante-dixième et soixante-douzième considérants de la directive de promotion de l'énergie renouvelable, cela vaut également pour les terres à forte présence de carbone dans le sol ou dans la végétation, car les conséquences négatives de la libération de ce carbone pourraient être supérieures aux avantages de l'utilisation de biocarburants.

70. Ces constatations nouvelles relatives aux risques de la promotion des biocarburants avaient certes déjà acquis un certain poids avant l'adoption des deux directives de 2009, mais les États membres devaient en avoir connaissance au plus tard à partir de cette date. C'est pourquoi elles doivent être prises en compte dans le cadre de l'appréciation de la justification des restrictions à la libre circulation des marchandises par des raisons de protection de l'environnement.

71. Il est vrai que les délais de transposition des directives tiennent compte du fait qu'il faut du temps pour l'adaptation du droit national. C'est pourquoi, aux fins de l'appréciation des réglementations *existantes*, les critères de durabilité ne deviennent pertinents qu'à partir de l'expiration du délai de transposition pour ces directives, c'est-à-dire à partir du 30 décembre 2010, qui marque la fin du délai de transposition pour les modifications apportées à la directive sur les carburants.

72. Cela ne s'applique cependant pas aux restrictions nouvelles, comme le quota belge de biocarburants, qui n'ont été instituées qu'après l'entrée en vigueur de la directive de promotion de l'énergie renouvelable et de la directive 2009/30.

73. À cette date, les États membres n'étaient certes pas tenus d'adopter les mesures de transposition avant l'expiration du délai prévu. Il résultait cependant de l'article 4, paragraphe 3, TUE, pris en combinaison avec l'article 288, troisième alinéa, TFUE, ainsi que des directives elles-mêmes que, pendant ce délai, les États devaient s'abstenir de prendre des dispositions de nature à compromettre sérieusement la réalisation du résultat prescrit par cette directive (30).

74. Il n'est pas à exclure que cette «interdiction de contrecarrer les objectifs d'une directive»(31) se soit opposée à l'introduction d'un quota de biocarburants ne respectant pas les critères de durabilité. En effet, l'accroissement de la demande de biocarburants a pu causer, dès la fabrication des matières premières, les dommages irréparables que les critères de durabilité devaient permettre d'éviter.

75. Il n'est cependant pas nécessaire de trancher le point de savoir si l'interdiction de contrecarrer les objectifs d'une directive s'applique en l'occurrence. La question est en effet de savoir non si la directive de promotion de l'énergie renouvelable et la directive 2009/30 s'opposent au quota belge de biocarburants, mais si la restriction apportée à la libre circulation des marchandises par ce quota peut être justifiée par des exigences impératives de protection de l'environnement, de sorte que la directive sur les biocarburants permettrait de déroger à l'interdiction de restriction figurant à l'article 5 de la directive sur les carburants. L'interprétation de ce motif de justification doit tenir compte des appréciations portées par le législateur de l'Union dans des actes juridiques en vigueur. Il n'est pas nécessaire pour cela d'invoquer l'interdiction de contrecarrer les objectifs de la directive ou d'attendre l'expiration du délai de transposition (32).

76. Partant, la Belgique ne peut se prévaloir de la justification fondée sur la directive sur les biocarburants que si le quota de biocarburants respecte les critères de durabilité.

77. Pour le cas où la Cour ne se rallierait pas à ma thèse qu'il faut respecter les critères de durabilité dans le cadre de l'application de l'article 3, paragraphe 1, de la directive sur les biocarburants, il y a lieu de souligner que toute justification fondée sur cette directive prenait nécessairement fin au 1er janvier 2012, date de son abrogation par l'article 26, paragraphe 3, de la directive de promotion de l'énergie renouvelable.

vi) Concernant l'article 193 TFUE

78. Certes, la Belgique se prévaut également de l'article 193 TFUE, qui permet aux États membres d'adopter des mesures renforcées en vue de la protection de l'environnement. Un quota de biocarburants qui ne respecte pas les critères de durabilité ne constitue cependant pas une mesure renforcée, car il affaiblit la protection de l'environnement par rapport au niveau requis au sein de l'Union.

79. D'ailleurs, l'article 193 TFUE ne s'applique de toute manière qu'aux mesures environnementales de l'Union qui se fondent sur l'article 192 TFUE. D'après le quatre-vingt-quinzième considérant de la directive de promotion de l'énergie renouvelable et d'après le vingt-troisième considérant de la directive 2009/30, les critères de durabilité ont été fondés sur la compétence en matière de marché intérieur résultant de l'article 114 TFUE. Dans cette hypothèse, les mesures de protection renforcées ne sont licites que dans le cadre des dispositions de l'article 114, paragraphes 5 à 7, TFUE. Les conditions d'application de ces dispositions ne sont toutefois pas remplies en l'espèce, ne serait-ce que dans la mesure où la Belgique n'a pas soumis à la Commission la demande requise.

vii) Constat intermédiaire

80. Le quota belge de biocarburants n'est donc compatible avec la directive sur les carburants que s'il respecte les critères de durabilité de l'article 7 ter, paragraphes 3 à 6.

3. Concernant les dispositions du droit primaire

81. Il n'est pas nécessaire d'examiner à part les dispositions du droit originaire que la Cour constitutionnelle a invoquées à titre subsidiaire, à savoir l'article 4, paragraphe 3, TUE, l'article 26, paragraphe 2, l'article 28 ainsi que les articles 34 à 36 TFUE. Si le quota belge de biocarburants respecte les critères de durabilité, il sera compatible avec le marché intérieur, puisqu'il vise à mettre en œuvre une obligation de droit dérivé qui n'est pas contestée. Si, en revanche, il ne respecte pas les critères de durabilité, il sera d'emblée illicite pour violation du droit dérivé.

4. Concernant la réponse à la première question

82. Il convient donc de répondre à la première question que les articles 3, 4, 5, 7 bis et 7 ter de la directive sur les carburants ne s'opposent pas à une disposition législative adoptée après le 25 juin 2009, en vertu de laquelle les sociétés pétrolières enregistrées mettant à la consommation des produits d'essence et/ou des produits diesel doivent mettre également à la consommation, au cours de la même année civile, une quantité de biocarburants durables, à savoir du bioéthanol, pur ou sous la forme de bio-ETBE, à concurrence d'au moins 4 % en volume de la quantité de produits d'essence mis à la consommation, et des esters méthyliques d'acides gras à concurrence d'au moins 4 % en volume de la quantité de produits diesel mis à la consommation, en les incorporant à l'essence ou au produit diesel, étant entendu que les critères de durabilité de l'article 7 ter de cette directive doivent avoir été respectés lors de la fabrication de ces biocarburants.

C – *Concernant la consultation de la Commission*

83. La deuxième question vise à savoir si l'article 8, paragraphe 1, de la directive 98/34 imposait à la Belgique de consulter la Commission au sujet des dispositions instituant le quota de biocarburants avant l'entrée en vigueur de celles-ci.

84. L'article 8, paragraphe 1, de la directive 98/34 impose aux États membres de communiquer immédiatement à la Commission tout projet de règle technique.

85. D'après une jurisprudence constante, la directive 98/34 vise, par un contrôle préventif, à protéger la libre circulation des marchandises, qui est l'un des fondements de la Communauté. Ce contrôle est utile dans la mesure où des règles techniques relevant de cette directive peuvent constituer des entraves aux échanges des marchandises entre les États membres, ces entraves ne pouvant être

admises que si elles sont nécessaires pour satisfaire à des exigences impératives poursuivant un but d'intérêt général (33).

86. L'obligation de notification visée à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34 constituant un moyen essentiel pour la réalisation de ce contrôle communautaire, l'efficacité de ce dernier sera d'autant plus renforcée que cette directive est interprétée en ce sens que la méconnaissance de l'obligation de notification constitue un vice de procédure substantiel de nature à entraîner l'inapplicabilité des règles techniques concernées, de sorte que celles-ci ne peuvent pas être opposées aux particuliers (34).

87. C'est pourquoi la juridiction de renvoi veut savoir si le quota belge de biocarburants constitue une règle technique au sens de la directive 98/34 et doit être notifié en conséquence.

88. Selon la jurisprudence, il découle à cet égard de l'article 1er, point 11, de la directive 98/34 que la notion de «règle technique» se décompose en trois catégories, à savoir, en premier lieu, la «spécification technique» au sens de l'article 1er, point 3, de cette directive, en deuxième lieu, l'«autre exigence» telle que définie à l'article 1er, point 4, de ladite directive et, en troisième lieu, l'interdiction de fabrication, d'importation, de commercialisation ou d'utilisation d'un produit visée à l'article 1er, point 11, de la même directive (35).

89. Le quota de biocarburants ne contient pas d'interdiction et il n'y a pas lieu de se pencher ici sur le point de savoir si le fait qu'il n'est pas nécessaire d'incorporer des biocarburants à chaque litre de carburant exclut que l'on ait affaire à une spécification technique, car il s'agit en tout cas d'une «autre exigence», telle que définie à l'article 1er, point 4, de la directive 98/34.

90. Selon la jurisprudence, pour avoir affaire à une autre exigence, il faut que les dispositions en question puissent influencer de manière significative la composition, la nature ou la commercialisation du produit concerné (36). Or, le quota de biocarburants influence la composition et la commercialisation de l'essence et des carburants diesel par le fait qu'il est mis en oeuvre en incorporant des biocarburants à ces produits.

91. La Cour constitutionnelle belge a invoqué l'article 10, paragraphe 1, premier tiret, de la directive 98/34, mais cette disposition ne supprime pas l'obligation de consultation. L'exception qu'elle prévoit ne s'applique en effet qu'aux mesures par lesquelles les États membres se conforment aux actes communautaires contraignants qui ont pour effet l'adoption de spécifications techniques ou de règles relatives aux services.

92. Le quota de biocarburants ne correspond cependant pas à une spécification de l'Union, mais traduit dans les faits une obligation de droit de l'Union qui laisse

aux États membres une ample marge d'appréciation pour sa mise en oeuvre. Pour éviter les erreurs dans le cadre de l'exercice de cette marge d'appréciation, la consultation de la Commission est en principe nécessaire.

93. La Commission observe cependant à juste titre que, dans le cas d'espèce, aucune consultation n'était en réalité nécessaire.

94. La Cour a en effet constaté que, eu égard à l'objectif de la directive 98/34 exposé au point 85 ci-dessus, des modifications apportées à un projet de règle technique déjà notifié à la Commission, conformément à l'article 8, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 98/34, qui ne comportent, par rapport au projet notifié, qu'un assouplissement des conditions d'utilisation du produit concerné et qui, partant, réduisent l'impact éventuel de la règle technique sur les échanges commerciaux, ne constituent pas un changement significatif du projet. De telles modifications ne sont donc pas soumises à l'obligation de notification préalable (37).

95. D'après la demande de décision préjudicielle, la Belgique a consulté la Commission à propos d'un projet antérieur, sur la base duquel les produits d'essence devaient contenir 7 % d'éthanol et les produits diesel 5 % d'esters méthyliques d'acides gras (38). La Commission avait fait valoir que l'article 3 de la directive sur les carburants fixe un plafond de 5 % d'éthanol pour l'essence, tandis que l'article 4 ne prévoit pas l'incorporation d'esters méthyliques d'acides gras dans les carburants diesel, alors que l'article 5 s'oppose à des réglementations prévoyant un quota déterminé de biocarburants pour chaque litre de carburant.

96. Le quota belge de biocarburants a été aménagé de façon à tenir compte de ces observations et de la modification survenue dans l'intervalle des articles 3 et 4 de la directive sur les carburants. Les quotas restent inférieurs aux plafonds prévus pour les produits d'essence et les produits diesel. Ils ne s'appliquent pas non plus nécessairement à chaque litre de carburant pris individuellement.

97. Il ne s'agit donc que d'assouplissements de la réglementation, qui ne nécessitent pas une nouvelle consultation de la Commission.

98. Il convient dès lors de répondre à la deuxième question que l'article 8 de la directive 98/34/CE impose en principe de notifier à la Commission comme constituant une autre exigence un projet de norme en vertu de laquelle les sociétés pétrolières enregistrées mettant à la consommation des produits d'essence et/ou des produits diesel doivent mettre également à la consommation, au cours de la même année civile, une certaine quantité de biocarburants durables, en les incorporant à l'essence ou au produit diesel. Cette obligation de notification ne s'applique toutefois pas lorsque le projet en question vise simplement à assouplir un projet déjà notifié.

V – Conclusion

99. Par ces motifs, je propose à la Cour de répondre à la question préjudicielle dans le sens suivant:

1. Les articles 3, 4, 5, 7 bis et 7 ter de la directive 98/70/CE , dans sa version modifiée par la directive 2009/30/CE, ne s'opposent pas à une disposition législative adoptée après le 25 juin 2009, en vertu de laquelle les sociétés pétrolières enregistrées mettant à la consommation des produits d'essence et/ou des produits diesel doivent également mettre à la consommation, au cours de la même année civile, une quantité de biocarburants durables, à savoir du bioéthanol, pur ou sous la forme de bio-ETBE, à concurrence d'au moins 4 % en volume de la quantité de produits d'essence mis à la consommation, et des esters méthyliques d'acides gras à concurrence d'au moins 4 % en volume de la quantité de produits diesel mis à la consommation, en les incorporant à l'essence ou au produit diesel, étant entendu que les critères de durabilité de l'article 7 ter de cette directive doivent avoir été respectés lors de la fabrication de ces biocarburants.

2. L'article 8 de la directive 98/34/CE impose en principe de notifier à la Commission comme constituant une autre exigence un projet de norme en vertu de laquelle les sociétés pétrolières enregistrées mettant à la consommation des produits d'essence et/ou des produits diesel doivent également mettre à la consommation, au cours de la même année civile, une certaine quantité de biocarburants durables, en les incorporant à l'essence ou au produit diesel. Cette obligation de notification ne s'applique toutefois pas lorsque le projet en question vise simplement à assouplir un projet déjà notifié.

---

1 – Langue originale: l'allemand.

---

2 – Directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2003 visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports (JO L 123, p. 42).

---

3 – Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE (JO L 140, p. 16).

---

4 – Directive 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les

émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE (JO L 140, p. 88).

---

5 – 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, p. 58).

---

6 – D'après la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, 'Énergies renouvelables: progrès accomplis pour atteindre l'objectif de 2020', du 31 janvier 2011 (COM/2011/31, p. 12), vingt États membres avaient à l'époque puis des engagements similaires.

---

7 – Directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 204, p. 37), dans la version résultant de la directive 2006/96/CE du Conseil du 20 novembre 2006 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la libre circulation des marchandises, en raison de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie (JO L 363, p. 81).

---

8 – Directive 98/70 dans la version résultant du règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003 portant adaptation à la décision 1999/468/CE du Conseil des dispositions relatives aux comités assistant la Commission dans l'exercice de ses compétences d'exécution prévues dans des actes soumis à la procédure visée à l'article 251 du traité CE (JO L 284, p. 1), telle qu'elle est restée applicable jusqu'au 25 juin 2009.

---

9 – Précitée à la note 3.

---

10 – *Moniteur belge* du 3 août 2009, page 51920.

---

11 – *Moniteur belge* du 30 juin 2011, page 37981.

---

12 – Arrêts de la Cour du 7 septembre 1999, Beck et Bergdorf (C-355/97, Rec. p. I-4977, point 22), du 5 décembre 2006, Cipolla e.a. (C-94/04 et C-202/04, Rec. p. I-11421, point 25), du 8 septembre 2009, Budějovický Budvar

(C-478/07, Rec. p. I-7721, point 63), et du 1er décembre 2011, Painer (C-145/10, non encore publié au Recueil, point 59).

---

13 – Concernant la possibilité d'invoquer des dispositions nouvelles avant l'expiration du délai de transposition, voir le point 57 ci-dessous.

---

14 – Arrêt de la Cour du 10 février 2009, Commission/Italie (C-110/05, Rec. p. I-519, point 33).

---

15 – Pour la libre circulation des travailleurs, voir l'arrêt du 10 mars 2011, Casteels (C-379/09, non encore publié au Recueil, point 22) ; pour la liberté d'établissement, voir l'arrêt du 11 mars 2010, Attanasio Group (C-384/08, Rec. p. I-2055 point 43) ; pour la libre prestation de services, voir les arrêts du 28 mars 1996, Guiot (C-272/94, Rec. p. I-1905, point 10), et du 4 octobre 2011, Football Association Premier League e.a. (C-403/08 et C-429/08, non encore publié au Recueil, point 85) ; enfin, pour la libre circulation des capitaux, voir l'arrêt du 12 décembre 2006, Test Claimants in the FII Group Litigation (C-446/04, Rec. p. I-11753, point 184).

---

16 – Arrêts de la Cour du 7 février 1979, Knoors (115/78, Rec. p. 399, point 17), du 30 novembre 1995, Gebhard (C-55/94, Rec. p. I-4165, point 37), et du 15 avril 2010, CIBA (C-96/08, Rec. p. I-2911, point 45).

---

17 – Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283, p. 51).

---

18 – DOC 52 2037/001 de la Chambre des Représentants de Belgique, du 9 juin 2009, pp. 17, 20 et s. (point 5.2.).

---

19 – Arrêt de la Cour constitutionnelle du 22 décembre 2010, Belgische Petroleum Unie e.a. (149/2010, point B.5.2.).

---

20 – Annexe 4 aux observations écrites de la Commission.

---

21 – Arrêt de la Cour du 4 juillet 2006, Adeneler e.a. (C-212/04, Rec. p. I-6057, point 119).

---

22 – Arrêts de la Cour du 15 novembre 2005, Commission/Autriche (C-320/03, Rec. p. I-9871, point 80), et du 14 juin 2007, Commission/Belgique (C-422/05, Rec. p. I-4749, point 52).

---

23 – Arrêt de la Cour du 10 septembre 2009, Plantanol (C-201/08, Rec. p. I-8343, point 35 et s.).

---

24 – Voir arrêt de la Cour du 14 décembre 2004, Radlberger Getränkegesellschaft et S. Spitz (C-309/02, Rec. p. I-11763, point 36).

---

25 – Voir le point 51 des présentes conclusions.

---

26 – Précité à la note 19, point B.11.

---

27 – Voir simplement les arrêts de la Cour du 20 septembre 1988, Commission/Danemark (302/86, Rec. p. 4607, point 8), du 9 juillet 1992, Commission/Belgique (C-2/90, Rec. p. I-4431, point 22), et l'arrêt Radlberger Getränkegesellschaft et S. Spitz (précité à la note 24, point 75).

---

28 – Arrêt Commission/Autriche (précité à la note 22, point 74 et ss.). Voir également l'arrêt du 13 mars 2001, PreussenElektra (C-379/98, Rec. p. I-2099, points 77 et ss.).

---

29 – Précité dans la note 23.

---

30 – Arrêt de la Cour du 18 décembre 1997, Inter-Environnement Wallonie (C-129/96, Rec. p. I-7411, point 45), du 4 juillet 2006, Adeneler e.a. (précité à la note 21, point 121), du 14 juin 2007, Commission/Belgique (précité à la note 22, point 62), et du 26 mai 2011, Stichting Natuur en Milieu e.a. (C-165/09 à C-167/09, non encore publié au Recueil, point 78).

---

31 – Voir, par exemple, nos conclusions du 18 mai 2004, Wippel (C-313/02, Rec. 2004 p. I-9483, point 60), du 27 octobre 2005, Adeneler e. a. (C-212/04, Rec. 2006, p. I-6057, point 48), et du 16 décembre 2010, Stichting Natuur en Milieu e. a. (C-165/09 à C-167/09, non encore publiées au Recueil, points 83 et s.).

---

32 – Voir, aux points 58 à 63 de nos conclusions Wippel et aux points 45 à 53 de nos conclusions Adeneler, toutes deux citées dans la note 31, les considérations développées au sujet de l'interprétation conforme à la directive avant l'expiration du délai de transposition.

---

33 – Arrêts du 15 avril 2010, Sandström (C-433/05, Rec. p. I-2885, point 42), et du 9 juin 2011, Intercommunale Intermosane et Fédération de l'industrie et du gaz (C-361/10, non encore publié au Recueil, point 10, avec la jurisprudence qui y est citée).

---

34 – Arrêt Sandström (précité à la note 33, point 43).

---

35 – Arrêt Intercommunale Intermosane et Fédération de l'industrie et du gaz (précité à la note 33, point 11, avec la jurisprudence qui y est citée).

---

36 – Arrêt Intercommunale Intermosane et Fédération de l'industrie et du gaz (précité à la note 33, point 20, avec la jurisprudence qui y est citée).

---

37 – Arrêt Sandström (précité à la note 33, point 47).

---

38 – Précité à la note 19, point B.5.1.

Fuente: Texto original del fallo aportado por UAIPIT-Portal Internacional de la Universidad de Alicante en PI y SI- http://www.uaipit.com.