



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6110

Projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Date de dépôt : 03-02-2010

Date de l'avis du Conseil d'État : 29-06-2010

Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
20-07-2010	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
03-02-2010	Déposé	6110/00	<u>5</u>
22-04-2010	Avis de la Chambre des Salariés (15.4.2010)	6110/01	<u>17</u>
26-04-2010	Corrigendum Ce document annule et remplace le document parlementaire 6110/00 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.1.2010) 2) Texte du projet de loi 3) Exposé des motifs 4) Commentair [...]	6110/0A	<u>22</u>
04-05-2010	Avis du Conseil d'Etat (4.5.2010)	6110/02	<u>34</u>
03-06-2010	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6110/03	<u>39</u>
29-06-2010	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (29.6.2010)	6110/04	<u>48</u>
08-07-2010	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6110/05	<u>51</u>
13-07-2010	Avis de la Chambre de Commerce (28.6.2010)	6110/06	<u>68</u>
20-07-2010	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (20-07-2010) Evacué par dispense du second vote (20-07-2010)	6110/07	<u>77</u>
08-07-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (33) de la reunion du 8 juillet 2010	33	<u>80</u>
07-07-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (32) de la reunion du 7 juillet 2010	32	<u>86</u>
02-06-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (27) de la reunion du 2 juin 2010	27	<u>94</u>
24-02-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (15) de la reunion du 24 février 2010	15	<u>187</u>
12-08-2010	Publié au Mémorial A n°135 en page 2194	6110	<u>208</u>

Résumé

6110 RESUME

Depuis sa création l'UE a fait du développement de la concurrence économique un des objectifs principaux de sa politique. Le cadre juridique général pour la concurrence a été institué par le Traité de Rome de 1957. Le Traité de Rome reconnaît déjà que ce cadre juridique général n'est pas adapté à tous les secteurs de l'économie. C'est dans cet ordre d'idées qu'il propose l'élaboration „*d'une politique commune dans le domaine des transports*“. L'élaboration d'une politique commune des transports, notamment pour le secteur ferroviaire, a été rendue nécessaire par l'évolution du marché durant les années 80 et le début des années 90.

Afin d'assurer la pérennité du rail, la Commission européenne entend revitaliser le secteur ferroviaire et le soumettre au même régime de concurrence que celui qui régit les autres moyens de transport. Pour atteindre cet objectif, la Commission poursuit sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire entamée depuis le début des années 90 et s'efforce de créer les conditions-cadres d'un futur marché commun des transports ferroviaires.

Avec l'adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Le premier paquet ferroviaire vise surtout à aligner le secteur ferroviaire sur un régime semblable à celui des autres modes de transport.

Le deuxième paquet ferroviaire est consacré à la lutte contre la détérioration des parts de marché du rail et complète les mesures prises dans le cadre du premier paquet ferroviaire. Il vise à créer et à accélérer l'intégration de l'espace ferroviaire européen. Le but à atteindre est l'ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de fret et l'interopérabilité du réseau ferré. Les mesures prévues dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire constituent le complément indispensable du premier paquet ferroviaire en assurant le maintien d'un haut niveau de sécurité.

Le projet de loi 6110 s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, et en particulier de la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Il concerne l'institution d'un organisme de contrôle en matière ferroviaire et est structuré comme suit :

- le 1er chapitre prévoit que la mission de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR). Ce chapitre définit les notions de „régulateur“ et de „candidat“ et précise les missions confiées au régulateur ;
- le 2ème chapitre concerne le traitement des litiges et précise dans quels cas le candidat peut saisir le régulateur ;
- le 3ème chapitre parle des sanctions administratives ;
- le chapitre 4 décrit le financement du régulateur ;
- le chapitre 5 prévoit certaines dispositions modificatives et abrogatoires.

6110/00

N° 6110**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

*(Dépôt: le 3.2.2010)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.1.2010).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	6
4) Commentaire des articles	8
5) Fiche financière	9

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement des chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Palais de Luxembourg, le 27 janvier 2010

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1 – *Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions*

Art. 1er.– La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).

Art. 2.– 1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le „régulateur“, est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

2. On entend par „candidat“ toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 3.– 1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions ci-après dénommé le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur fer-

roviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et/ou de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

5. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

6. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire d'autres Etats membres. Les organismes de contrôle nationaux échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels dans l'ensemble de la Communauté. Dans des cas particuliers, les organismes de contrôle doivent coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public.

7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Art. 4.– 1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.

Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.

2. A partir du 1er janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

3. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent notamment de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

Chapitre 2 – Traitement des litiges

Art. 5.– 1. Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:

- a) à l'exercice du droit d'accès au réseau;
- b) au contenu du document de référence du réseau (DRR);
- c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;

- d) au système de tarification;
- e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;
- f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares;
- g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillou ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui, après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non discriminatoire et proportionnée les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

Chapitre 3 – Sanctions administratives

Art. 6.– Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes:

- a) en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;
- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.- (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement.

- b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après

mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.

- c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.
- d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.
- e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.
- f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.
- g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.
- h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.
- i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.
- j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Chapitre 4 – Financement du régulateur

Art. 7.– Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Chapitre 5 – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 8.– L'article 10 paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant:

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Art. 9.– L'article 22 paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Art. 10.– Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Art. 11.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi sur la régulation du marché ferroviaire“.

Art. 12.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Le droit ferroviaire communautaire

Depuis sa création l'Union européenne a fait du développement de la concurrence économique un des objectifs principaux de sa politique. Le cadre juridique général a été institué par le Traité de Rome de 1957. Le traité de Rome reconnaît déjà que ce cadre juridique général établi pour la concurrence n'est pas adapté à tous les secteurs de l'économie. C'est dans cet ordre d'idées que l'article 3 du Traité de Rome propose l'élaboration „*d'une politique commune dans le domaine des transports*“. L'élaboration d'une politique commune des transports, notamment pour le secteur ferroviaire, a été rendue nécessaire par l'évolution du marché durant les années 80 et le début des années 90.

Afin d'assurer la pérennité du rail, la Commission européenne entend revitaliser le secteur ferroviaire et soumettre le transport ferroviaire au même régime de concurrence que celui qui régit les autres moyens de transport. Pour atteindre cet objectif, la Commission poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire entamée depuis le début des années 90 et s'efforce de créer parallèlement les conditions-cadres d'un futur marché commun des transports ferroviaires.

Avec l'adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Le premier paquet ferroviaire vise surtout à aligner le secteur ferroviaire sur un régime semblable à celui des autres modes de transport.

Le deuxième paquet ferroviaire est consacré à la lutte contre la détérioration des parts de marché du rail et complète les mesures prises dans le cadre du premier paquet ferroviaire. Il vise à créer et à accélérer l'intégration de l'espace ferroviaire européen.

Le but à atteindre est l'ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de fret et l'interopérabilité du réseau ferré. Les mesures prévues dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire constituent le complément indispensable du premier paquet ferroviaire en assurant le maintien d'un haut niveau de sécurité.

Le présent projet de loi, qui s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, concerne l'institution d'un organisme de contrôle en matière ferroviaire.

1.2. Les objectifs de la loi en projet

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et en particulier de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Le projet de loi prévoit l'institution d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire, dénommé le „régulateur“ et définit les missions de ce dernier.

L'article 22*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 prévoit qu'une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification. Une commission spéciale désignée par le ministre instruit les requêtes introduites et le ministre statue ensuite sur ces dernières et prend une décision motivée. Ce texte légal, qui sera abrogé dans le cadre du présent projet de loi prévoit donc déjà l'existence d'un organisme de contrôle.

La Commission européenne critique que l'organisme de contrôle soit une commission spéciale composée uniquement de fonctionnaires du Ministère des Transports. La Commission désire avoir des structures fixes et indépendantes. L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Ainsi doit-il être fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

La directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle en matière ferroviaire dont les attributions sont énumérées à l'article 30 de ladite directive.

Le présent projet de loi prévoit que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg, et sera dénommé „régulateur“. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Le régulateur est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Les conditions d'accès au réseau ferré national ne doivent pas entraver le développement de la libre concurrence et le libre échange des personnes et des marchandises. Le régulateur doit être indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de tarification et de tout organisme de répartition et ce sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il doit être en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public et ce en application de la directive 2007/58/CE, article 2 paragraphe 5. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire d'autres Etats membres.

Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut formuler toute recommandation. Il est autorisé à établir des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire. Il donne en outre son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures. Le régulateur se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures. Il est également chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

La loi en projet met en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure un candidat peut saisir le régulateur. Ensuite le projet de loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

Un candidat, c'est-à-dire toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Le projet de loi prévoit que les décisions prises par le régulateur sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif. La possibilité d'un recours juridictionnel contre les décisions du régulateur est prévu dans la directive 2001/14/CE, article 30 paragraphe 6.

La loi en projet donne également au régulateur le pouvoir de sanctionner des manquements des acteurs du secteur ferroviaire. Le régulateur a la possibilité de prononcer une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré et ce pendant une durée limitée ou une amende d'ordre.

1.3. La structure du projet de loi

Le 1er chapitre du projet de loi prévoit que la mission de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR). Ce chapitre définit les notions de „régulateur“ et de „candidat“ et précise les missions confiées au régulateur.

Le 2ème chapitre concerne le traitement des litiges et précise dans quels cas le candidat peut saisir le régulateur. Ensuite la procédure devant le régulateur est décrite et différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation sont énumérées.

Le 3ème chapitre parle des sanctions administratives proprement dites.

Le financement du régulateur est décrit dans le chapitre 4.

Finalement le chapitre 5 prévoit certaines dispositions modificatives et abrogatoires.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er précise que la fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) et fait ainsi droit à l'article 30 paragraphe 1er de la directive 2001/14/CE, qui prévoit que les Etats membres instituent un organisme de contrôle.

ad article 2

En exécution de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, l'article 2 précise la mission principale du régulateur et définit la notion de „candidat“, notion de référence utilisée dans le cadre du projet de loi sous examen.

ad article 3

L'article 3 approfondit les missions du régulateur et fait droit au paragraphe 1er de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, ainsi qu'au paragraphe 5 de l'article 2 de la directive 2007/58/CE en précisant que le régulateur est un organisme totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et/ou de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

Conformément à l'article 1er paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE et à l'article 31 de la directive 2001/14/CE, les différents organismes de contrôle des Etats membres procèdent à un échange d'informations.

ad article 4

L'article 4 porte transposition de l'article 1er paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE, en prévoyant qu'il incombe au régulateur de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents et ce à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées. En application de l'article 2 paragraphe 4, 5bis de la directive 2007/58/CE, le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres. En vertu du paragraphe 3 de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire.

ad article 5

L'article 5, qui parle du traitement des litiges, transpose en droit national l'article 30, paragraphes 2, 4, 5 et 6 de la directive 2001/14/CE, ainsi que l'article 1er, paragraphe 8, 3ter de la directive 2007/58/CE. Cet article précise les cas dans lesquels le régulateur peut être saisi par un candidat, ainsi que les détails de l'instruction et de la procédure devant le régulateur. Cette disposition légale nationale contient également la possibilité de former un recours juridictionnel contre la décision de l'organisme de contrôle.

ad article 6

L'article 6 prévoit diverses sanctions administratives qui peuvent être prononcées par le régulateur en cas de manquements des acteurs du secteur du transport ferroviaire. Cet article précise également que l'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

ad article 7

L'article 7 a pour objet de définir les modalités de financement du régulateur.

ad article 8

L'article 8 complète l'article 10 paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en y incluant les frais de fonctionnement du régulateur.

ad article 9

L'article 9 modifie l'article 22 paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

ad article 10

L'article 10 porte abrogation des paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que de l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Cet article abroge également les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la même loi, devenus superfétatoires par les stipulations de la présente loi.

ad article 11

L'article 11 définit la forme abrégée sous laquelle il peut être fait référence à la présente loi.

ad article 12

L'article 12 arrête la date de mise en vigueur de la présente loi.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et en particulier de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Le projet de loi prévoit l'institution d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire, dénommé le „régulateur“ et définit les missions de ce dernier.

L'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 prévoit qu'une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification. Une commission spéciale désignée par le ministre instruit les requêtes introduites et le ministre statue ensuite sur ces dernières et prend une décision motivée. Ce texte légal, qui sera abrogé dans le cadre du présent projet de loi prévoit donc déjà l'existence d'un organisme de contrôle.

La Commission européenne critique que l'organisme de contrôle soit une commission spéciale composée uniquement de fonctionnaires du Ministère des Transports. La Commission désire avoir des structures fixes et indépendantes. L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Ainsi doit-il être fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

La directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle en matière ferroviaire dont les attributions sont énumérées à l'article 30 de ladite directive.

Le présent projet de loi prévoit que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg, et sera dénommé „régulateur“. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Le régulateur est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Les conditions d'accès au réseau ferré national ne doivent pas entraver le développement de la libre concurrence et le libre échange des personnes et des marchandises. Le régulateur doit être indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de tarification et de tout organisme de répartition et ce sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il doit être en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public et ce en application de la directive 2007/58/CE, article 2 paragraphe 5. Le régulateur se concerta avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire d'autres Etats membres.

Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut formuler toute recommandation. Il est autorisé à établir des statistiques et émet un avis sur la

fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire. Il donne en outre son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures. Le régulateur se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures. Il est également chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

La loi en projet met en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure un candidat peut saisir le régulateur. Ensuite le projet de loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

Un candidat, c'est-à-dire toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Le projet de loi prévoit que les décisions prises par le régulateur sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif. La possibilité d'un recours juridictionnel contre les décisions du régulateur est prévue dans la directive 2001/14/CE, article 30 paragraphe 6.

La loi en projet donne également au régulateur le pouvoir de sanctionner des manquements des acteurs du secteur ferroviaire. Le régulateur a la possibilité de prononcer une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré et ce pendant une durée limitée ou une amende d'ordre.

Etant donné que pendant les trois dernières années d'existence sous sa forme actuelle, l'organisme de contrôle n'a été saisi d'aucune plainte, il est à prévoir que les frais se limiteront principalement à garantir une fonction de surveillance du marché ferroviaire. L'Institut Luxembourgeois de Régulation, établissement public indépendant doté de la personnalité juridique, a prévu pour l'exercice 2010 un montant de 115.200 € pour couvrir les frais de personnel en vue d'assurer la régulation du marché ferroviaire. L'ILR recrutera en 2010 4 économistes et 2 juristes en vue de renforcer son équipe.

De ce renforcement de l'effectif sont prévus d'être affectés à la régulation du marché ferroviaire: 70% d'une tâche complète de juriste et 30% d'une tâche complète d'un économiste.

Il est prévu de rémunérer les frais de fonctionnement sur base des redevances d'infrastructure encaissées pour compte de l'Etat.

Service Central des Imprimés de l'Etat

6110/01

N° 6110¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A. la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B. la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C. de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D. de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(15.4.2010)

Par lettre du 8 mars 2010, Monsieur Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition en droit national du 3e paquet ferroviaire et procède plus particulièrement à l'institution au Luxembourg d'un autre organisme de contrôle en matière ferroviaire.

*

**I. LE CONTROLE EN MATIERE FERROVIAIRE PASSE
DU MINISTRE DES TRANSPORTS A L'INSTITUT LUXEM-
BOURGEOIS DE REGULATION (ILR)**

1. L'article 22bis de la loi du 11 juin 1999 prévoit déjà un système de contrôle, consistant dans la possibilité pour chaque entreprise ferroviaire, s'estimant victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice ou désirant introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou de tarification, de saisir le Ministre, lequel désigne une commission spéciale qui instruit lesdites requêtes pour permettre au Ministre d'y réagir par décision motivée.

Or, par rapport à ce système la Commission européenne a invoqué des critiques ayant trait à l'indépendance et à l'impartialité des membres de cette commission spéciale, composée notamment de fonctionnaires du Ministère des Transports, et a requis l'instauration d'un organisme de contrôle fonctionnellement indépendant de toute autorité intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

Tenant compte de ces prémisses, le présent projet de loi traduit le choix du législateur de confier désormais le rôle d'organisme national de contrôle en matière ferroviaire à l'Institut luxembourgeois

de Régulation (ILR) dont les membres doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire. Le projet luxembourgeois tient rigoureusement compte de ces exigences communautaires relatives à l'impartialité et l'indépendance de l'organe de contrôle en intégrant les passages y relatifs prévus aux articles 30 de la directive 2001/14/CE et 2 § 5 de la directive 2007/58 CE dans le futur texte de loi.

Bien que la Chambre des salariés puisse comprendre les soucis relatifs à l'impartialité et l'indépendance des acteurs de contrôle du système actuel soulevés par la Commission européenne, elle se pose néanmoins la question de savoir si de telles garanties n'auraient pas également pu être assurées par le système en vigueur. Ce d'autant plus que la directive 2001/14/CE prévoit explicitement dans son article 30 que „cet organisme (de contrôle), ... peut être le ministère chargé des questions de transports ...“.

La désignation par le présent projet de loi d'un interlocuteur autonome absolument neutre et donc par définition totalement étranger aux transports ferroviaires requiert en effet la mise en place de nouvelles compétences personnelles et matérielles spécifiques, risquant éventuellement de décélérer davantage la prise de décision en cause ce qui pourrait le cas échéant compromettre l'efficacité et le bon fonctionnement du système.

*

II. LES MISSIONS ET ATTRIBUTIONS DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE

2. A titre liminaire, notre Chambre salariale rappelle la nécessité de veiller à la préservation du noyau dur du service public ferroviaire national. Aucune ingérence par le nouveau régulateur, notamment dans l'organisation de ce service public, ne saurait être admise et son intervention doit se limiter strictement au contexte prévu par les réglementations communautaires.

3. Le projet de loi procède d'abord à la définition de la mission principale du régulateur, qui est une autorité publique chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

4. Le „candidat“ pouvant recourir à l'organe de contrôle est toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

5. Le régulateur se voit confier une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et obtient à ce titre divers moyens d'action et certaines prérogatives: Il peut procéder à de larges consultations, formuler et publier des recommandations, établir des statistiques sur base de données collectées. Le projet de loi détermine divers régimes de traitement de ces données en fonction des destinataires et des limites liées à la confidentialité ou/et au secret professionnel. Le régulateur se concerta en outre avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire d'autres Etats membres et est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques nationales et européennes.

6. En ce qui concerne les dessertes intérieures à l'occasion de transports internationaux de voyageurs, le projet de loi prévoit que le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré afin de permettre, le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.

La Chambre des salariés estime que cette formulation ne reflète pas l'esprit de la directive 2007/58 CE qui prévoit notamment dans son considérant 8 ainsi que dans son article premier paragraphe 8 (3bis) les prérogatives résiduelles des Etats membres en vue de préserver leur marché national. En effet, en vertu de ces dispositions, l'introduction de nouveaux services librement accessibles et internationaux comportant des arrêts intermédiaires ne devrait pas être utilisée pour réaliser l'ouverture du marché pour les services intérieurs de transport de voyageurs, mais devrait simplement concerner

les arrêts qui sont connexes au trajet international. Dans ce contexte, il appartient à l'organisme de contrôle de déterminer si tel est l'objet principal du service.

Par son considérant 10 et plus particulièrement dans son article premier § 8 (3ter), la directive attribue au ministre un pouvoir de limitation, voire même d'interdiction du droit d'accès au marché national en cas d'atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public. Il appartient au régulateur de se prononcer sur l'équilibre économique d'un contrat de service public et il se voit également attribuer compétence pour autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

Afin de suivre la logique du législateur communautaire, la Chambre des salariés propose d'amender les alinéas 1 et 2 du §1 de l'article 4 du texte luxembourgeois dans le sens suivant:

Art. 4. 1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré. afin de permettre, le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ses dessertes intérieures.

Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.

7. L'article 4 paragraphe 3 du projet de loi prévoit que le régulateur „avise la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire“.

La CSL estime qu'une formulation légèrement aménagée dans le sens: „le régulateur émet un avis sur les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure“ traduirait mieux le contenu de l'article 30 § 3 de la directive 2001/14 CE, qui prévoit qu'il appartient au gestionnaire de l'infrastructure de fixer lesdites redevances, l'organisme de contrôle veillant à leur conformité aux prescriptions communautaires et à leur caractère non discriminatoire.

8. Le projet de loi met encore en place au profit de l'instance régulatrice un système de traitement administratif des litiges, passible d'un recours en annulation devant les juridictions administratives. Outre la détermination des divers cas d'ouverture, le texte légal fixe les conditions de forme d'ordre procédural, les effets juridiques des décisions émanant de l'organe régulateur ainsi que son pouvoir de sanction, voire sa possibilité d'éditer des mesures conservatoires en cas d'urgence.

La Chambre des salariés constate une nette tendance des auteurs du projet de loi à élargir le contentieux par rapport aux termes de la directive 2007/58 en ce qui concerne notamment les cas d'ouverture des recours portés devant l'organisme de contrôle.

Comme une telle démarche risque d'entraver le service public national, notre Chambre professionnelle ne saurait y marquer son accord et revendique à persister dans l'approche plus restrictive préconisée par le droit communautaire qui se limite à énumérer les cas d'ouverture suivants:

Article 30 de la directive 2001/14 CE:

Un candidat peut saisir cet organisme dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure ou, le cas échéant, par l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne:

- a) le document de référence du réseau;*
- b) les critères contenus dans ce document;*
- c) la procédure de répartition et ses résultats;*
- d) le système de tarification;*
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;*
- f) le certificat de sécurité, l'application et le contrôle des normes et règles de sécurité.*

Notre Chambre sollicite dans ce contexte une transposition littérale du texte des directives communautaires.

Pour le cas où le législateur choisit de ne pas suivre cette approche restrictive et décide de maintenir le texte actuellement projeté, la Chambre des salariés revendique la suppression de l'hypothèse visée sous le point g) de l'article 5. Par ailleurs, il convient dans le cas de figure prévu au point f) de cet article 5 de remplacer les termes de „prescriptions minimales“ par „facilités essentielles“.

9. Le régime des sanctions administratives est spécifié à l'article 6 du projet de loi, qui définit les règles de forme (mise en demeure préalable, instruction et procédure contradictoire, délai de forclusion), les manquements susceptibles d'être appréhendés par l'instance régulatrice, la nature des sanctions (interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré, amendes d'ordres) ainsi que les voies de recours (recours en réformation devant le tribunal administratif).

Au niveau de l'agencement de ce volet contentieux du futur texte de loi, la Chambre des salariés propose une présentation légèrement différente, regroupant les chapitres 2 et 3 du projet dans un chapitre unique avec l'introduction le cas échéant d'autres subdivisions en sections, voire paragraphes, ce qui pourrait contribuer à une meilleure lisibilité du texte:

Chapitre 2: Traitement des litiges

Section 1: Le pouvoir décisionnel du régulateur

- § 1 Cas d'ouverture pour la saisine
- § 2 Règles de forme et déroulement procédural
- § 3 Effets des décisions du régulateur
- § 4 Procédure d'urgence
- § 5 Voies de recours

Section 2: Le pouvoir de sanction du régulateur

- § 1 Manquements visés
- § 2 Conditions de forme et de procédure
- § 3 Sanctions
- § 4 Voies de recours

10. Finalement le projet de loi détermine les modalités de financement de l'organe régulateur, dont les frais de fonctionnement sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour le compte de l'Etat.

*

La Chambre des salariés sollicite une version amendée du projet de loi sous rubrique, tenant compte des remarques formulées dans le cadre du présent avis.

Luxembourg, le 15 avril 2010

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Pour la Chambre des Salariés,

Le Président,
Jean-Claude REDING

6110/0A

N° 6110^A**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

CORRIGENDUM*Ce document annule et remplace le document parlementaire 6110***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.1.2010).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	6
4) Commentaire des articles	8
5) Fiche financière	9

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Palais de Luxembourg, le 27 janvier 2010

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1 – *Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions*

Art. 1er.— La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).

Art. 2.— 1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le „régulateur“, est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

2. On entend par „candidat“ toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 3.— 1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions ci-après dénommé le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur fer-

roviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et/ou de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

5. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

6. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire d'autres Etats membres. Les organismes de contrôle nationaux échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels dans l'ensemble de la Communauté. Dans des cas particuliers, les organismes de contrôle doivent coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public.

7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Art. 4.– 1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.

Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.

2. A partir du 1er janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

3. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent notamment de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

Chapitre 2 – Traitement des litiges

Art. 5.– 1. Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:

a) à l'exercice du droit d'accès au réseau;

- b) au contenu du document de référence du réseau (DRR);
- c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;
- d) au système de tarification;
- e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;
- f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares;
- g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

Chapitre 3 – Sanctions administratives

Art. 6.– 1. Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes:

- a) en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;

- une amende d’ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l’intéressé, à l’ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.– (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement.
- b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l’infrastructure ou l’entreprise ferroviaire ne s’est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d’un traitement inéquitable, d’une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l’accès au réseau ferré en application de l’article 5.
- c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire, soit d’un candidat, soit d’une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d’informations ou à l’obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l’intéressé en demeure de s’y conformer dans un délai de deux mois.
- d) Lorsque l’intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.
- e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l’entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.
- f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s’il n’a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.
- g) Le régulateur peut assortir ses décisions d’une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l’astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.
- h) L’instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.
- i) La décision du régulateur, assortie ou non d’une astreinte, est susceptible d’un recours en réformation devant le tribunal administratif.
- j) La perception des amendes d’ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l’Administration de l’Enregistrement et des Domaines.

Chapitre 4 – Financement du régulateur

Art. 7.– Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l’organisation interne nécessaires à l’accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l’article 5, paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d’infrastructures encaissées pour compte de l’Etat.

Chapitre 5 – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 8.– L’article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l’infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant:

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Art. 9.– L’article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

La mission de répartition des capacités de l’infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l’Administration des Chemins de Fer.

Art. 10.– Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l’article 22 ainsi que l’article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l’article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l’accès à l’infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Art. 11.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l’intitulé suivant: „loi sur la régulation du marché ferroviaire“.

Art. 12.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

*

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

1.1. Le droit ferroviaire communautaire

Depuis sa création l’Union européenne a fait du développement de la concurrence économique un des objectifs principaux de sa politique. Le cadre juridique général a été institué par le Traité de Rome de 1957. Le traité de Rome reconnaît déjà que ce cadre juridique général établi pour la concurrence n’est pas adapté à tous les secteurs de l’économie. C’est dans cet ordre d’idées que l’article 3 du Traité de Rome propose l’élaboration „d’une politique commune dans le domaine des transports“. L’élaboration d’une politique commune des transports, notamment pour le secteur ferroviaire, a été rendue nécessaire par l’évolution du marché durant les années 80 et le début des années 90.

Afin d’assurer la pérennité du rail, la Commission européenne entend revitaliser le secteur ferroviaire et soumettre le transport ferroviaire au même régime de concurrence que celui qui régit les autres moyens de transport. Pour atteindre cet objectif, la Commission poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire entamée depuis le début des années 90 et s’efforce de créer parallèlement les conditions-cadres d’un futur marché commun des transports ferroviaires.

Avec l’adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l’infrastructure ferroviaire. Le premier paquet ferroviaire vise surtout à aligner le secteur ferroviaire sur un régime semblable à celui des autres modes de transport.

Le deuxième paquet ferroviaire est consacré à la lutte contre la détérioration des parts de marché du rail et complète les mesures prises dans le cadre du premier paquet ferroviaire. Il vise à créer et à accélérer l’intégration de l’espace ferroviaire européen.

Le but à atteindre est l’ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de fret et l’interopérabilité du réseau ferré. Les mesures prévues dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire constituent le complément indispensable du premier paquet ferroviaire en assurant le maintien d’un haut niveau de sécurité.

Le présent projet de loi, qui s’inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, concerne l’institution d’un organisme de contrôle en matière ferroviaire.

1.2. Les objectifs de la loi en projet

Le présent projet de loi s’inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et en particulier de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d’infrastructure ferroviaire et la tarification de l’infrastructure ferroviaire. Le projet de loi prévoit l’institution d’un organisme de contrôle du marché ferroviaire, dénommé le „régulateur“ et définit les missions de ce dernier.

L’article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 prévoit qu’une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu’elle s’estime être victime d’un traitement inéquitable, d’une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l’organisme de répartition ou par l’organisme de tarification. Une commission spéciale désignée par le ministre instruit les requêtes introduites et le ministre statue ensuite sur ces dernières et prend une décision motivée. Ce texte légal, qui sera abrogé dans le cadre du présent projet de loi, prévoit donc déjà l’existence d’un organisme de contrôle.

La Commission européenne critique que l'organisme de contrôle soit une commission spéciale composée uniquement de fonctionnaires du Ministère des Transports. La Commission désire avoir des structures fixes et indépendantes. L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Ainsi doit-il être fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

La directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle en matière ferroviaire dont les attributions sont énumérées à l'article 30 de ladite directive.

Le présent projet de loi prévoit que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg, et sera dénommé „régulateur“. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Le régulateur est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Les conditions d'accès au réseau ferré national ne doivent pas entraver le développement de la libre concurrence et le libre échange des personnes et des marchandises. Le régulateur doit être indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de tarification et de tout organisme de répartition et ce sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il doit être en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public et ce en application de la directive 2007/58/CE, article 2, paragraphe 5. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire d'autres Etats membres.

Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut formuler toute recommandation. Il est autorisé à établir des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire. Il donne en outre son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures. Le régulateur se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures. Il est également chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

La loi en projet met en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure un candidat peut saisir le régulateur. Ensuite le projet de loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

Un candidat, c'est-à-dire toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Le projet de loi prévoit que les décisions prises par le régulateur sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif. La possibilité d'un recours juridictionnel contre les décisions du régulateur est prévu dans la directive 2001/14/CE, article 30, paragraphe 6.

La loi en projet donne également au régulateur le pouvoir de sanctionner des manquements des acteurs du secteur ferroviaire. Le régulateur a la possibilité de prononcer une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré et ce pendant une durée limitée ou une amende d'ordre.

1.3. La structure du projet de loi

Le 1er chapitre du projet de loi prévoit que la mission de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR). Ce chapitre définit les notions de „régulateur“ et de „candidat“ et précise les missions confiées au régulateur.

Le 2ème chapitre concerne le traitement des litiges et précise dans quels cas le candidat peut saisir le régulateur. Ensuite la procédure devant le régulateur est décrite et différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation sont énumérées.

Le 3ème chapitre parle des sanctions administratives proprement dites.

Le financement du régulateur est décrit dans le chapitre 4.

Finalement le chapitre 5 prévoit certaines dispositions modificatives et abrogatoires.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er précise que la fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) et fait ainsi droit à l'article 30, paragraphe 1er de la directive 2001/14/CE, qui prévoit que les Etats membres instituent un organisme de contrôle.

ad article 2

En exécution de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, l'article 2 précise la mission principale du régulateur et définit la notion de „candidat“, notion de référence utilisée dans le cadre du projet de loi sous examen.

ad article 3

L'article 3 approfondit les missions du régulateur et fait droit au paragraphe 1er de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, ainsi qu'au paragraphe 5 de l'article 2 de la directive 2007/58/CE en précisant que le régulateur est un organisme totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et/ou de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

Conformément à l'article 1er, paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE et à l'article 31 de la directive 2001/14/CE, les différents organismes de contrôle des Etats membres procèdent à un échange d'informations.

ad article 4

L'article 4 porte transposition de l'article 1er, paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE, en prévoyant qu'il incombe au régulateur de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents et ce à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées. En application de l'article 2, paragraphe 4, 5bis de la directive 2007/58/CE, le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres. En vertu du paragraphe 3 de l'article 30 de la directive 2001/14/CE le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire.

ad article 5

L'article 5, qui parle du traitement des litiges, transpose en droit national l'article 30, paragraphe 2, 4, 5 et 6 de la directive 2001/14/CE, ainsi que l'article 1er, paragraphe 8, 3ter de la directive 2007/58/CE. Cet article précise les cas dans lesquels le régulateur peut être saisi par un candidat, ainsi que les détails de l'instruction et de la procédure devant le régulateur. Cette disposition légale nationale contient également la possibilité de former un recours juridictionnel contre la décision de l'organisme de contrôle.

ad article 6

L'article 6 prévoit diverses sanctions administratives qui peuvent être prononcées par le régulateur en cas de manquements des acteurs du secteur du transport ferroviaire. Cet article précise également que l'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

ad article 7

L'article 7 a pour objet de définir les modalités de financement du régulateur.

ad article 8

L'article 8 complète l'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en y incluant les frais de fonctionnement du régulateur.

ad article 9

L'article 9 modifie l'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

ad article 10

L'article 10 porte abrogation des paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que de l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Cet article abroge également les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la même loi, devenus superfétatoires par les stipulations de la présente loi.

ad article 11

L'article 11 définit la forme abrégée sous laquelle il peut être fait référence à la présente loi.

ad article 12

L'article 12 arrête la date de mise en vigueur de la présente loi.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi sous examen s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen et le Conseil et en particulier de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Le projet de loi prévoit l'institution d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire, dénommé le „régulateur“ et définit les missions de ce dernier.

L'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 prévoit qu'une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification. Une commission spéciale désignée par le ministre instruit les requêtes introduites et le ministre statue ensuite sur ces dernières et prend une décision motivée. Ce texte légal, qui sera abrogé dans le cadre du présent projet de loi prévoit donc déjà l'existence d'un organisme de contrôle.

La Commission européenne critique que l'organisme de contrôle soit une commission spéciale composée uniquement de fonctionnaires du Ministère des Transports. La Commission désire avoir des structures fixes et indépendantes. L'organisme de contrôle devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Ainsi doit-il être fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

La directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle en matière ferroviaire dont les attributions sont énumérées à l'article 30 de ladite directive.

Le présent projet de loi prévoit que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg, et sera dénommé „régulateur“. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Le régulateur est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux

différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Les conditions d'accès au réseau ferré national ne doivent pas entraver le développement de la libre concurrence et le libre échange des personnes et des marchandises. Le régulateur doit être indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de tarification et de tout organisme de répartition et ce sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il doit être en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public et ce en application de la directive 2007/58/CE, article 2, paragraphe 5. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire d'autres États membres.

Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut formuler toute recommandation. Il est autorisé à établir des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire. Il donne en outre son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures. Le régulateur se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures. Il est également chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

La loi en projet met en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure un candidat peut saisir le régulateur. Ensuite le projet de loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

Un candidat, c'est-à-dire toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Le projet de loi prévoit que les décisions prises par le régulateur sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif. La possibilité d'un recours juridictionnel contre les décisions du régulateur est prévue dans la directive 2001/14/CE, article 30, paragraphe 6.

La loi en projet donne également au régulateur le pouvoir de sanctionner des manquements des acteurs du secteur ferroviaire. Le régulateur a la possibilité de prononcer une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré et ce pendant une durée limitée ou une amende d'ordre.

Etant donné que pendant les trois dernières années d'existence sous sa forme actuelle, l'organisme de contrôle n'a été saisi d'aucune plainte, il est à prévoir que les frais se limiteront principalement à garantir une fonction de surveillance du marché ferroviaire. L'Institut Luxembourgeois de Régulation, établissement public indépendant doté de la personnalité juridique, a prévu pour l'exercice 2010 un montant de 115.200 € pour couvrir les frais de personnel en vue d'assurer la régulation du marché ferroviaire. L'ILR recrutera en 2010 4 économistes et 2 juristes en vue de renforcer son équipe.

De ce renforcement de l'effectif sont prévus d'être affectés à la régulation du marché ferroviaire: 70% d'une tâche complète de juriste et 30% d'une tâche complète d'un économiste.

Il est prévu de rémunérer les frais de fonctionnement sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Service Central des Imprimés de l'Etat

6110/02

N° 6110²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A. la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B. la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C. de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D. de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(4.5.2010)

Par dépêche en date du 26 janvier 2010, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique.

Au texte du projet de loi, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles ainsi qu'une fiche financière.

*

OBSERVATIONS LIMINAIRES

Le projet de loi a pour objet la transposition de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Cette directive „porte sur l'ouverture du marché pour les services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs à l'intérieur de l'Union,“ ... „qui inclut le droit de prendre et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet d'un service international, y compris dans des gares situées dans un même Etat membre“ (Considérants (4) et (10)).

L'ouverture ainsi voulue souffre néanmoins d'exceptions tournant autour des deux axes suivants:

Tout d'abord, le règlement (CE) No 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route autorise les Etats membres à attribuer des contrats de services publics. L'ouverture à la concurrence voulue par la directive à transposer pouvant avoir une incidence sur les contrats de service public, l'Etat membre peut limiter le droit d'accès au marché, si un déséquilibre en résulte pour ces contrats.

Ensuite, si le transport international par un territoire comporte des arrêts intermédiaires, et comme l'objectif voulu par la directive n'est pas d'ouvrir les services internes à la concurrence, il appartiendra

à l'organisme de contrôle national de vérifier si réellement les arrêts intermédiaires sont connexes au trajet international. Elle devra pour effectuer ce contrôle se baser sur des critères objectifs, tels la part du chiffre d'affaires et du volume provenant du transport national ou du transport international de voyageurs et la longueur du service.

Au vœu de la directive, l'organisme de contrôle doit pouvoir prélever des redevances qui devraient contribuer au financement des obligations de service public.

Le point dominant du projet de loi sous avis est d'attribuer la fonction d'organisme de contrôle à l'Institut luxembourgeois de régulation, ci-après I.L.R. Le Conseil d'Etat constate avec satisfaction que ses avis antérieurs émis lors de l'adoption des différentes lois relatives à la gestion de l'infrastructure, et dont le dernier en date est celui relatif au projet de loi devenu la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire, sont enfin suivis. En effet, plus d'une fois le Conseil d'Etat avait demandé le recours à l'I.L.R.

Les auteurs du projet de loi sous avis expliquent leur décision par le fait que „la Commission européenne critique que l'organisme de contrôle soit une commission spéciale composée uniquement de fonctionnaires du Ministère des Transports. La Commission désire avoir des structures fixes et indépendantes“.

Le Conseil d'Etat soutient en principe les autorités gouvernementales dans leur démarche actuelle. Il note par ailleurs qu'un projet de loi modifiant entre autres la loi du 30 mai 2005 organisant l'Institut luxembourgeois de régulation lui est parvenu par dépêche du 11 mars 2010 (Doc. parl. No 6123). Ce projet entend souligner davantage l'indépendance de cet organisme par rapport aux autorités gouvernementales.

Le Conseil d'Etat critique le texte sous avis sur deux points formels.

Tout d'abord, il doit constater qu'aucun tableau de concordance n'est joint, alors même que celui-ci devra être joint au dossier lors de sa transmission à la Commission européenne. Sans ce tableau, le Conseil d'Etat ne saurait apprécier si toutes les modifications apportées par la directive à transposer sont transcrites dans les textes de transposition nationaux.

Ensuite, le texte sous avis introduit dans le système de la gestion de l'infrastructure ferroviaire en vigueur l'Institut de régulation et ce n'est qu'à la fin de la loi que les auteurs abrogent un certain nombre de dispositions légales dans des textes existants. Etant donné que les textes de loi nationaux ont été modifiés à plusieurs reprises, il aurait été plus aisé de décrire d'abord en quel article précis un texte de loi est modifié ou abrogé et d'indiquer ensuite le nouveau texte proposé en lieu et place. Le système retenu n'a pas mis les auteurs à l'abri de certaines difficultés. Ainsi, ils se réfèrent à la critique de la Commission européenne relative à „la commission spéciale“ prévue selon les auteurs à l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Or, l'article 22 initial de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation avait désigné le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire comme organisme compétent pour la répartition des sillons. Ensuite, une „cellule accès réseau“ de la Communauté des transports, établissement public, fut instituée en vertu de la loi du 24 juillet 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. La loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a finalement remplacé cette commission par l'Administration des chemins de fer (article 24 de cette loi).

Quant au fond, le Conseil d'Etat estime que l'articulation entre les compétences de l'Administration des chemins de fer et celles de l'I.L.R. ne deviendra pas aisée. En effet, l'I.L.R. se voit-il accorder un rôle de régulateur du marché, à l'instar des fonctions qui lui reviennent en vertu de la loi du 1er août 2007 sur le marché du gaz ou encore de la loi du 1er août 2007 sur l'électricité, ou devient-il une autorité de contrôle des décisions prises par l'Administration des chemins de fer? Le Conseil d'Etat demande que l'intervention de l'Administration des chemins de fer soit limitée dans le contexte de la loi sous avis à la répartition des capacités ferroviaires en laissant la régulation et le contrôle du marché ferroviaire à l'I.L.R.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Articles 1er et 2

Ces dispositions désignent l'Institut de régulation comme organisme de contrôle du marché ferroviaire. Les articles sont largement inspirés des articles 50 et suivants de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel ainsi que des articles 53 à 55 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Cependant le Conseil d'Etat propose de regrouper l'article 1er et l'alinéa premier de l'article 2 dans un même article. L'alinéa 2 de l'article 2 deviendra l'article 2.

Le texte de l'article 1er se lira dès lors comme suit:

„Art. 1er. La fonction d'organisme de contrôle, dénommé ci-après „le régulateur“, est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation (I.L.R.). Celui-ci est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.“

Article 3

Au paragraphe 3 de l'article sous examen, il y a lieu de compléter le terme „autre Etat membre“ par les termes „de l'Union européenne“. Cette observation vaut aussi pour le paragraphe 6.

Dans le paragraphe 4, il y a lieu de remplacer les termes „et/ou“ par le terme „et“.

La loi nationale ne pouvant imposer que des obligations à l'autorité de contrôle nationale, il faudra modifier le paragraphe 6 en ce sens. Le Conseil d'Etat propose le texte suivant:

„(6) Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne.“

Article 4

Etant donné que les auteurs du texte sous avis n'avaient pas joint de tableau de concordance à leur dossier, il est difficile d'apprécier si la transposition formelle des différentes dispositions de la directive est réalisée.

Le Conseil d'Etat constate que les paragraphes 1er et 2 de la disposition sous avis reflètent l'esprit de la directive à transposer. Il insiste cependant à ce qu'au paragraphe 1er le bout de phrase „afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures“ soit supprimé alors qu'il n'est pas prévu dans le texte de la directive et qu'il est superfétatoire au vu de l'alinéa 2 qui suit.

De même, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase „A partir du 1er janvier 2010“ prévu au paragraphe 2 de l'article sous avis soit supprimé, étant donné que cette date est révolue.

Le paragraphe 3 de l'article sous avis ensemble avec les points d) et e) de l'article 5 constituent une autre illustration de la difficulté d'articulation entre les compétences de l'Administration des chemins de fer et celles de l'I.L.R. Au vœu de la disposition sous avis, ce dernier donnera d'abord son avis sur la tarification qu'envisage d'établir l'Administration des chemins de fer, et il agira ensuite comme instance de contrôle par rapport à la tarification antérieurement avisée par lui. Le Conseil d'Etat insiste sur la suppression du terme „notamment“ et, en se référant au principe de la hiérarchie des normes, exige sous peine d'opposition formelle la suppression du bout de phrase „et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise“.

Article 5

Cette disposition est la disposition unique du chapitre 2 du projet de loi sous avis relatif au „Traitement des litiges“. Le Conseil d'Etat préférerait que ce chapitre soit intitulé „Litiges et recours“ afin de garantir le parallélisme avec l'article 59 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz, ainsi qu'avec l'article 63 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché

de l'électricité. Par ailleurs, il rappelle son commentaire quant au manque d'articulation entre les points d) et e) de l'article sous avis et l'article 4, paragraphe 3.

Article 6

Ici encore les auteurs se sont largement inspirés des deux textes de loi précédemment cités. Afin d'éviter tout risque d'un cumul de sanctions administratives et pénales, le Conseil d'Etat exige sous peine d'opposition formelle que seuls les manquements à la loi en projet puissent être frappés d'une sanction administrative. Il estime par ailleurs que les lois du 1er août 2007 concernant l'une l'organisation du marché de l'électricité et l'autre l'organisation du marché du gaz pourraient utilement guider les auteurs du projet de loi, alors que ces deux textes prévoient expressément que les sanctions administratives ne pourront trouver application que dans la mesure où „les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale“. Concernant l'alinéa du point 1a) de la disposition sous avis, le Conseil d'Etat constate que les sanctions d'avertissement et de blâme ne sont pas prévues dans le texte sous avis. Afin de garder le parallélisme des textes législatifs indépendamment du secteur économique à superviser par l'ILR, le Conseil d'Etat insiste à ce que les auteurs reprennent les sanctions de l'article 65 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 60 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

Articles 7 et 8

Sans observation.

Article 9

Au vu des développements ci-avant, le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire.

Article 10 (9 selon le Conseil d'Etat)

Le Conseil d'Etat constate que les articles dont l'abrogation est proposée ont été introduits par la loi du 24 juillet 2006 modifiant entre autres la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Articles 11 et 12 (10 et 11 selon le Conseil d'Etat)

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 4 mai 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

6110/03

N° 6110³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (3.6.2010).....	1
2) Texte coordonné.....	3

*

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(3.6.2010)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 2 juin 2010.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte des propositions d'amendements de la Chambre des Députés et des propositions de texte du Conseil d'Etat que la Commission du Développement durable a faites siennes.

*

Amendement I portant sur l'article 4, paragraphe 1er

L'article 4 paragraphe 1er se lira dorénavant comme suit:

„1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré. afin de permettre, le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.

*Le régulateur se prononce **également** sur l'existence **éventuelle** d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.“*

Commentaire de l'amendement I

La Chambre des Salariés désire supprimer les mots „également“ et „éventuelle“ au 2ème alinéa du paragraphe 1er de l'article 4 du projet de loi, et ceci dans le but de mieux suivre la logique du législateur communautaire. La Commission du Développement durable se propose de suivre la suggestion de la Chambre des Salariés.

Amendement II portant sur l'article 5, paragraphe 1er

L'article 5, paragraphe 1er se lira comme suit:

Art. 5.– 1. *La candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:*

- a) à l'exercice du droit d'accès au réseau;*
- b) au contenu du document de référence du réseau (DRR);*
- c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;*
- d) au système de tarification;*
- e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;*
- f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares.*
- g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.**

Commentaire de l'amendement II

Se ralliant à l'avis de la Chambre des Salariés qui sollicite une approche restrictive, la Commission du Développement durable supprime le point g) du 1er paragraphe de l'article 5.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais pour que le projet de loi, revêtant un certain caractère d'urgence, puisse être soumis au vote de la Chambre des Députés encore avant les vacances d'été.

Copie de la présente est envoyée pour information au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et à la Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

*

TEXTE COORDONNE

(Les amendements proposés par la Commission du Développement durable sont repris en gras et soulignés; les propositions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées)

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) **la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) **la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) **de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) **de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Chapitre 1 – *Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions*

Art. 1er.– La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).

Art. 2.– 1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le „régulateur“, est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

2. On entend par „candidat“ toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 3.– 1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après dénommé „le ministre“, et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences

analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée ~~et/ou~~ de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

5. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

6. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne.

7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Art. 4.– 1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré. ~~afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.~~

Le régulateur se prononce **également** sur l'existence **éventuelle** d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.

2. ~~A partir du 1er janvier 2010,~~ Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

3. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent **notamment** de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. ~~et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.~~

Chapitre 2 – Litiges et recours

Art. 5.– 1. Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:

- a) à l'exercice du droit d'accès au réseau;
- b) au contenu du document de référence du réseau (DRR);
- c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;
- d) au système de tarification;
- e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;

f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares.

g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.

2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, traçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

Chapitre 3 – Sanctions administratives

Art. 6.– Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes:

a) En cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

- un avertissement;
- un blâme;
- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;
- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.– (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale. en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

— une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;

— une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000. (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement.

- b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.
- c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.
- d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.
- e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.
- f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.
- g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.
- h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.
- i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.
- j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Chapitre 4 – Financement du régulateur

Art. 7.– Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote de personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées par le compte de l'Etat.

Chapitre 5 – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 8.– L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant:

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Art. 9.– L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Art. 10.– Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Art. 11.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi sur la régulation du marché ferroviaire“.

Art. 12.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Service Central des Imprimés de l'Etat

6110/04

N° 6110⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(29.6.2010)

En application de l'article 19(2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, le Président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat par dépêche du 3 juin 2010 de deux amendements au projet de loi, ensemble avec un texte coordonné. Les amendements, proposés par la commission du Développement durable, étaient accompagnés d'un commentaire.

Amendement I

La Chambre des députés propose sur demande de la Chambre des salariés d'omettre les mots „également“ et „éventuelle“. Le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de cette double suppression, alors que le terme „également“ est à interpréter dans le sens de „aussi“ et sa suppression n'apporte aucune plus-value au texte. Par contre, l'article 1er, point 8, (ad article 3^{ter}) de la directive à transposer dispose expressément qu'„il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique ...“. Dès lors, le Conseil d'Etat demande que le terme „éventuelle“ soit maintenu, assurant ainsi une transposition conforme de la directive.

Amendement II

Cet amendement a trait à l'article 5, paragraphe 1er qui permet à une entreprise ferroviaire ou à un regroupement international d'entreprises ferroviaires, candidat à l'acquisition de capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un service ferroviaire, de saisir le régulateur lorsqu'il se sent préjudicié par une décision du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Suite à l'avis de la Chambre des salariés relatif au projet de loi sous examen, la commission parlementaire entend réserver une approche restrictive à l'énumération des hypothèses permettant un recours, reprises au paragraphe 1er de l'article 5.

Le Conseil d'Etat note que la suppression du point g) de ladite énumération („préjudice lié à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs“)

n'enlève rien à la portée du droit de saisine du régulateur par le candidat, pour qui le recours est ouvert chaque fois „qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice“ (cf. art. 30, paragraphe 2 de la directive 2001/14/CE), l'énumération qui suit n'ayant, tout comme celle de l'article 5, paragraphe 1er du texte de transposition, qu'un caractère exemplatif („Un candidat peut saisir cet organisme ... notamment pour introduire un recours ...“).

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ressent les plus vives hésitations pour suivre la commission parlementaire dans sa démarche proposée, qui au cas où elle serait suivie par la Chambre, pourrait exposer le législateur luxembourgeois au reproche d'ignorer l'esprit de la directive à transposer.

Afin de dissiper tout doute quant à la volonté du législateur de transposer fidèlement la directive 2001/14/CE sur le point sous examen, il propose de rapprocher le libellé du paragraphe sous examen davantage du texte du paragraphe 2 de l'article 30 de la directive, tout en précisant au point f) les droits qui découlent de l'article 10 de la directive modifiée 91/440/CEE en ce qui concerne l'accès au réseau ferré en matière de services de fret et de services internationaux de voyageurs.

Selon le Conseil d'Etat, l'article 5, paragraphe 1er aura ainsi avantage à se lire comme suit:

„(1) Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être la victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et introduire un recours contre des décisions qui concernent en particulier:

- a) le document de référence du réseau;
- b) les critères contenus dans ce document;
- c) la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;
- d) le système de tarification;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
- f) les dispositions relatives à l'accès du réseau ferré en matière d'exploitation de services de fret ou en matière d'exploitation de services internationaux de voyageurs, en ce inclus la fourniture de prestations minimales, complémentaires ou connexes, liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services, y compris dans les gares, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 4, paragraphe 1er.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 29 juin 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

6110/05

N° 6110⁵**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(8.7.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 3 février 2010 par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche financière.

L'avis de la Chambre des Salariés est parvenu à la Chambre des Députés le 22 avril 2010.

Le Conseil d'Etat a rendu un premier avis en date du 4 mai 2010 ainsi qu'un avis complémentaire en date du 29 juin 2010.

Lors d'une première réunion en date du 24 avril 2010, la Commission du Développement durable a d'abord désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Ensuite, la commission parlementaire a procédé le 2 juin 2010 à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 4 mai 2010. Au cours de cette même réunion, la Commission du Développement durable a adopté une série d'amendements qui furent ensuite envoyés au Conseil d'Etat le 3 juin 2010.

Le Conseil d'Etat a avisé les amendements parlementaires susmentionnés en date du 29 juin 2010.

Le 7 juillet 2010, les membres de la commission du Développement durable ont examiné l'avis complémentaire de la Haute Corporation avant d'adopter le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

1. Objet du projet de loi

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, adopté par le Parlement européen ainsi que le Conseil européen et en particulier de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil européen relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Le projet de loi prévoit l'institution d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire, dénommé le „régulateur“ et définit les missions de ce dernier.

2. Les points saillants du projet de loi

L'article 22*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, prévoit qu'une entreprise ferroviaire peut saisir le ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, lorsqu'elle s'estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, notamment pour introduire un recours contre une décision prise à son égard par l'organisme de répartition ou par l'organisme de tarification. Une commission spéciale désignée par le ministre instruit les requêtes introduites et le ministre statue ensuite sur ces dernières et prend une décision motivée. Ce texte légal, qui sera abrogé dans le cadre du présent projet de loi prévoit donc déjà l'existence d'un organisme de contrôle.

Cependant, la Commission européenne critique que l'organisme de contrôle soit une commission spéciale composée uniquement de fonctionnaires du Ministère des Transports. La Commission européenne désire avoir des structures fixes et indépendantes. L'organisme de contrôle devrait ainsi fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné. Ainsi doit-il être fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

La directive 2001/14/CE prévoit la création d'un organisme national de contrôle en matière ferroviaire dont les attributions sont énumérées à l'article 30 de ladite directive.

Le présent projet de loi prévoit que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg, et sera dénommé „régulateur“. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

Le régulateur est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Les conditions d'accès au réseau ferré national ne doivent pas entraver le développement de la libre concurrence et le libre échange des personnes et des marchandises. Le régulateur doit être indépendant de tout gestionnaire d'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire, de tout organisme de tarification et de tout organisme de répartition et ce sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il doit être en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public et ce en application de la directive 2007/58/CE, article 2 paragraphe 5. Le régulateur se concerta avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire d'autres Etats membres.

Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut formuler toute recommandation. Il est autorisé à établir des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire. Il donne en outre son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs pour permettre le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures. Le régulateur se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures. Il est également chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

La loi en projet met en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure un candidat peut saisir le régulateur. Ensuite le projet de loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

Un candidat, c'est-à-dire toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré.

Les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision.

L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Le projet de loi prévoit que les décisions prises par le régulateur sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif. La possibilité d'un recours juridictionnel contre les décisions du régulateur est prévu dans la directive 2001/14/CE, article 30 paragraphe 6.

La loi en projet donne également au régulateur le pouvoir de sanctionner des manquements des acteurs du secteur ferroviaire. Le régulateur a la possibilité de prononcer une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré et ce pendant une durée limitée ou une amende d'ordre.

3. Le droit ferroviaire communautaire

Depuis sa création l'Union européenne a fait du développement de la concurrence économique un des objectifs principaux de sa politique. Le cadre juridique général a été institué par le Traité de Rome de 1957. Le traité de Rome reconnaît déjà que ce cadre juridique général établi pour la concurrence n'est pas adapté à tous les secteurs de l'économie. C'est dans cet ordre d'idées que l'article 3 du Traité de Rome propose l'élaboration „*d'une politique commune dans le domaine des transports*“.

L'élaboration d'une politique commune des transports, notamment pour le secteur ferroviaire, a été rendue nécessaire par l'évolution du marché durant les années 80 et le début des années 90.

Afin d'assurer la pérennité du rail, la Commission européenne entend revitaliser le secteur ferroviaire et soumettre le transport ferroviaire au même régime de concurrence que celui qui régit les autres moyens de transport. Pour atteindre cet objectif, la Commission européenne poursuit avec conséquence sa politique de libéralisation du secteur ferroviaire entamée depuis le début des années 90 et s'efforce de créer parallèlement les conditions-cadres d'un futur marché commun des transports ferroviaires.

Avec l'adoption du premier paquet ferroviaire est créé un cadre précis et transparent pour garantir un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire. Le premier paquet ferroviaire vise surtout à aligner le secteur ferroviaire sur un régime semblable à celui des autres modes de transport.

Le deuxième paquet ferroviaire est consacré à la lutte contre la détérioration des parts de marché du rail et complète les mesures prises dans le cadre du premier paquet ferroviaire. Il vise à créer et à accélérer l'intégration de l'espace ferroviaire européen.

Le but à atteindre est l'ouverture du marché des services ferroviaires pour le transport de fret et l'interopérabilité du réseau ferré. Les mesures prévues dans le cadre du deuxième paquet ferroviaire constituent le complément indispensable du premier paquet ferroviaire en assurant le maintien d'un haut niveau de sécurité.

Le présent projet de loi, qui s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, concerne l'institution d'un organisme de contrôle en matière ferroviaire.

4. Le financement

Etant donné que pendant les trois dernières années d'existence sous sa forme actuelle, l'organisme de contrôle n'a été saisi d'aucune plainte, il est à prévoir que les frais se limiteront principalement à garantir une fonction de surveillance du marché ferroviaire. L'Institut Luxembourgeois de Régulation, établissement public indépendant doté de la personnalité juridique, a prévu pour l'exercice 2010 un

montant de 115.200 € pour couvrir les frais de personnel en vue d'assurer la régulation du marché ferroviaire. L'ILR recrutera en 2010, 4 économistes et 2 juristes, en vue de renforcer son équipe.

De ce renforcement de l'effectif sont prévus d'être affectés à la régulation du marché ferroviaire: 70% d'une tâche complète de juriste et 30% d'une tâche complète d'un économiste.

Il est prévu de rémunérer les frais de fonctionnement sur base des redevances d'infrastructure encaissées pour compte de l'Etat.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 4 mai 2010, le Conseil d'Etat critique le texte sous avis sur deux points formels.

Tout d'abord, il constate qu'aucun tableau de concordance n'est joint, alors même que celui-ci devra être joint au dossier lors de sa transmission à la Commission européenne. Sans ce tableau, le Conseil d'Etat ne saurait apprécier si toutes les modifications apportées par la directive à transposer sont transcrites dans les textes de transposition nationaux.

Ensuite, le texte sous rubrique introduit dans le système de la gestion de l'infrastructure ferroviaire en vigueur l'Institut de régulation et ce n'est qu'à la fin de la loi que les auteurs du projet de loi abrogent un certain nombre de dispositions légales dans des textes existants. Etant donné que les textes de loi nationaux ont été modifiés à plusieurs reprises, la Haute Corporation aurait préféré décrire d'abord en quel article précis un texte de loi est modifié ou abrogé et d'indiquer ensuite le nouveau texte proposé en lieu et place. Le système retenu n'a pas mis les auteurs du projet de loi à l'abri de certaines difficultés. Ainsi, ils se réfèrent à la critique de la Commission européenne relative à „la commission spéciale“ prévue selon les auteurs à l'article 22 de la loi modifiée du 11 juin 1999. Or, l'article 22 initial de la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation avait désigné le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire comme organisme compétent pour la répartition des sillons. Ensuite, une „cellule accès réseau“ de la Communauté des transports, établissement public, fut instituée en vertu de la loi du 24 juillet 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics. La loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire a finalement remplacé cette commission par l'Administration des chemins de fer (article 24 de cette loi).

Quant au fond, le Conseil d'Etat estime que l'articulation entre les compétences de l'Administration des chemins de fer et celles de l'I.L.R. ne deviendra pas aisée. En effet, l'I.L.R. se voit-il accorder un rôle de régulateur du marché, à l'instar des fonctions qui lui reviennent en vertu de la loi du 1er août 2007 sur le marché du gaz ou encore de la loi du 1er août 2007 sur l'électricité, ou devient-il une autorité de contrôle des décisions prises par l'Administration des chemins de fer? Le Conseil d'Etat demande que l'intervention de l'Administration des chemins de fer soit limitée dans le contexte de la loi sous avis à la répartition des capacités ferroviaires en laissant la régulation et le contrôle du marché ferroviaire à l'I.L.R.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Articles 1er et 2

L'article 1er précise que la fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'ILR et fait ainsi droit à l'article 30, paragraphe 1er de la directive 2001/14/CE, qui prévoit que les Etats membres instituent un organisme de contrôle. L'article 2 précise la mission principale du régulateur et définit la notion de „candidat“, notion de référence utilisée dans le cadre du projet de loi sous rubrique.

Le Conseil d'Etat propose de regrouper l'article 1er et l'alinéa premier de l'article 2 dans un même article. La Commission du Développement durable décide de ne pas suivre cette proposition, car elle n'en voit pas l'utilité.

La Chambre des Salariés craint quant à elle que la désignation d'un interlocuteur autonome absolument neutre et étranger aux transports ferroviaires, en l'occurrence l'ILR, risquerait de compromettre l'efficacité et le bon fonctionnement du système. La Commission du Développement durable ne donne

pas suite à cette remarque, car il ressort clairement du texte de la directive 2007/58/CE que l'organisme de contrôle doit être fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. Par conséquent, le fait de choisir un organisme de contrôle absolument neutre et indépendant du secteur ferroviaire est une obligation.

Les articles 1er et 2 se liront comme suit:

Art. 1er.– *La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).*

Art. 2.– *1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le „régulateur“, est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.*

2. On entend par „candidat“ toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Article 3

L'article 3 approfondit les missions du régulateur et fait droit au paragraphe 1er de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, ainsi qu'au paragraphe 5 de l'article 2 de la directive 2007/58/CE en précisant que le régulateur est un organisme totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et/ou de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. Conformément à l'article 1er, paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE et à l'article 31 de la directive 2001/14/CE, les différents organismes de contrôle des Etats membres procèdent à un échange d'informations.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'au paragraphe 3 de l'article, il y a lieu de compléter le terme „autre Etat membre“ par les termes „de l'Union européenne“. Cette observation vaut aussi pour le paragraphe 6. Au paragraphe 4, il y a lieu de remplacer les termes „et/ou“ par le terme „et“. Pour finir, la Haute Corporation propose une nouvelle formulation pour le libellé du paragraphe 6. La commission parlementaire décide de suivre toutes ces propositions de modifications et de libeller l'article 3 comme suit:

Art. 3.– *1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.*

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions ci-après dénommé le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. *Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et/ou de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.*

5. *Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.*

6. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne.

7. *Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.*

Article 4

L'article 4 prévoit qu'il incombe au régulateur de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents et ce à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire.

Pour ce qui est du 1er paragraphe de cet article, le Conseil d'Etat, ainsi que la Chambre des Salariés insistent à ce que le bout de phrase „afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures“ soit supprimé, car ce bout de phrase n'est pas prévu dans le texte de la directive et est superfétatoire au vu de l'alinéa 2 qui suit. La Commission du Développement durable suit cette proposition.

Toujours pour ce qui est du paragraphe 1er, la Chambre des Salariés désire supprimer les mots „également“ et „éventuelle“ du 2ème alinéa. La Commission a suivi cette proposition et rédigé un amendement parlementaire.

En ce qui concerne le paragraphe 2, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase „A partir du 1er janvier 2010“ soit supprimé, étant donné que cette date est révolue. La Commission du Développement durable suit également cette proposition.

Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'Etat insiste sur la suppression du terme „notamment“ et, en se référant au principe de la hiérarchie des normes, exige sous peine d'opposition formelle la suppression du bout de phrase „et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise“. La commission parlementaire donne suite à ces critiques.

La Chambre des Salariés estime qu'une formulation légèrement aménagée telle que: „le régulateur émet un avis sur les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure“ serait plus adaptée. La Commission ne suit pas cette suggestion, car les redevances ne sont pas fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mais par le législateur.

L'article 4 amendé se lira comme suit:

Art. 4.- 1. *Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.*

Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.

2. ~~A partir du 1er janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.~~

3. ~~Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent notamment de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.~~

Dans son avis complémentaire du 29 juin 2010, le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt d'omettre les mots „également“ et „éventuelle“ dans l'article 4 du présent projet de loi, tel que proposé dans l'amendement adopté par la Commission du Développement durable. Ainsi, la Haute Corporation estime que le terme „également“ est à interpréter dans le sens de „aussi“ et que par voie de conséquence sa suppression n'apporte aucune plus-value au texte. Par contre, le Conseil d'Etat fait remarquer que l'article 1er, point 8, (ad article 3ter) de la directive à transposer dispose expressément qu'„il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique...“. Dès lors, le Conseil d'Etat demande que le terme „éventuelle“ soit maintenu, assurant ainsi une transposition conforme de la directive.

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat et de réintégrer les mots „également“ et „éventuelle“.

Article 5

L'article 5, qui parle du traitement des litiges, précise les cas dans lesquels le régulateur peut être saisi par un candidat, ainsi que les détails de l'instruction et de la procédure devant le régulateur. Cette disposition légale nationale contient également la possibilité de former un recours juridictionnel contre la décision de l'organisme de contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que cet article est l'article unique du chapitre 2 du projet de loi 6110 relatif au „*Traitement des litiges*“. Il préférerait que ce chapitre soit intitulé „*Litiges et recours*“ afin de garantir le parallélisme avec l'article 59 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz, ainsi qu'avec l'article 63 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

La Chambre des Salariés propose quant à elle de regrouper les chapitres 2 et 3 du projet dans un chapitre unique avec l'introduction d'autres subdivisions en sections, voire paragraphes. Les membres de la commission parlementaire ne voient pas l'utilité d'une telle démarche, le texte proposé étant clair et structuré.

La Chambre des Salariés sollicite en outre une approche restrictive et demande à ce que le point g) du 1er paragraphe de l'article 5 soit supprimé. La commission parlementaire fait sienne cette proposition et rédige un amendement allant dans ce sens.

L'article 5 se lira comme suit:

Art. 5.- 1. *Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:*

- a) *à l'exercice du droit d'accès au réseau;*
- b) *au contenu du document de référence du réseau (DRR);*
- c) *à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;*
- d) *au système de tarification;*
- e) *aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;*
- f) *à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares.*
- ~~g) *à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.*~~

2. *Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.*

3. *Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants.*

Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. *Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.*

5. *Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.*

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. *En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.*

7. *La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.*

8. *Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la suppression du point g) du 1er paragraphe de l'article 5 du projet de loi sous rubrique n'enlève rien à la portée du droit de saisine du régulateur par le candidat, pour qui le recours est ouvert chaque fois „qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice“ (cf. art. 30, paragraphe 2 de la directive 2001/14/CE). De plus, la Haute Corporation précise que l'énumération qui suit n'ayant, tout comme celle de l'article 5, paragraphe 1er du texte de transposition, qu'un caractère exemplatif („Un candidat peut saisir cet organisme ... notamment pour introduire un recours ...“).

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ressent les plus vives hésitations pour suivre la commission parlementaire dans sa démarche proposée, qui, au cas où elle serait suivie par la Chambre des Députés, pourrait exposer le législateur luxembourgeois au reproche d'ignorer l'esprit de la directive à transposer.

Afin de dissiper tout doute quant à la volonté du législateur de transposer fidèlement la directive 2001/14/CE sur le point sous examen, les membres du Conseil d'Etat proposent de rapprocher le libellé du paragraphe sous examen davantage du texte du paragraphe 2 de l'article 30 de la directive, tout en précisant au point f) les droits qui découlent de l'article 10 de la directive modifiée 91/440/CEE en ce qui concerne l'accès au réseau ferré en matière de services de fret et de services internationaux de voyageurs.

Selon le Conseil d'Etat, l'article 5, paragraphe 1er aura ainsi avantage à se lire comme suit:

„(1) Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être la victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et introduire un recours contre des décisions qui concernent en particulier:

- a) le document de référence du réseau;*
- b) les critères contenus dans ce document;*
- c) la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;*
- d) le système de tarification;*

- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
- f) les dispositions relatives à l'accès du réseau ferré en matière d'exploitation de services de fret ou en matière d'exploitation de services internationaux de voyageurs, en ce inclus la fourniture de prestations minimales, complémentaires ou connexes, liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services, y compris dans les gares, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 4, paragraphe 1er."

La Commission du développement durable décide de reprendre ce libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Article 6

L'article 6 prévoit diverses sanctions administratives qui peuvent être prononcées par le régulateur en cas de manquements des acteurs du secteur du transport ferroviaire. Cet article précise également que l'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

Afin d'éviter tout risque d'un cumul de sanctions administratives et pénales, le Conseil d'Etat exige sous peine d'opposition formelle que seuls les manquements à la loi en projet puissent être frappés d'une sanction administrative. Il estime par ailleurs que les lois du 1er août 2007 concernant l'une l'organisation du marché de l'électricité et l'autre l'organisation du marché du gaz pourraient utilement guider les auteurs du projet de loi, alors que ces deux textes prévoient expressément que les sanctions administratives ne pourront trouver application que dans la mesure où „les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale“.

Concernant l'alinéa du point 1a), le Conseil d'Etat constate que les sanctions d'avertissement et de blâme ne sont pas prévues dans le texte. Afin de garder le parallélisme des textes législatifs indépendamment du secteur économique à superviser par l'ILR, le Conseil d'Etat insiste à ce que les auteurs reprennent les sanctions de l'article 65 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 60 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les membres de la commission parlementaire sont d'accord de reprendre textuellement les sanctions de l'article 60 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 65 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, ainsi que d'intégrer les sanctions d'avertissement et de blâme dans le texte.

L'article 6 se lira donc comme suit:

Art. 6.- 1. *Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes:*

- a) en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.
- b) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:
- un avertissement;
 - un blâme;
 - une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;
 - une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.-(cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

~~Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:~~

~~— une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;~~

~~— une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000. (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement.~~

- c) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.
- d) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.
- e) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.
- f) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.
- g) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.
- h) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.
- i) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.
- j) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.
- k) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Article 7

L'article 7 a pour objet de définir les modalités de financement du régulateur. Il n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 7.— *Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.*

Sans préjudice des dispositions de l'article 5, paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Article 8

L'article 8 complète l'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en y incluant les frais de fonctionnement du régulateur. Il n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 8.— *L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant:*

- *les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.*

Article 9

L'article 9 modifie l'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superflète, mais la Commission du Développement durable désire garder cette disposition légale dans le projet de loi:

Art. 9.– L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Article 10

L'article 10 porte abrogation des paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que de l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Cet article abroge également les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la même loi, devenus superflètes par les stipulations de la présente loi.

Le Conseil d'Etat constate que les articles dont l'abrogation est proposée ont été introduits par la loi du 24 juillet 2006 modifiant entre autres la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. La commission parlementaire maintient pourtant le texte initial car, malgré le fait que des modifications ont été effectivement introduites par la loi du 24 juillet 2006, il s'agit toujours d'une modification à la loi modifiée du 11 juin 1999:

Art. 10.– Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Article 11

L'article 11 définit la forme abrégée sous laquelle il peut être fait référence à la présente loi et n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat:

Art. 11.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi sur la régulation du marché ferroviaire“.

Article 12

L'article 12 arrête la date de mise en vigueur de la présente loi et n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat:

Art. 12.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Chapitre 1 – Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions

Art. 1er.– La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).

Art. 2.– 1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le „régulateur“, est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

2. On entend par „candidat“ toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 3.– 1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après dénommé „le ministre“, et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organi-

sationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

5. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

6. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne.

7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Art. 4.– 1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.

2. Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

3. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Chapitre 2 – Litiges et recours

Art. 5.– 1. Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être la victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et introduire un recours contre des décisions qui concernent en particulier:

- a) le document de référence du réseau;
- b) les critères contenus dans ce document;
- c) la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;
- d) le système de tarification;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
- f) les dispositions relatives à l'accès du réseau ferré en matière d'exploitation de services de fret ou en matière d'exploitation de services internationaux de voyageurs, en ce inclus la fourniture de prestations minimales, complémentaires ou connexes, liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services, y compris dans les gares, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 4, paragraphe 1er.

2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraçable, non discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

Chapitre 3 – Sanctions administratives

Art. 6.– Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes:

a) En cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

- un avertissement;
- un blâme;
- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;
- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.- (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.

c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents

- et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.
- d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.
- e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.
- f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.
- g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.
- h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.
- i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.
- j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Chapitre 4 – Financement du régulateur

Art. 7.– Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Chapitre 5 – Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 8.– L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant:

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Art. 9.– L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Art. 10.– Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Art. 11.– La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi sur la régulation du marché ferroviaire“.

Art. 12.– La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Luxembourg, le 8 juillet 2010

Le Rapporteur,
Marc SPAUTZ

Le Président,
Fernand BODEN

Service Central des Imprimés de l'Etat

6110/06

N° 6110⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.6.2010)

L'objet du présent projet de loi est de transposer la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire. Aux fins de ladite transposition, le projet de loi sous rubrique crée par ailleurs un organisme de contrôle du marché ferroviaire. Ce projet de loi s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire adopté par le Parlement européen et le Conseil et qui comprend, hormis la directive 2007/58/CE la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (procédure de transposition actuellement en cours au Luxembourg¹).

Au moment de la rédaction du présent avis, la Chambre de Commerce a également pris connaissance des amendements adoptés par la Commission du Développement durable le 2 juin 2010.

*

RESUME SYNTHETIQUE

La Chambre de Commerce salue la transposition, dans le cadre de la mise en oeuvre du troisième paquet ferroviaire, de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CE du Conseil relative au développement de chemins de fer communa-

¹ Cf. avis de la Chambre de Commerce du 15 janvier 2010 y relatif.

taires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

L'apport principal de ce projet de loi, outre le fait de mettre en conformité le droit national avec le droit communautaire, est de créer un organisme de contrôle du marché ferroviaire dans le respect des dispositions européennes.

La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit à son article 22bis un système de contrôle qui donne la possibilité à chaque entreprise ferroviaire qui s'estimerait victime d'un traitement inéquitable ou discriminatoire ou bien de tout autre préjudice d'introduire un recours contre une décision prise à son encontre, soit par l'organisme de répartition, soit par l'organisme de tarification. La loi dispose que, suite à ce recours, le Ministre des Transports désigne une commission spéciale, laquelle instruit la requête, ce qui donne au final lieu à une décision motivée du ministre. Ce cadre institutionnel est critiqué par la Commission européenne. La Directive permet de répondre aux critiques de la Commission européenne dans le sens où elle rend possible, dans les réglementations nationales, l'instauration d'un organisme de contrôle fonctionnellement indépendant de toute autorité intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

La Chambre de Commerce convient aisément qu'il peut s'avérer problématique qu'une commission de fonctionnaires instruit des recours, ne serait-ce que pour des risques de partialité évidents. C'est la raison pour laquelle elle plaide pour exploiter pleinement les dispositions de la Directive qui rendent possible l'intervention et la mise en responsabilité d'un organisme indépendant dans l'exercice de surveillance et de contrôle de l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

L'Institut luxembourgeois de la Régulation (ILR) est l'organisme à qui le présent projet de loi donne les prérogatives de contrôle et de surveillance du marché ferroviaire.

Partout en Europe, l'ouverture des secteurs à la concurrence a exigé la mise en place d'instruments de régulation, entre autres sous la forme d'organes de contrôle et de surveillance. Or, le Luxembourg a cela d'assez original que ce ne sont pas autant d'autorités distinctes, mais un seul et même organe institutionnel qui est précisément en charge de la régulation et de la surveillance desdits secteurs économiques. Il est légitime aux yeux de la Chambre de Commerce de confier à l'ILR les missions de contrôle et de surveillance du marché ferroviaire.

S'agissant plus précisément des moyens supplémentaires dont l'ILR est susceptible de disposer dans le cadre du projet de loi, la Chambre de Commerce aurait apprécié que les besoins en personnel soient davantage décrits et justifiés, particulièrement en ces temps où les dépenses, privées ou publiques, se doivent efficacement optimisées. La Chambre de Commerce milite de manière générale pour des analyses les plus fines possibles (de type coûts-bénéfices) en termes d'identification des besoins en compétences. L'enjeu lié aux dépenses de personnel est bien trop important.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis.

Appréciation du projet de loi

Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	+
Impact financier pour les entreprises	+
Transposition de la directive	+
Simplification administrative	0
Impact sur les finances publiques	-

Légende

++	très favorable
+	favorable
0	neutre
-	défavorable
--	très défavorable
n.a.	non applicable
n.d.	non disponible

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Pour rappel, la libéralisation du rail est une dynamique engagée à l'échelle communautaire qui a connu jusqu'à présent trois temps. Une première étape, initiée en 1991 avec la directive 91/440/CEE et l'adoption du premier paquet ferroviaire, a permis de créer un cadre précis et transparent garantissant un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire².

La deuxième étape, et avec elle le deuxième paquet ferroviaire, consiste à relancer l'accomplissement d'un véritable réseau ferroviaire européen en adaptant les règles en matière de sécurité aux besoins d'un marché ferroviaire unique. C'est dans ce cadre qu'a été partiellement transposée la directive 2004/49/CE³. Un autre aspect de la transposition de cette directive consiste également à ce que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent leur système de gestion de la sécurité de manière à ce que le système ferroviaire atteigne des objectifs de sécurité communs, qu'il soit conforme aux règles nationales de sécurité, ainsi qu'aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité, et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes soient appliqués. Ces systèmes de gestion de la sécurité prévoient, entre autres, des programmes de formation du personnel et des mécanismes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence.

Le troisième paquet ferroviaire approfondit le deuxième paquet, précisément en complétant la transposition de la directive 2004/49/CE. A cet égard, la directive 2007/59/CE, dont la transposition en droit

2 Voir directives 2001/12/CE, 2001/13/CE et 2001/14/CE dont la transposition en droit luxembourgeois a été parachevée par le biais de la loi du 24 juillet 2006 modifiant a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; b) la loi du 28 mars 1997 1. approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946; 2. approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL); 3. concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et 4. portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation; d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

3 Cf. la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer, mais aussi le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant des spécifications complémentaires concernant les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine du transport ferroviaire, ainsi que la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité des chemins de fer communautaires.

interne est actuellement en cours⁴, fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, précise les tâches qui incombent aux autorités compétentes des Etats membres, aux conducteurs de trains et aux autres parties prenantes du secteur, notamment les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et les centres de formation. Or, c'est dans ce cadre que s'opère également la transposition de la directive 2007/58/CE, au coeur du projet de loi sous avis.

Il est utile selon la Chambre de Commerce de souligner quelques aspects éclairants, eu égard au projet de loi sous rubrique, contenus dans les considérants et dispositions de cette directive (nommée par la suite „la Directive“).

Le considérant (5) de la Directive souligne qu'„une ouverture du marché pour les services internationaux de transport de voyageurs s'avère impossible sans modalités d'accès à l'infrastructure, sans progrès sensibles dans le domaine de l'interopérabilité et sans encadrement strict de la sécurité ferroviaire au niveau national et européen“. Dans cette ligne, et concernant „l'introduction de nouveaux services ferroviaires librement accessibles et internationaux“, le considérant (12) définit l'existence d'un „organisme de contrôle compétent“ qui évalue et prend des décisions sur base desquelles „les Etats membres pourraient autoriser, modifier ou refuser le droit d'accès demandé pour le service international de transport de voyageurs, y compris la perception d'une redevance auprès de l'opérateur d'un nouveau service international de transport de voyageurs, en accord avec l'analyse économique et conformément au droit communautaire et aux principes d'égalité et de non-discrimination“.

S'agissant de l'organisme de contrôle, la Directive indique à son considérant (14) qu'il „devrait fonctionner de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné“.

Les principales dispositions de la Directive sont contenues aux articles 1 et 2, lesquels modifient respectivement les directives 91/440/CEE et 2001/14/CE, conformément à l'esprit et à la lettre des considérants de la Directive. En particulier, l'article premier paragraphe 8) contient les dispositions suivantes:

- „il incombe à l'organisme et aux organismes de contrôle visés à l'article 30 de la directive 2001/14/CE de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents, à la suite d'une demande des autorités compétentes et/ou des entreprises ferroviaires concernées“ (...);
- „c'est à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétent(s) visé(s) à l'article 30 de la directive 2001/14/CE qu'il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique en se fondant sur une analyse économique objective et sur la base de critères prédéterminés (...);“
- „les autorités compétentes et les entreprises ferroviaires assurant les services publics fournissent à l'organisme de contrôle ou aux organismes de contrôle compétent(s) les informations raisonnablement nécessaires à la prise d'une décision. L'organisme de contrôle compétent examine les informations fournies, en consultant toutes les parties concernées s'il y a lieu, et informe ces dernières de sa décision motivée dans un délai prédéterminé et raisonnable, et en tout état de cause dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes (...).“

La Chambre de Commerce salue ce projet de loi dont le principal apport, outre le fait de mettre en conformité le droit national avec le droit communautaire, est de créer un organisme de contrôle du marché ferroviaire dans le respect des dispositions européennes.

Pour l'essentiel de son avis, la Chambre de Commerce s'en tient à l'exposé des motifs. De même, elle n'entend pas discuter l'ensemble des articles du présent projet de loi, notamment ceux relatifs au chapitre 5 sur les dispositions modificatives et abrogatoires qui, à ses yeux, ne pose pas d'interrogation particulière.

La loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit à son article 22bis un système de contrôle qui donne la possibilité à chaque entreprise ferroviaire

⁴ Voir le projet de règlement grand-ducal ayant pour objet la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté; de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives ou de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

qui s'estimerait victime d'un traitement inéquitable ou discriminatoire ou bien de tout autre préjudice d'introduire un recours contre une décision prise à son encontre, soit par l'organisme de répartition, soit par l'organisme de tarification. La loi dispose que, suite à ce recours, le Ministre des Transports désigne une commission spéciale, laquelle instruit la requête, ce qui donne au final lieu à une décision motivée du ministre. Ce cadre institutionnel est critiqué par la Commission européenne qui voit, à travers ces questions de régulation, des sources et des problématiques de dépendance et de partialité, au moins le cas échéant de la part des membres de la commission spéciale qui sont pour la plupart des fonctionnaires ministériels. Il importe selon elle de disposer de structures fixes et indépendantes, qui puissent fonctionner de sorte à éviter notamment les conflits d'intérêt. La Directive permet de répondre aux critiques de la Commission européenne dans le sens où elle rend possible, dans les réglementations nationales, l'instauration d'un organisme de contrôle fonctionnellement indépendant de toute autorité intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

Or, l'article 30 de la Directive dispose que, „*sans préjudice des dispositions de l'article 21, paragraphe 6, les Etats membres instituent un organisme de contrôle. Cet organisme, qui peut être le ministère chargé des questions de transports ou tout autre organisme, est indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition et des candidats (...)*“. Autrement dit, la Directive n'interdit pas que le Ministère des Transports n'assume les responsabilités de contrôle qui sont au coeur des dispositions communautaires. En revanche, la Commission européenne fustige la gouvernance du contrôle au niveau luxembourgeois, laquelle est principalement fondée sur l'existence de la commission spéciale décrite précédemment. La Chambre de Commerce convient aisément qu'il peut s'avérer problématique qu'une commission de fonctionnaires instruisse des recours, ne serait-ce que pour des risques de partialité évidents lorsqu'ils sont en charge à un autre titre du domaine dont il s'agit d'instruire un incident. C'est la raison pour laquelle elle plaide pour exploiter pleinement les dispositions de la Directive qui rendent possible l'intervention et la mise en responsabilité d'un organisme indépendant dans l'exercice de surveillance et de contrôle de l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

L'Institut luxembourgeois de la Régulation (ILR) est l'organisme à qui le présent projet de loi donne les prérogatives de contrôle et de surveillance du marché ferroviaire. Il a été créé en 1997 lors de l'ouverture des marchés des télécommunications. Depuis cette période, ses attributions et prérogatives ont été élargies au marché de l'électricité⁵ ainsi qu'au marché des services postaux et des services financiers postaux⁶ et au marché du gaz naturel⁷. En 2005, une loi organique relative à cet organe institutionnel a été votée⁸. Il convient également de citer, parmi les changements ayant affecté le cadre réglementaire de l'ILR, la refonte en 2007 de la législation sur les marchés de l'électricité et du gaz naturel⁹.

La Chambre de Commerce entend rappeler que, depuis la fin des années 1990 et sous l'effet des évolutions du droit communautaire transposées en droit luxembourgeois, le Grand-Duché, comme ses partenaires de l'Union européenne (UE), a été amené à ouvrir certains de ses secteurs économiques (télécommunications, électricité, gaz naturel). Partout en Europe, l'ouverture des secteurs à la concurrence a exigé la mise en place d'instruments de régulation, principalement sous la forme d'organe de contrôle et de surveillance. Or, le Luxembourg a cela d'assez original que ce ne sont pas autant d'autorités distinctes, mais un seul et même organe institutionnel qui est précisément en charge de la régulation et de la surveillance desdits secteurs économiques. De façon générale, l'ILR a été créé pour encadrer l'ouverture d'anciens monopoles étatiques à la concurrence, c'est-à-dire principalement pour veiller à l'exercice d'une concurrence réelle et équitable qui favorise l'accès à tous les consommateurs et usagers aux services afférents à des conditions raisonnables. Il est par définition légitime aux yeux de la Chambre de Commerce que cet organisme, qui par ailleurs remplit les missions qui lui ont été confiées jusqu'à présent avec satisfaction, puisse voir ses prérogatives s'élargir à nouveau en vue de contrôler le marché ferroviaire.

5 Loi du 24 juillet 2000 relative à l'organisation du marché de l'électricité.

6 Loi du 15 décembre 2000 sur les services postaux et les services financiers postaux.

7 Loi du 6 avril 2001 relative à l'organisation du marché du gaz naturel.

8 Loi du 30 mai 2005 portant 1) organisation de l'Institut Luxembourgeois de la Régulation 2) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat.

9 Cf. les lois du 1er août 2007 relatives à l'organisation du marché du gaz naturel et à l'organisation du marché de l'électricité.

La Chambre de Commerce voit d'autant mieux l'élargissement des prérogatives précitées que l'ILR n'est pas un organisme créé pour l'occasion *ex nihilo*. Au contraire, c'est un instrument et un acteur de la régulation déjà en action. De ce point de vue, la Chambre de Commerce ne craint pas de coût prohibitif de mise en route de l'action de contrôle du marché ferroviaire. En revanche, il est un fait que l'élargissement des prérogatives requerra une augmentation des moyens de cet organisme, ce que le projet de loi prévoit. La Chambre de Commerce plaide évidemment pour que la hausse de ces moyens corresponde à la réalité des besoins de régulation du marché ferroviaire et s'opère de manière raisonnable et raisonnée.

La Chambre de Commerce salue enfin le fait que les auteurs du présent projet aient pris soin d'intégrer une fiche financière, selon laquelle l'ILR „a prévu pour l'exercice 2010 un montant de 115.200 EUR pour couvrir les frais de personnel en vue d'assurer la régulation du marché ferroviaire. L'ILR recrutera en 2010 quatre économistes et deux juristes en vue de renforcer son équipe“. Il est également indiqué qu'„il est prévu de rémunérer les frais de fonctionnement sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat“.

La Chambre de Commerce aurait apprécié que les besoins en personnel soient davantage décrits et justifiés, particulièrement en ces temps où les dépenses, privées ou publiques, se doivent efficacement optimisées. La Chambre de Commerce milite de manière générale pour des analyses les plus fines possibles (de type coûts-bénéfices) en termes d'identification des besoins en compétences. L'enjeu lié aux dépenses de personnel est bien trop important.

Enfin, la Chambre de Commerce invite les autorités nationales à se conformer au point 34 de l'accord interinstitutionnel „Mieux légiférer“, selon lequel, comme indiqué au considérant (23) de la Directive faisant l'objet de la présente transposition, „les Etats membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics“. Il y a lieu à cet égard de fustiger que la transposition soit réalisée alors que l'article 3 de la Directive fixait au 4 juin 2009 le délai de mise en conformité des dispositions législatives, réglementaire et administratives.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

La Chambre de Commerce n'entend pas conduire une analyse exhaustive de l'ensemble des articles du projet de loi sous rubrique, notamment les articles relatifs au chapitre 5 sur les dispositions modificatives et abrogatoires auxquelles elle souscrit volontiers.

Les dispositions inscrites au chapitre 1er du projet de loi sous revue ont trait à la définition d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire ainsi que de ses missions.

Concernant l'article 1

Les dispositions de l'article 1er du présent projet de loi ont pour objet de confier à l'ILR la fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire. La Chambre de Commerce note avec satisfaction qu'elles sont conformes à l'article 30 de la directive 2001/14/CE, selon lequel „les Etats membres instituent un organisme de contrôle. Cet organisme (...) est indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition et des candidats, sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et pour ce qui est des décisions en matière financière“.

Concernant l'article 2

En exécution de ce même article 30 de la directive 2001/14/CE, le projet de loi précise à travers son article 2 la mission principale du régulateur et définit la notion de „candidat“, celle-ci étant une notion cardinale de ce projet.

Concernant l'article 3

La Chambre de Commerce ne s'oppose pas aux dispositions de l'article 3 du projet de loi sous rubrique, lesquelles définissent les prérogatives du régulateur et ses caractéristiques intrinsèques (initiatives de consultations des acteurs du secteur, collecte et, le cas échéant, publication de données et établissement de statistiques, indépendance vis-à-vis des acteurs – gestionnaires d'infrastructure, orga-

nismes de tarification, de répartition, ... –, possibilités d'échanges avec les régulateurs nationaux étrangers ...). De ce point de vue, le projet de loi semble apporter toutes les garanties exigibles en matière de respect des règles de confidentialité et de réciprocité en matière d'informations.

Concernant l'article 4

La Chambre de Commerce note que l'article 4 du projet de loi sous avis, tel qu'amendé par la Commission du Développement durable, transpose fidèlement les dispositions inscrites à l'article 1er paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE, selon lesquelles il revient au régulateur de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents, ceci à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires qui sont concernées. A cet égard, la Chambre de Commerce rappelle combien il est essentiel à ses yeux de procéder à une transposition stricte et littérale des dispositions des directives européennes. Il est à souligner également que le paragraphe 3 de ce même article 4 dispose que „*le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire*“. La Chambre de Commerce rend sensible au fait qu'en la matière, c'est le gestionnaire de l'infrastructure qui fixe les redevances, conformément à l'article 30 de la directive 2001/14/CE, selon lequel „*l'organisme de contrôle veille à ce que les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure soient conformes aux dispositions du chapitre II et non discriminatoires*“.

Concernant l'article 5

En matière de traitement des litiges, la Chambre de Commerce note que les auteurs du présent projet de loi élargissent quelque peu, par rapport à ce que les dispositions des directives 2001/14/CE et 2007/58/CE fixent, les cas possibles de saisines pour contentieux par les candidats. Selon l'article 30 de la directive 2001/14/CE modifié par la directive 2007/58/CE, dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice, le candidat peut introduire un recours contre les décisions du gestionnaire d'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne le document de référence du réseau, les critères contenus dans le document, la procédure de répartition et ses résultats, le système de tarification, le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter, le certificat de sécurité, l'application et le contrôle des normes et règles de sécurité.

La Chambre de Commerce invite les rédacteurs du projet sous avis à s'en tenir à la directive et rien qu'à la directive. Tout au moins, elle aurait apprécié que figurent dans le commentaire des articles du projet de loi les motifs de cet élargissement des cas de recours tel qu'inscrit dans ce projet.

Concernant les autres articles du présent projet de loi sous avis, la Chambre de Commerce s'en tient au commentaire des articles par les rédacteurs. En particulier, les dispositions inscrites à l'article 6 prévoient des „*sanctions administratives qui peuvent être prononcées par le régulateur en cas de manquement des acteurs du secteur du transport ferroviaire. Cet article précise également que l'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires*“. De même, „l'article 7 a pour objet de définir les modalités de financement du régulateur“. Il n'est à cet égard pas inutile, selon la Chambre de Commerce, de rappeler que „*l'ILR est un établissement public qui bénéficie de l'autonomie financière et administrative et qui récupère la contrepartie de ses frais de personnel selon les dispositions légales et réglementaires relatives aux secteurs qui dépendent de sa régulation*“¹⁰.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autre remarque à formuler à l'encontre du projet de loi sous rubrique.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure de marquer son accord au projet de loi sous avis.

¹⁰ Voir avis de la Chambre de Commerce du 14 décembre 2009 portant sur le projet de règlement grand-ducal fixant un nombre limite pour le cadre du personnel de l'Institut Luxembourgeois de la Régulation. (3553BFR)

Service Central des Imprimés de l'Etat

6110/07

N° 6110⁷**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(16.7.2010)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 15 juillet 2010 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 14 juillet 2010 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 4 mai 2010 et 29 juin 2010;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 16 juillet 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 08 juillet 2010

ORDRE DU JOUR :

1. 6110 Projet de loi ayant pour objet
 - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
 - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
 - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
 - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport

2. 6119 Projet de loi instituant les recours en matière de marchés publics
 - Rapporteur : Monsieur Léon Gloden
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Léon Gloden, rapporteur du projet de loi 6119,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Claude Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Frank Reimen, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. André Hoffmann

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6110 Projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Suite aux discussions ayant eu lieu au cours de la réunion du 7 juillet 2010 et à la problématique de risque de transposition incomplète de la directive européenne 2007/58/CE, il est finalement décidé de suivre les suggestions émises par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 29 juin 2010. En effet, les membres de la Commission et les représentants du Ministère, même s'ils sont d'avis que les amendements de la Chambre des Députés étaient justifiés, décident que le risque de s'exposer à des sanctions pécuniaires de la part des instances européennes est trop élevé. Ils conviennent donc :

- à l'article 4, de maintenir les mots « également » et « « éventuelle » ;
- à l'article 5 paragraphe 1^{er}, de retenir le libellé proposé par la Haute Corporation, libellé qui se trouve être un compromis entre le libellé initial du Gouvernement et celui proposé par la commission parlementaire.

Monsieur le Rapporteur présente succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6110⁵. Le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière, tout en demandant à ce que le Rapporteur dispose de quinze minutes au lieu de dix pour présenter le projet.

2. 6119 Projet de loi instituant les recours en matière de marchés publics

Monsieur le Rapporteur présente succinctement le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, ce projet de loi a pour objet de transposer la directive 2007/66/CE du 11 décembre 2007 modifiant les directives 89/665/CEE et 92/13/CEE du Conseil en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité des procédures de recours en matière de passation des marchés publics. L'orateur précise que le texte qui sera mis en place abrogera les lois des 13 mars 1993 (transposition de la directive 89/665/CEE) et 27 juillet 1997 (transposition de la directive

92/13/CEE). L'un des changements principaux qu'introduira le texte est constitué par l'ouverture par un tiers d'un recours judiciaire contre la décision sur l'attribution d'un marché, avant même la conclusion de ce marché. Afin d'accélérer au maximum la décision, le recours est à porter devant le président du tribunal administratif qui tranchera par voie de référé. D'une manière générale, la directive à transposer vise à accélérer les procédures de réclamation et les recours, à mieux tenir compte de tous les intérêts en jeu, à accélérer l'exécution des décisions judiciaires et à introduire un délai de suspension entre la décision d'attribution d'un marché et la conclusion du contrat qui en résultera. Monsieur le Rapporteur précise également que le projet de loi sous rubrique ne modifie ni le champ d'application de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics, ni les règles de procédure prévues par cette même loi, mais a uniquement vocation d'instituer des voies de recours en cas de litiges naissant dans le cadre de l'attribution des marchés publics.

Suite à cette présentation, les représentants du Ministère expliquent que la directive 2007/66/CE aurait dû être transposée en droit national pour le 20 décembre 2009 et que le Luxembourg risque donc d'être condamné à des sanctions pécuniaires pour retard de transposition.

Il apparaît cependant, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 29 juin 2010, que des amendements au texte s'avèrent nécessaires. En effet, la Haute Corporation suggère plusieurs améliorations à la future loi, mais ne fait malheureusement pas toujours de propositions de texte. Monsieur le Rapporteur expose donc les amendements qu'il convient d'apporter au projet de loi, amendements adoptés par la commission parlementaire à l'unanimité des membres présents :

Amendement I concernant les articles 3 et 4

La Commission du Développement durable tient compte de l'observation faite par la Haute Corporation en ce qui concerne l'ambiguïté créée par les termes « mesures provisoires » et biffe le mot « provisoire » aux articles 3 et 4.

De même, elle précise à l'article 4 que l'ordonnance est exécutoire dès sa notification et qu'elle n'est susceptible d'aucune voie de recours.

Finalement, comme recommandé par le Conseil d'Etat, elle se propose d'ajouter un nouveau paragraphe à l'article 4 afin de préciser qu'en cas d'empêchement du président du tribunal administratif, ce dernier est remplacé par un membre du tribunal administratif.

Afin de garantir la lisibilité, Monsieur le Rapporteur propose encore que l'article 4 soit subdivisé en quatre paragraphes.

Les articles 3 et 4 se liront donc comme suit :

Art. 3. *Le président du tribunal administratif peut prendre par voie de référé des mesures ayant pour but de faire corriger la violation alléguée ou d'empêcher d'autres dommages d'être causés aux intérêts concernés, y compris des mesures destinées à suspendre ou à faire suspendre la procédure de passation du marché en cause tant que le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice n'a pas procédé à la correction ordonnée.*

Il peut notamment supprimer les spécifications techniques, économiques ou financières discriminatoires figurant dans les documents de l'appel à la concurrence, dans les cahiers des charges ou dans tout autre document se rapportant à la procédure de passation du marché en cause.

Art. 4. (1) *Le président du tribunal administratif, en tenant compte des conséquences probables des mesures pour tous les intérêts susceptibles d'être lésés, ainsi que de l'intérêt*

public, peut décider de ne pas accorder ces mesures lorsque des conséquences négatives pourraient dépasser leurs avantages. Une décision de ne pas accorder des mesures ne porte pas préjudice aux autres droits revendiqués par la personne requérant ces mesures.

(2) Le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice est obligé de surseoir, à la poursuite de la procédure de mise en concurrence, voire à la décision d'adjudication jusqu'à la notification de l'ordonnance en référé.

(3) L'ordonnance est exécutoire dès sa notification. Elle n'est susceptible d'aucune voie de recours.

(4) En cas d'empêchement du président du tribunal administratif, il est remplacé par un membre du tribunal administratif.

Amendement II concernant l'article 10

Sur proposition de Monsieur le Rapporteur, la Commission du Développement durable décide de préciser que le juge visé à l'alinéa 2 de cet article est également le président du tribunal d'arrondissement siégeant comme juge des référés. L'article 10 se lira comme suit :

Art. 10. *Les conséquences du constat de l'absence d'effets d'un marché sont laissées à l'appréciation du président du tribunal d'arrondissement siégeant comme juge des référés. L'annulation rétroactive de toutes les obligations contractuelles est possible, mais la portée de l'annulation peut également être limitée aux obligations qui doivent encore être exécutées. Dans ce deuxième cas, le **président du tribunal d'arrondissement siégeant comme juge des référés** devra imposer des pénalités financières au sens de l'article 14, paragraphe (2).*

Amendement III concernant l'article 12

La Commission du Développement durable, en tenant compte de l'observation faite par la Haute Corporation en ce qui concerne l'article 13, décide d'amender dans le même sens l'article 12 afin de garder une analogie dans le texte. L'article 12 se lira comme suit :

Art. 12. *L'intervention du président du tribunal d'arrondissement siégeant comme juge des référés prévue par l'article 9, point a) est exclue si :*

- *le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice estime que la passation du marché sans publication préalable d'un avis de marché au Journal officiel de l'Union européenne est autorisée en vertu des dispositions des livres II ou III de la loi sur les marchés publics,*
- *le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a publié au Journal officiel de l'Union européenne un avis de transparence ex ante volontaire exprimant son intention de conclure le marché, tel que décrit à l'article 18, et*
- *le marché n'a pas été conclu avant l'expiration d'un délai d'au moins dix jours à compter du lendemain du jour de publication de cet avis au Journal officiel de l'Union européenne.*

En cas de recours dans le délai prévu au troisième tiret selon les modalités des articles 6 ou 21, le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice est obligé de surseoir à la conclusion du contrat jusqu'à la notification de l'ordonnance en référé et jusqu'à l'expiration du délai prévu au troisième tiret.

Amendement IV concernant l'article 19

La Commission du Développement durable tient compte de l'observation faite par la Haute Corporation et remplace « leurs » par « les ». L'article 19 se lira comme suit :

Art. 19. *Une autorité déterminée par voie de règlement grand-ducal communique chaque année à la Commission européenne le texte de toutes les décisions, accompagnées de leurs motifs, que **les** instances de recours ont prises conformément à l'article 11.*

*

Les membres de la Commission prennent en outre connaissance de la remarque du Conseil d'Etat qui, se référant à l'avis du président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg du 14 avril 2010, attire l'attention sur le fait que l'abrogation des lois de 1993 et de 1997 sans disposition transitoire risque de créer une situation intenable à l'égard des recours qui peuvent avoir été introduits sur base des lois abrogées, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec le texte de toute disposition transitoire destinée à prévenir les complications mentionnées. La Commission décide donc d'introduire un nouvel article 23 et de le libeller comme suit :

Art. 23. (1) *La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.*

(2) *Les procédures comportant publication d'un avis, publiées avant la date d'entrée en vigueur, et à défaut de publication d'un avis, les invitations à présenter une candidature ou à remettre une offre, lancées avant la date d'entrée en vigueur, demeurent soumises aux dispositions législatives en vigueur au moment de la publication de l'avis ou de l'invitation.*

*

Les amendements exposés ci-dessus seront finalisés et envoyés pour avis au Conseil d'Etat encore dans la journée. Au cas où la Haute Corporation aviserait ces amendements au cours de sa séance du 16 juillet prochain, le projet de rapport relatif au projet de loi sous rubrique pourrait être adopté dans la foulée. De la sorte, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures sera à même d'informer la Commission européenne que les travaux parlementaires étant finis, le texte est prêt à être voté en séance publique le 12, 13 ou 14 octobre 2010.

Luxembourg, le 13 juillet 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 juillet 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010
2. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6110 Projet de loi ayant pour objet
 - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
 - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
 - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
 - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport (sous réserve de la disponibilité du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat)
5. 6137 Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Molitor, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. André Hoffmann

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010

Le projet de procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010 est adopté.

2. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 29 juin 2010 suite à la série d'amendements adoptés lors de la réunion du 2 juin 2010. Dans cet avis, la Haute Corporation constate que les quatre amendements proposés tiennent compte de la plupart de ses observations, et notamment de ses oppositions formelles. Elle n'a donc pas d'observations à formuler quant au fond. Quant à la forme, elle signale que le renvoi de la nouvelle annexe III (anciennement annexe II du projet de règlement grand-ducal) doit être adapté. Ainsi, il y a lieu de :

- lire au point 1) de l'annexe « visées à l'article 9 » au lieu de « visées à l'article 10 » ;
- remplacer les termes « aux normes définies dans la présente directive » par ceux de « dans la présente loi » à l'endroit des lettres a) et d) du point 1).

Les membres de la commission parlementaire procèdent aux modifications nécessaires.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6056¹³. Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

3. 6110 Projet de loi ayant pour objet

A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;

B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;

C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;

D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 29 juin 2010, suite à la série d'amendements adoptés lors de la réunion du 2 juin 2010.

Pour rappel, l'amendement I avait pour objet, sur demande de la Chambre des Salariés, d'omettre les mots « également » et « éventuelle ». Le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de cette double suppression, alors que le terme « également » est à interpréter dans le sens de « aussi » et que sa suppression n'apporte aucune plus-value au texte. Par contre, l'article 1^{er}, point 8, (ad article 3^{ter}) de la directive à transposer dispose expressément qu' « *il incombe de déterminer une éventuelle atteinte à l'équilibre économique...* ». Dès lors, le Conseil d'Etat demande que le terme « éventuelle » soit maintenu, assurant ainsi une transposition conforme de la directive.

Quant à l'amendement II, il a trait à l'article 5, paragraphe 1^{er} qui permet à une entreprise ferroviaire ou à un regroupement international d'entreprises ferroviaires, candidat à l'acquisition de capacités d'infrastructure en vue de l'exploitation d'un service ferroviaire, de saisir le régulateur lorsqu'il se sent préjudicié par une décision du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Suite à l'avis de la Chambre des Salariés, la commission parlementaire souhaitait réserver une approche restrictive à l'énumération des hypothèses permettant un recours. Le Conseil d'Etat note que la suppression du point g) de ladite énumération (« *préjudice lié à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs* ») n'enlève rien à la portée du droit de saisine du régulateur par le candidat, pour qui le recours est ouvert chaque fois « *qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout préjudice* » (cf. art. 30, paragraphe 2 de la directive 2001/14/CE), l'énumération qui suit n'ayant, tout comme celle de l'article 5, paragraphe 1^{er} du texte de transposition, qu'un caractère exemplatif. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ressent les plus vives hésitations à suivre la commission parlementaire dans sa démarche proposée, qui pourrait exposer le Luxembourg au reproche d'ignorer l'esprit de la directive à transposer. Afin de dissiper tout doute quant à la transposition fidèle de la directive 2001/14/CE sur le point sous examen, la Haute Corporation propose de rapprocher le libellé du paragraphe davantage du texte du paragraphe 2 de l'article 30 de la directive, tout en précisant au point f) les droits qui découlent de l'article 10 de la directive modifiée 91/440/CEE en ce qui concerne l'accès au réseau ferré en matière de services de fret et de services internationaux de voyageurs. Selon le Conseil d'Etat, l'article 5, paragraphe 1^{er} devrait se lire comme suit :

« (1) Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être la victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et introduire un recours contre des décisions qui concernent en particulier:

a) le document de référence du réseau;

b) les critères contenus dans ce document;

c) la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;

d) le système de tarification;

e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;

f) les dispositions relatives à l'accès du réseau ferré en matière d'exploitation de services de fret ou en matière d'exploitation de services internationaux de voyageurs, en ce inclus la fourniture de prestations minimales, complémentaires ou connexes, liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services, y compris dans les gares, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 4, paragraphe 1^{er} ».

Les membres de la Commission procèdent à un échange de vues afin de décider de la marche à suivre en la matière :

- certains membres de la Commission sont d'avis qu'il faut, dans les deux cas, suivre le Conseil d'Etat, ceci afin de ne pas s'exposer au risque de transposition non conforme de la directive européenne. Ces membres craignent en effet une condamnation du Luxembourg à payer des pénalités pour non-transposition, car ils sont d'avis que la Commission européenne suivra l'opinion du Conseil d'Etat. Cet avis est également partagé par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures. Ce dernier aurait en effet préféré maintenir les amendements de la Chambre des Députés qui, selon lui, étaient totalement justifiés, mais il estime pourtant que la priorité est de transposer la directive ;
- d'autres membres de la Commission, en l'occurrence les représentants du groupe LSAP, considèrent que, pour éviter une libéralisation totale du transport ferroviaire, il convient de maintenir le texte proposé par la commission parlementaire, d'autant plus que le Conseil d'Etat ne s'y oppose pas formellement.

Face à ces deux points de vue opposés, les membres de la Commission décident de s'accorder un temps de réflexion supplémentaire et de convoquer une nouvelle réunion le 8 juillet à 14h00, afin de prendre une décision finale et d'adopter le projet de rapport.

4. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, émis en date du 6 juillet 2010, suite à l'amendement introduit le 30 juin 2010. Pour rappel, l'amendement avait pour objet d'ajouter au texte du projet de loi :

- un article 10 prorogeant l'effet des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels concernant l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées jusqu'à l'entrée en vigueur des textes destinés à les remplacer pris sur la base de la loi en projet et,
- un article 11 destiné à abroger la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à l'article 10 envisagé qui entend proroger par une mesure légale des dispositions réglementaires. En cela, il est contraire à la hiérarchie des normes juridiques. De toute façon, le dispositif est superfétatoire, car les dispositions réglementaires en vigueur continuent à s'appliquer, si elles ne sont pas contraires à la loi nouvelle. L'article 11 ne donne pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en supprimant l'article 10 et en renumérotant l'article 11, qui devient l'article 10.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite succinctement son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6014⁷. Le projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à la majorité des membres présents, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* s'abstenant.

La Commission propose le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

5. 6137 Projet de loi relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich

Monsieur Lucien Clement est désigné rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Un représentant du Ministère présente le projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi porte sur l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du Ban de Gasperich, cela pour un montant total ne pouvant dépasser 70,295 millions d'euros. Dans ce contexte, le réseau routier sera réorganisé avec deux épines dorsales, à savoir le futur boulevard Raiffeisen qui sera aménagé en partie sur le tracé existant de la rue Raiffeisen et qui reliera le plateau de Howald aux quartiers nord-ouest de la ville et le futur boulevard Kockelscheuer qui reliera le rond-point Glück au rond-point Kockelscheuer en traversant le nouveau quartier de l'est vers l'ouest. Par ailleurs, une réorganisation de l'échangeur autoroutier sera effectuée dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité du trafic par les automobilistes et afin d'augmenter sa capacité et d'améliorer son intégration dans un site urbanisé.

Il faut savoir que ce montant de 70,295 millions d'euros ne concerne que la part de l'Etat. En effet, les coûts du projet ont été établis sur base d'un devis distinguant les coûts à charge de l'Etat de ceux à charge de la Ville de Luxembourg. Les coûts à charge de la Ville de Luxembourg comportent notamment ceux relatifs aux assises nécessaires aux transports publics, aux dessertes du site par des routes secondaires, aux pistes cyclables, aux pistes pour piétons, aux îlots de verdure,...

Suite à cette présentation, la question des transports en commun est évoquée. A cet égard, Monsieur le Ministre donne à considérer qu'un autre projet de loi, à savoir le projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (document parlementaire 6146) va de pair avec le texte sous rubrique. Il explique succinctement que le projet de loi 6146 vise à faire autoriser l'aménagement de la première phase de la gare périphérique de Howald et nécessitera des investissements à hauteur de 42,8 millions d'euros. Il est d'avis que ces deux textes devront dans la mesure du possible être évacués ensemble. Le représentant du groupe *déi gréng* est du même avis, notamment afin de mettre en place une offre performante de transports en commun, et ceci afin de

contribuer à l'objectif politique d'un modal split 40:60. Il explique en effet que la gare périphérique de Howald constitue un élément-clé du concept global de mobilité urbaine et périurbaine.

Toujours concernant la thématique des transports en commun et suite à une question afférente, il est signalé que le tracé exact du tram n'a pas encore été défini : il existe en effet plusieurs options possibles et la décision finale n'a pas encore été prise.

Il est en outre précisé que les plans n°3 et 4 du document parlementaire 6137 représentent en pointillé orangé les pistes prévues pour les transports en commun. Le Ministère informe que ce tracé a été prévu pour qu'à la fois les bus et les trams puissent circuler sur ces voies. Suite aux doutes exprimés par un membre de la Commission, il est confirmé que des études préalables ont été réalisées sur le terrain par des spécialistes et qu'il en a été conclu que ces voies auront la capacité nécessaire pour accueillir à la fois le bus et le tram. Les responsables gouvernementaux s'engagent cependant à faire contrôler une nouvelle fois ces affirmations.

Suite à plusieurs questions ponctuelles, il est encore souligné que :

- les promoteurs commerciaux prendront à leur charge les coûts liés à l'achat et à l'aménagement des dessertes vers leurs boutiques ;
- le calendrier exact des travaux est extrêmement difficile à évaluer, car il ne s'agira pas uniquement de construire un réseau routier, mais également des infrastructures afin d'urbaniser un quartier. Un projet d'une telle envergure se fera en plusieurs étapes : tout d'abord les routes, puis les échangeurs, et ensuite l'urbanisation. La première étape du projet sera l'aménagement du Boulevard Raiffeisen ;
- au vu de la configuration des lieux, il est très compliqué de prévoir des mesures antibruit. Cependant, il n'y aura pas d'habitations aux abords des grands boulevards, mais uniquement des commerces et des bureaux. En outre, grâce à la présence de pistes cyclables, les constructions seront relativement éloignées des routes. Dans ce contexte, le représentant du groupe *déi gréng* se déclare très satisfait du fait que des pistes cyclables aient été prévues dès les prémises du projet ; il estime qu'il faudrait à l'avenir systématiquement y penser lors de la construction de nouvelles infrastructures routières ;
- la totalité du nouveau site sera couverte par le chauffage urbain ;
- il est techniquement possible de construire un tram sans caténaire, mais le coût de construction étant sensiblement plus élevé, il est uniquement envisagé de prévoir ce type d'investissement sur les points sensibles (ex. Pont Adolphe), et non pas sur tout le tronçon.

A la demande de la commission parlementaire, une présentation d'ensemble du projet concernant le nouveau quartier aura lieu en septembre ou en octobre. Les membres considèrent en effet qu'il serait intéressant de pouvoir appréhender le projet dans sa globalité, y compris le développement urbanistique ainsi que l'emplacement précis de la plateforme multimodale d'échange pour les différents modes de transports à savoir le train classique, le tram et le bus.

6. Divers

Monsieur le Président informe que le projet de loi instituant les recours en matière de marchés publics (n°6119) devra encore être examiné par la Commission, voire évacué en séance plénière, avant les vacances d'été, car le délai de transposition de la directive 2007/66/CE modifiant les directives 89/665/CEE et 92/13/CEE du Conseil en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité des procédures de recours en matière de passation des marchés publics, est d'ores et déjà dépassé.

Luxembourg, le 14 juillet 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 02 juin 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2010
2. 6110 Projet de loi ayant pour objet
 - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
 - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
 - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
 - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6114 Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004
 - 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
 - 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
 - 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
- Continuation de l'examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Gehl, M. Max Nilles, M. Jeannot Poeker, M. Franck Reimen, M. Robert Schmit, M. Tom Schram, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Etgen, M. André Hoffmann

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2010

Le projet de procès-verbal de la réunion du 5 mai 2010 est adopté.

2. 6110 Projet de loi ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire ;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

Pour rappel, le projet de loi 6110 a d'ores et déjà été examiné par la Commission du Développement durable au cours de la réunion du 24 février dernier.

Au cours de la présente réunion, il est procédé à l'examen des articles du projet, à la lumière de l'avis de la Chambre des Salariés et de l'avis du Conseil d'Etat.

Dans son avis du 4 mai 2010, la Haute Corporation a notamment critiqué le fait qu'aucun tableau de concordance ne soit joint au projet de loi. Sans ce tableau, le Conseil d'Etat ne peut apprécier si toutes les modifications apportées par la directive à transposer sont transcrites dans les textes de transposition nationaux. En outre, le Conseil d'Etat a émis deux oppositions formelles.

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent à l'examen des articles du projet, en se basant sur le tableau synoptique élaboré par les soins du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et joint en annexe 1 du présent procès-verbal.

Articles 1^{er} et 2

L'article 1^{er} précise que la fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'ILR et fait ainsi droit à l'article 30, paragraphe 1^{er} de la directive 2001/14/CE, qui prévoit que les Etats membres instituent un organisme de contrôle. L'article 2 précise la mission principale du régulateur et définit la notion de « candidat », notion de référence utilisée dans le cadre du projet de loi sous rubrique.

Le Conseil d'Etat propose de regrouper l'article 1^{er} et l'alinéa premier de l'article 2 dans un même article. La Commission du Développement durable décide de ne pas suivre cette proposition, car elle n'en voit pas l'utilité.

La Chambre des Salariés craint quant à elle que la désignation d'un interlocuteur autonome absolument neutre et étranger aux transports ferroviaires, en l'occurrence l'ILR, risquerait de compromettre l'efficacité et le bon fonctionnement du système. La Commission du Développement durable ne donne pas suite à cette remarque, car il ressort clairement du texte de la directive 2007/58/CE que l'organisme de contrôle doit être fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. Par conséquent, le fait de choisir un organisme de contrôle absolument neutre et indépendant du secteur ferroviaire est une obligation.

Les articles 1^{er} et 2 se liront comme suit :

Art. 1^{er}. – *La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).*

Art. 2. – 1. *L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.*

2. *On entend par « candidat » toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.*

Article 3

L'article 3 approfondit les missions du régulateur et fait droit au paragraphe 1^{er} de l'article 30 de la directive 2001/14/CE, ainsi qu'au paragraphe 5 de l'article 2 de la directive 2007/58/CE en précisant que le régulateur est un organisme totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et/ou de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public. Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 8 de la directive 2007/58/CE et à l'article 31 de la directive 2001/14/CE, les différents organismes de contrôle des Etats membres procèdent à un échange d'informations.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'au paragraphe 3 de l'article, il y a lieu de compléter l'expression « autre Etat membre » par les termes « de l'Union européenne ». Cette observation vaut aussi pour le paragraphe 6. Au paragraphe 4, il y a lieu de remplacer les termes « et/ou » par le terme « et ». Pour finir, la Haute Corporation propose une nouvelle formulation pour le libellé du paragraphe 6. La commission parlementaire décide de suivre toutes ces propositions de modifications et de libeller l'article 3 comme suit :

Art. 3. – 1. *Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.*

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions ci-après dénommé le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée ~~et/ou~~ de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

5. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

6. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne.

7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Article 4

L'article 4 prévoit qu'il incombe au régulateur de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs entre deux gares situées dans des Etats membres différents et ce à la demande de l'autorité administrative compétente ou des entreprises ferroviaires concernées. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-

cadres. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire.

Pour ce qui est du 1^{er} paragraphe de cet article, le Conseil d'Etat, ainsi que la Chambre des Salariés insistent à ce que le bout de phrase « *afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures* » soit supprimé, car ce bout de phrase n'est pas prévu dans le texte de la directive et est superfétatoire au vu de l'alinéa 2 qui suit. La Commission du Développement durable suit cette proposition.

Toujours pour ce qui est du paragraphe 1^{er}, la Chambre des Salariés désire supprimer les mots « *également* » et « *éventuelle* » du 2^{ème} alinéa. La Commission suit cette proposition et rédigera donc à un amendement parlementaire.

En ce qui concerne le paragraphe 2, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase « *A partir du 1^{er} janvier 2010* » soit supprimé, étant donné que cette date est révolue. La Commission du Développement durable suit également cette proposition.

Pour ce qui est du paragraphe 3, le Conseil d'Etat insiste sur la suppression du terme « *notamment* » et, en se référant au principe de la hiérarchie des normes, exige sous peine d'opposition formelle la suppression du bout de phrase « *et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise* ». La commission parlementaire donne suite à ces critiques.

La Chambre des Salariés estime qu'une formulation légèrement aménagée telle que : « *le régulateur émet un avis sur les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure* » serait plus adaptée. La Commission ne suit pas cette suggestion, car les redevances ne sont pas fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mais par le législateur.

L'article 4 amendé se lira comme suit :

Art. 4.– 1. *Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.*
~~*afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.*~~

*Le régulateur se prononce **également** sur l'existence **éventuelle** d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.*

2. ~~*A partir du 1er janvier 2010,*~~ *Un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1er janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.*

3. *Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent ~~notamment~~ de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. ~~et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.~~*

Article 5

L'article 5, qui parle du traitement des litiges, précise les cas dans lesquels le régulateur peut être saisi par un candidat, ainsi que les détails de l'instruction et de la procédure devant le régulateur. Cette disposition légale nationale contient également la possibilité de former un recours juridictionnel contre la décision de l'organisme de contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que cet article est l'article unique du chapitre 2 du projet de loi 6110 relatif au « *Traitement des litiges* ». Il préférerait que ce chapitre soit intitulé « *Litiges et recours* » afin de garantir le parallélisme avec l'article 59 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz, ainsi qu'avec l'article 63 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

La Chambre des Salariés propose quant à elle de regrouper les chapitres 2 et 3 du projet dans un chapitre unique avec l'introduction d'autres subdivisions en sections, voire paragraphes. Les membres de la commission parlementaire ne voient pas l'utilité d'une telle démarche, le texte proposé étant clair et structuré.

La Chambre des Salariés sollicite en outre une approche restrictive et demande à ce que le point g) du 1^{er} paragraphe de l'article 5 soit supprimé. La commission parlementaire fait sienne cette proposition et rédigera un amendement allant dans ce sens.

L'article 5 se lira comme suit :

Art. 5. – 1. *Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et en particulier:*

a) à l'exercice du droit d'accès au réseau;

b) au contenu du document de référence du réseau (DRR);

c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes;

d) au système de tarification;

e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter;

f) à la fourniture des prestations minimales, complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares.

~~g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs.~~

2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants.

Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non

discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

Article 6

L'article 6 prévoit diverses sanctions administratives qui peuvent être prononcées par le régulateur en cas de manquements des acteurs du secteur du transport ferroviaire. Cet article précise également que l'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

Afin d'éviter tout risque d'un cumul de sanctions administratives et pénales, le Conseil d'Etat exige sous peine d'opposition formelle que seuls les manquements à la loi en projet puissent être frappés d'une sanction administrative. Il estime par ailleurs que les lois du 1^{er} août 2007 concernant l'une l'organisation du marché de l'électricité et l'autre l'organisation du marché du gaz pourraient utilement guider les auteurs du projet de loi, alors que ces deux textes prévoient expressément que les sanctions administratives ne pourront trouver application que dans la mesure où « les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale ».

Concernant l'alinéa du point 1a), le Conseil d'Etat constate que les sanctions d'avertissement et de blâme ne sont pas prévues dans le texte. Afin de garder le parallélisme des textes législatifs indépendamment du secteur économique à superviser par l'ILR, le Conseil d'Etat insiste à ce que les auteurs reprennent les sanctions de l'article 65 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 60 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les membres de la commission parlementaire sont d'accord de reprendre textuellement les sanctions de l'article 60 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 65 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, ainsi que d'intégrer les sanctions d'avertissement et de blâme dans le texte.

L'article 6 se lira donc comme suit :

Art. 6.– 1. *Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes :*

a) *en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.*

b) *Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :*

- un avertissement ;

- un blâme ;

- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an ;

- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la

situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.-(cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale. ~~en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.~~

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

— une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;

— une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.- (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement.

b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.

c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.

d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.

e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.

f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.

g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.

h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.

i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Article 7

L'article 7 a pour objet de définir les modalités de financement du régulateur. Il n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 7.– Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5, paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Article 8

L'article 8 complète l'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en y incluant les frais de fonctionnement du régulateur. Il n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 8.– *L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant :*

- *les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.*

Article 9

L'article 9 modifie l'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire, mais la Commission du Développement durable désire garder cette disposition légale dans le projet de loi :

Art. 9.– *L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:*

La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Article 10

L'article 10 porte abrogation des paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que de l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Cet article abroge également les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la même loi, devenus superfétatoires par les stipulations de la présente loi.

Le Conseil d'Etat constate que les articles dont l'abrogation est proposée ont été introduits par la loi du 24 juillet 2006 modifiant entre autres la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. La commission parlementaire maintient pourtant le texte initial car, malgré le fait que des modifications aient été effectivement introduites par la loi du 24 juillet 2006, il s'agit toujours d'une modification à la loi modifiée du 11 juin 1999 :

Art. 10.– *Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.*

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Article 11

L'article 11 définit la forme abrégée sous laquelle il peut être fait référence à la présente loi et n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat :

Art. 11.– *La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi sur la régulation du marché ferroviaire“.*

Article 12

L'article 12 arrête la date de mise en vigueur de la présente loi et n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat :

Art. 12.– *La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.*

*

Une lettre d'amendements sera rédigée et soumise au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

3. 6056 Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de transposer en droit national la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ; il porte sur les modalités d'obtention et de délivrance de licences aux contrôleurs de la circulation aérienne afin de garantir le niveau le plus élevé de responsabilité et de compétence dans un contexte de collaboration régionale croissante entre prestataires de services de navigation aérienne.

Une première version de ce projet de loi avait été déposée en date du 12 juin 2009. Dans son avis du 18 décembre 2009, le Conseil d'Etat s'était formellement opposé à l'adoption de ce projet de loi, car il ne répondait pas, sur plusieurs points, aux préceptes de la Constitution. Le Conseil d'Etat estimait que le projet était à remettre totalement sur le métier.

Au cours de la présente réunion, les membres de la Commission du Développement durable procèdent à l'examen du texte remanié par le Gouvernement et de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, qui date du 4 mai dernier, et ceci sur base du tableau synoptique élaboré par les soins du Ministère du Développement durable et des Infrastructures (voir annexe 2 du présent procès-verbal).

Article 1^{er}

L'article 1^{er} cerne le champ d'application de la loi, qui a pour objet de créer une base légale appropriée pour assurer la transposition et la mise en œuvre des dispositions de la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne. L'objectif poursuivi pour la loi est l'introduction de licences pour les contrôleurs de la circulation aérienne en fixant un encadrement de la profession dans une optique de renforcement et d'harmonisation des normes de sécurité aérienne qui s'inscrit dans un contexte à échelle européenne. La licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne permettra la mise en place de règles communautaires qui assureront des niveaux de compétence plus élevés et qui seront mieux comparables au niveau européen. Le contrôleur de la circulation aérienne est un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité. La directive couvre tous ces contrôleurs de la circulation aérienne.

Le Conseil d'Etat propose d'omettre les deuxième et troisième alinéas de l'article 1^{er}, car ils ne contiennent aucun élément normatif. La Commission décide de suivre cette proposition et l'article 1^{er} sera libellé comme suit :

Art. 1er. Champ d'application et objectif

La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.

La présente loi a pour objet la mise en œuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.

Article 2

L'article 2 reprend les définitions telles qu'elles figurent dans la directive 2006/23/CE. Les auteurs du projet ont inséré deux définitions supplémentaires pour améliorer la lisibilité du texte : « OJTI » et « examinateur (assessor en anglais) », qui sont des termes consacrés spécifiques à la navigation aérienne. L'abréviation « OACI » a été retenue pour alléger le texte.

Le Conseil d'Etat constate que cet article tient compte des observations formulées par dans son avis du 18 décembre 2009, en reprenant les définitions prévues par la directive 2006/23/CE dans le texte de la loi au lieu de les reprendre dans le règlement d'exécution. Il propose de compléter le point m) par les termes „(ci-après dénommée „la DAC“) “ à la suite des termes „Direction de l'Aviation civile“. En outre, il suggère de reformuler les points d) et p) de l'article. La Commission du Développement durable suit ces propositions et l'article 2 se lira comme suit :

Art. 2. Définitions

Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par:

a) „service du contrôle de la circulation aérienne“: un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne;

b) „prestataire de services de navigation aérienne“: toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale;

c) „circulation aérienne générale“: tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI;

d) „licence“: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte;

e) „qualification“: l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes:

- 1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV);*
- 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI);*
- 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP);*
- 4. contrôle d'approche de surveillance (approach control surveillance – APS);*
- 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP);*
- 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS);*

f) „mention de qualification“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question;

g) „mention d'unité“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer;

h) „mention linguistique“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire;

- i) „mention d'instructeur“: l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position;
- j) „indicateur d'emplacement OACI“: le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique;
- k) „secteur“: une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol;
- l) „formation“: l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée; la formation comprend:
1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire;
 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne;
 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence;
 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur;
 5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur;
- m) „organisme de formation“: une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile (ci-après dénommée „la DAC“) en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation;
- n) „programme de compétence d'unité“: programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence;
- o) „plan de formation en unité“: un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position;
- p) „examineur (assessor)“, „évaluateur“: personne titulaire de l'autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;
- q) „OACI“: Organisation de l'Aviation Civile Internationale;
- r) „OJTI (on the job training instructor)“: instructeur de formation sur la position.

Article 3

La DAC est l'administration publique luxembourgeoise qui endosse les responsabilités de l'autorité nationale de surveillance en vertu de ses missions légales énumérées au paragraphe 3 de l'article 17 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile. Elle satisfait à tous les critères préalables cités par l'article 3 de la directive 2006/23/CE, à savoir les critères d'impartialité et d'indépendance tant vis-à-vis des prestataires de services de navigation aérienne que vis-à-vis des organismes de formation.

Le paragraphe 2 reprend les autres missions incombant à la DAC en tant qu'autorité compétente résumant les principales tâches de celles-ci découlant de l'article 14 de la directive 2006/23/CE.

Le dernier paragraphe de l'article 3 renvoie à l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 précitée inscrit dans la loi organique de la Direction de l'Aviation afin de doter cette administration publique de la flexibilité requise pour s'adjoindre l'expertise requise dans ce domaine hautement spécialisé afin de satisfaire à ses missions légales en tant qu'autorité nationale de surveillance.

Le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du premier alinéa par un nouveau texte. De même, il propose de reformuler le début de l'alinéa 2. La Commission décide de suivre ces propositions et de rédiger l'article 3 comme suit :

Art. 3. Autorité nationale de surveillance

La DAC est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'octroi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser la restitution ou le renouvellement.

La DAC est aussi ~~l'autorité~~ compétente pour:

- a) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne;
- b) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions;
- c) homologuer les organismes de formation à condition que leur principal établissement ou, le cas échéant, leur siège social se trouve au Grand-Duché de Luxembourg.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent sans préjudice de l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

Article 4

L'article 4 reprend les principes généraux indiqués à l'article 4 de la directive 2006/23/CE s'agissant des procédures de délivrance, de prorogation, de suspension et retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne et des contrôleurs stagiaires. Cet article pose les principes fondamentaux du système de délivrance de licences : création d'un marché du travail pour les activités de contrôle de la circulation aérienne et définition des caractéristiques fondamentales de la licence, qui englobent les compétences de son détenteur et l'autorisation donnée par les autorités de surveillance nationales. Cet article énumère les obligations incombant au candidat d'une licence ou d'une licence stagiaire de contrôleur de la circulation aérienne.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lit comme suit :

Art. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences

Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.

Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.

La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.

Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne:

- a) *en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale;*
- b) *lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises;*

c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences.

Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.

La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.

Article 5

Les règles de la sécurité aérienne ne permettent à un contrôleur stagiaire que d'assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur de la position, communément désigné comme „*on the job training instructor (OJTI)*“. Tout postulant pour un poste de contrôleur de la circulation aérienne doit d'abord obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et effectuer un stage, tant pratique que théorique, avant de pouvoir prétendre à une licence définitive. Le stagiaire doit satisfaire à des exigences de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques. L'appréciation de l'équivalence du certificat d'études visée à l'article 5(a) *in fine* de la présente loi se fera conformément aux prescriptions de la loi du 14 août 2000 portant approbation de la Convention sur la reconnaissance des qualifications relatives à l'enseignement supérieur dans la région européenne, faite à Lisbonne, le 11 avril 1997.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lit comme suit :

Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI. Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent;
- b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi;
- c) être en possession d'une attestation médicale valide;
- d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.

Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 6

Tout postulant pour une licence de contrôleur de la circulation aérienne doit satisfaire à des exigences particulières de maturité, de formation, de santé physique et de compétences linguistiques.

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lit comme suit :

Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne

Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit:

- a) être âgé au minimum de 21 ans;
- b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité;
- c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi;
- d) être en possession d'une attestation médicale valide;
- e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.

La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.

Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.

Article 7

Le libellé initial de l'article 7 s'apparente à celui de l'article 24 du règlement grand-ducal du 6 février 2004 réglementant les licences et qualifications du personnel de conduite d'avion. La procédure ressemble à celle instaurée par la loi modifiée du 14 février 1955 relative aux mesures administratives de retrait, de refus et de restriction du droit de conduire. Les dispositions de la loi du 1er décembre 1978 réglant la PANC, applicables à l'élaboration de toutes les décisions administratives individuelles, ont vocation à s'appliquer en l'espèce, car l'octroi et toute mesure restrictive à l'autorisation d'accès tombent sous le champ d'application de cette loi. Chaque décision prise en vertu de l'article 7 comprend une mesure restrictive à l'égard de l'autorisation d'accès nécessitant le respect de certaines règles de procédure afin de garantir les droits de la défense. Ainsi, la DAC doit non seulement motiver sa décision et la communiquer à la personne concernée, mais aussi prendre l'avis motivé d'une commission spéciale qui a vocation à instruire le dossier et à entendre au préalable l'intéressé qui peut y faire valoir ses droits de défense. L'intéressé, sous la menace d'une procédure de suspension ou de retrait de sa licence de contrôleur de la circulation aérienne, dispose ainsi d'une garantie supplémentaire à faire valoir ses droits devant un organe composé de spécialistes en matière de navigation aérienne. Dans sa version initiale, l'article 7 est libellé comme suit :

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) *si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées;*

- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée;
 - c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;
 - d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;
 - e) à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.
- (3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi:

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales;
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne;
- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, quia pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la

décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que soit prévu un recours en réformation à l'encontre des décisions prises par la DAC dans le cadre de l'article 7. En effet, ces décisions risqueront de relever de la matière pénale au sens de l'article 6.1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme, étant donné qu'elles ne tendent pas à la réparation pécuniaire du préjudice, mais visent pour l'essentiel à punir. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme admet qu'une sanction imposée par l'administration ne se heurte pas à l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme pour autant que l'administré puisse saisir de toute décision prise à son encontre un organe judiciaire de pleine juridiction qui a la „compétence pour se pencher sur toutes les questions de fait et de droit pertinentes pour le litige dont il se trouve saisi“. Un recours en annulation n'offre toutefois pas les garanties de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Il y a donc lieu d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article sous examen, libellé comme suit: „Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.“ La commission parlementaire décide de suivre cette proposition de l'introduction d'un recours en réformation contre les décisions de retrait, de refus ou de suspension des licences, mentions et qualifications.

Le Conseil d'Etat s'oppose encore formellement à l'encontre du paragraphe 6 de l'article 7, en ce que celui-ci délègue à un règlement ministériel la fixation des modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En effet, d'après l'article 36 de la Constitution, le pouvoir réglementaire d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc. La Commission du Développement durable décide de faire droit à cette opposition formelle en prévoyant, conformément à l'article 36 de la Constitution le recours à un règlement grand-ducal.

Le paragraphe 10 de l'article 7 est à supprimer, selon la Haute Corporation, car il ne répond pas aux règles contentieuses ordinaires en matière administrative. En effet, le juge administratif n'a pas pour compétence de prononcer des mainlevées judiciaires. La commission parlementaire donne suite à cette suggestion.

La Commission du Développement durable décide en outre d'introduire deux amendements pour clarifier l'article 7, paragraphes (2) e) et (3) b) :

L'article 7, paragraphe (2) e), est remplacé par le libellé qui suit :

« e) à la suite d'une condamnation pénale devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne. »

Le libellé actuel de l'article 7 paragraphe (2) e) du projet de loi s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Etant donné que le libellé actuel est, d'un côté, imprécis en reprenant les termes « infractions à la sécurité des personnes et des biens » et, d'un autre côté, risque d'inclure parmi les raisons justifiant un retrait ou un refus du renouvellement des infractions, notamment civiles, sans lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien, il est proposé d'agencer le libellé actuel pour n'inclure que les infractions « pénales » ayant un lien avec la réglementation aérienne et de supprimer la référence aux « infractions à la sécurité des personnes et des biens ».

L'article 7, paragraphe (3) b), est remplacé par le libellé qui suit :

« b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ; »

Le libellé actuel de l'article 7, paragraphe (3) b), s'inspire largement des dispositions concernant la suspension ou le retrait des licences du personnel de conduite d'aéronefs. Le libellé actuel est imprécis en ne mentionnant pas que les faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pris en compte pour décider une suspension de la validité d'une licence, d'une mention ou d'une qualification, doivent avoir un lien direct avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien. Il est proposé d'agencer le libellé dans ce sens en y insérant les termes « en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien ».

L'article 7 amendé se lira donc comme suit :

Art. 7. Dispositions régissant les conditions de délivrance, de suspension ou le retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et des mentions associées.

(1) Les licences de contrôleurs stagiaires de la circulation aérienne, les licences de contrôleurs de la circulation aérienne, les qualifications et les mentions associées prévues par la présente loi sont délivrées par la DAC.

(2) La DAC peut retirer ou refuser le renouvellement de la licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou son règlement d'application en cas de faute, de négligence grave ou d'abus.

Il en va notamment ainsi:

- a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées ;*
- b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée ;*
- c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;*
- d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associées ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;*
- e) à la suite d'une condamnation **judiciaire pénale** devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne **ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.***

(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.

Il en va notamment ainsi :

- a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales ;*
- b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves **en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien** pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ;*

- c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;
- d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.

(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.

La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.

(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.

Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.

(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel grand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.

(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.

(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.

(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

~~(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.~~

Article 8

Cet article instaure un mécanisme de reconnaissance mutuelle des licences délivrées par un Etat membre de l'UE conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE. Par ailleurs,

il décrit les conditions de reconnaissance de licences délivrées par un Etat non membre de l'UE ou par une organisation internationale dûment mandatée.

L'article 8 n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lit comme suit :

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal:

- a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive No 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne;*
- b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal;*
- c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.*

Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.

Article 9

L'article 9 détermine l'autorité compétente, en l'occurrence la DAC, pour gérer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant les formations destinées aux contrôleurs de la circulation aérienne. Dans sa version initiale, il est libellé comme suit :

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation

La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, suspendre ou retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg. Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article dans sa teneur actuelle, dans la mesure où il est prévu que les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments sont définies par règlement grand-ducal. En effet, le fait de prévoir un agrément dont les conditions seraient fixées par voie de règlement grand-ducal pour les personnes autorisées à dispenser des cours de formation risque de heurter le principe de la liberté de commerce érigé en matière réservée à la loi par l'article 11(6) de la Constitution.

La Commission du Développement durable décide de donner suite à l'observation du Conseil d'Etat en relevant au niveau de la loi les dispositions qui figuraient auparavant dans l'article 10 du projet de règlement grand-ducal d'exécution. Il est à noter que, étant donné que ces dispositions se trouvaient à l'origine du règlement grand-ducal d'exécution accompagnant le projet de loi 6056, ces dispositions doivent en être supprimées et l'actuelle annexe II du projet de règlement grand-ducal deviendra l'annexe III de la future loi.

L'article 9 amendé se lira comme suit :

Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.

(1) La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.

(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.

(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.

(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.

(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.

(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par l'Annexe III de la présente loi.

(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) n°2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi.

Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.

Article 10

L'article 10 a trait aux dispositions régissant la prime de formation à allouer aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien. Cette disposition est insérée en attendant l'aboutissement des discussions en matière d'introduction d'une carrière de contrôleur aérien avec les instances compétentes.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens en plus de leur traitement de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. En outre, il estime que ces dispositions auraient dû trouver leur place dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.

Malgré cette remarque, la Commission du Développement durable décide de maintenir cette disposition, qui vise à tenir compte, dans le cadre de l'objectif de renforcer les normes de

sécurité dans le ciel européen, du rôle important que jouent les contrôleurs de la circulation aérienne qui seront dans le futur titulaires d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et partant soumis à des exigences obligatoires de formation initiale et continue importantes. La commission parlementaire considère en outre qu'étant donné que lesdites primes sont liées aux licences, il semble normal de les insérer dans le texte sous rubrique. L'article 10 se lira donc comme suit :

Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens

Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.

Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.

Article 11

La directive 2006/23/CE impose à chaque Etat membre d'instaurer des sanctions « effectives, proportionnées et dissuasives » pour l'inobservation des règles nationales adoptées conformément aux prescriptions communautaires. S'appuyant sur le principe général de la légalité des peines, les sanctions pénales relèvent du domaine de la loi. L'article 11 instaure un régime de sanctions administratives à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui autorisera à un contrôleur de la circulation aérienne d'exercer une fonction déterminée sans être en possession des licences, des qualifications ou des mentions requises.

Le second paragraphe prévoit l'octroi d'une amende administrative à l'encontre d'un prestataire de services de navigation aérienne qui continue à effectuer des prestations sans disposer d'un plan de formation obligatoire dûment agréé. Le recours à des sanctions administratives dans le pareil cas de figure constitue un moyen efficace puisqu'il ne faut pas rechercher la ou les personnes physiques à l'intérieur de la personne morale qui sont la cause de l'état infractionnel.

Le Conseil d'Etat remarque que les sanctions administratives prévues par cet article correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or, les services visés par le texte sous rubrique sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires aux agents enfreignant la loi. La Haute Corporation est d'avis que le système de sanctions inventé par les auteurs du projet n'est pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.

La commission parlementaire décide pourtant de maintenir tel quel le libellé de l'article 11. En effet, s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de service tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie de l'espace aérien luxembourgeois est déléguée à Belgocontrol et à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte. De plus, tout le cadre législatif du ciel unique européen est

basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services. Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel « *si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat* ». Etant donné que le retrait du certificat équivaut à une paralysie du trafic aérien et ne devrait constituer qu'une mesure de dernier ressort, le recours à des amendes administratives est jugé approprié.

L'article 11 se lira donc comme suit :

Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.

Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.

L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.

Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.

Article 12

Pour accroître le partage d'informations sur la sécurité aérienne, le législateur communautaire insiste sur la nécessité d'instaurer un système de « *culture juste* ». L'efficacité de la détection et de la prévention des risques liés aux accidents est renforcée par un échange d'informations et leur notification par les différentes catégories de personnel qui travaillent dans l'aviation civile. La nature sensible de ces informations sur la sécurité est telle que le moyen de garantir leur collecte serait d'assurer leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel visé. L'émergence d'une culture non punitive a permis de développer cette indispensable transparence au sein des différents acteurs aéronautiques, en admettant qu'une grande partie des actes risqués constituent des erreurs involontaires qui ne sont pas vraiment condamnables. Si cette culture constitue un réel progrès dans la quête d'une sécurité renforcée, elle ne permet toutefois pas de distinguer clairement les actes répréhensibles des comportements ne méritant pas de sanctions et peut conduire à des excès. Le risque existe que la démarche permanente de non-sanction se transforme en culture de l'immunité qui aboutit à ignorer d'éventuels aspects disciplinaires graves. Voie médiane entre culture de la sanction et culture non punitive, la culture juste repose, quant à elle, sur la recherche d'une définition des comportements non acceptables devant être sanctionnés. Ce travail de clarification doit permettre d'instaurer un climat de confiance auprès des personnels qui sauront que la plupart des erreurs commises ne font pas l'objet de sanctions. Le règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile a transposé ce concept de « *culture juste* » dans la réglementation nationale. Son objectif primaire du système de notification des événements vise la prévention des accidents et des incidents et non la détermination de fautes ou

responsabilités. A cet égard le règlement grand-ducal confère des garanties de confidentialité aux personnes individuelles censées alimenter le système dans un but d'améliorer le niveau de sécurité aérienne. Les informations recueillies ne serviront pas à la poursuite individuelle des personnes sauf en cas de négligence grave. Cependant le mécanisme de notification volontaire ou obligatoire ne met pas en place une sorte d'immunité générale pour les personnes notifiant les incidents générés de leur propre chef. Ainsi les faits de négligence grave ne sont jamais couverts par une quelconque immunité. Il est très difficile d'établir une règle générale définissant ce qui est punissable et ce qui ne l'est pas. Ce qui n'est pas tolérable ou acceptable, ce sont la dissimulation et les actes sciemment dangereux. Si la sanction ne doit pas disparaître pour certains manquements délibérés à la sécurité, il n'est ni simple ni souhaitable de vouloir donner une définition trop stricte des comportements devant faire l'objet d'une punition. L'exercice consiste avant tout à éviter de créer un lien automatique entre la notification d'un événement quelconque et le déclenchement d'une procédure de suspension, voire de retrait d'une licence. Le concept de « *culture juste* » favorise l'instauration d'un dialogue entre les différents acteurs concernés, notamment autour de la nécessité d'un processus permanent d'améliorer la sécurité qui s'appuie sur la recherche d'erreurs qui ne sont pas nécessairement des fautes, mais un processus qui reconnaît également comme légitime de sanctionner l'auteur d'une faute, c'est-à-dire d'un non-respect volontaire d'une règle de sécurité. L'auteur d'un compte rendu d'évènement volontaire ou obligatoire bénéficiera d'un certain nombre de garanties légales conformément à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 portant réglementation de la navigation aérienne. Il convient de signaler que le principe de la « *culture juste* » est un outil très important dans le dispositif de prévention des accidents et des incidents, car elle constitue une source vitale d'informations pour les autorités en charge de la surveillance de la sécurité aérienne.

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien de l'article 12 dans sa formulation actuelle, car le renvoi à des règlements grand-ducaux dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes. Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne peut pas non plus marquer son accord avec le texte en ce qu'il contrevient aux prescriptions de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article dispose que « *Aux fins de garantir la confidentialité des informations ..., aucune action ... disciplinaire ou relative à des rapports de droit de travail n'est intentée en ce qui concerne les infractions involontaires, commises par défaut de prévoyance ou de précaution, et qui ont été signalées dans le cadre du système national de comptes rendus obligatoires d'évènements, sauf dans les cas de négligence grave* ». Le Conseil d'Etat ne voit pas de raison de limiter cette protection dans le présent cadre.

Face à cette opposition formelle, la Commission du Développement durable décide la suppression de l'article 12. En effet, cet article n'est pas requis par la directive 2006/23/CE et risque d'induire en confusion par rapport à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne, qui précise clairement le cadre de protection dont bénéficie la personne en cas d'infractions involontaires signalées à l'autorité conformément à la réglementation applicable. Il convient de rappeler que l'objectif du législateur n'était aucunement de restreindre l'application de l'article 42 précité mais simplement d'établir un lien avec la réglementation applicable en matière de notification obligatoire d'incidents.

~~Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes rendus d'évènements~~

~~Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'évènements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les~~

~~cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.~~

*

Une lettre d'amendements sera rédigée et soumise au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

4. 6114 Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004

1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO

3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

Pour rappel, le projet a déjà été présenté au cours de la réunion du 5 mai dernier.

Les représentants gouvernementaux informent en outre que ce projet doit être évacué de manière urgente, car la directive 2008/101/CE aurait dû être transposée avant le 2 février 2010.

Il est signalé que le Conseil d'Etat a, dans son avis du 19 novembre 2009, proposé de remplacer intégralement la loi tout en respectant la transcription fidèle des dispositions de la directive, car il estimait en effet que le recours à une loi modificative de la loi modifiée du 23 décembre 2004 conduirait à un texte difficilement lisible. La Commission du Développement durable constate que la suggestion de la Haute Corporation dépasse le cadre de la proposition du Gouvernement qui consiste à ne modifier que ponctuellement la loi modifiée du 23 décembre 2004. D'ailleurs, l'analyse détaillée de l'avis du Conseil d'Etat montre que le texte coordonné qu'il suggère risque de ne pas répondre aux impératifs d'une transposition complète des directives successives intervenues en la matière. La Commission décide donc, dans un souci notamment d'assurer la conformité de la loi avec la directive 2008/101/CE, de maintenir le texte gouvernemental, quitte à le modifier à la lumière des observations pertinentes du Conseil d'Etat.

Les membres de la commission parlementaire procèdent ensuite à l'examen des articles, sur base du tableau synoptique élaboré par les soins du Ministère du Développement durable et des Infrastructures et repris en annexe 3 du présent procès-verbal.

Article 1^{er}

Cet article introduit les quatre titres prévus par la directive ainsi qu'un titre spécifique portant des dispositions diverses, ceci notamment afin d'améliorer la lisibilité du texte. Il est libellé comme suit :

Art. 1^{er}.

Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004

- a) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre*
- b) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO*
- c) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés,*
dénommée ci-après « LOI » :

1. Avant l'article 1^{er} de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre I : Dispositions générales** » ;
2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre II : Aviation** » ;
3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre III : Installations fixes** » ;
4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre IV : Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes** ».
5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre V : Dispositions diverses** ».

Article 2

Cet article reprend les définitions de la directive. La Commission du Développement durable approuve la décision des auteurs du projet de loi d'avoir repris la notion de « Commission », telle que suggérée par le Conseil d'Etat et partant d'avoir ajouté une définition afférente en tant que nouveau point u) formulé comme suit : « u) « Commission », la Commission européenne ». L'article 2 se lira comme suit :

Art. 2.

L'article 3 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le point b) est remplacé par le texte suivant :
« b) « émissions », le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité ; »
2. Les points p), q), r), s), t), u) nouveaux sont ajoutés :
« p) « exploitant d'aéronef », la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même ; »
« q) « transporteur aérien commercial », un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier ; »
« r) « Etat membre responsable », l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies ; »
« s) « émissions de l'aviation attribuées », les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance des pays tiers ; »
« t) « émissions historiques du secteur de l'aviation », la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I ; »
« u) « Commission », la Commission européenne ».

Article 3

Cet article adapte l'intitulé de l'annexe I, en intégrant les dispositions afférentes de la directive. Dans la version du projet de loi soumise à l'avis du Conseil d'Etat en juin 2009, le libellé était le suivant :

Art. 3.

1. A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:
« Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi »

2. L'article est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit :

« Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière ».

Dans son avis du 10 novembre 2009, le Conseil d'Etat avait noté que les auteurs du projet de loi proposaient que les annexes puissent être modifiées par voie de règlement grand-ducal. La Haute Corporation était d'avis que toute modification d'annexe devra se faire par une loi modificative, ceci au motif que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Cette approche est justifiée et partant la disposition selon laquelle « 2. Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière » a été biffée dans le projet de loi déposé à la Chambre et l'article 3 se lira comme suit :

Art. 3.

A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:

« Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi ».

Article 4

L'article 4, qui introduit un article 5bis dans la loi du 23 décembre 2004, reprend le compromis dégagé en deuxième lecture avec le Parlement européen. Afin notamment d'inciter le secteur de l'aviation à des réductions d'émissions le plus tôt possible, le pourcentage d'allocation de quotas pour la période d'allocation 2012-2013 et pour chacune des périodes successives débutant en 2013 est fixé respectivement à 97% et 95%, la référence étant constituée par les émissions dites historiques. Le pourcentage de 95% fera l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014. Dans la version du projet de loi soumise à l'avis du Conseil d'Etat en juin 2009, le libellé était le suivant :

Art. 4.

La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :

« Art. 5 bis. Quantité totale de quotas pour l'aviation

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.
2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1^{er} janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.
3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. »

Le Conseil d'Etat a estimé que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'avait pas sa place dans le dispositif normatif national. Cette approche étant justifiée, le paragraphe 3 du nouvel article 5bis, formulé comme suit : « 3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y

compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. », a été biffé par les auteurs du projet de loi et l'article 4 se lira comme suit :

Art. 4.

La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :

« Art. 5 bis: Quantité totale de quotas pour l'aviation

- 1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.*
- 2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1er janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période ».*

Article 5

Cet article, qui introduit un article 5ter dans la loi du 23 décembre 2004, a trait à la méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères, suivant des règles qui seront fixées par la Commission. Les recettes afférentes sont versées directement au fonds KYOTO. Le pourcentage de 15% pourra faire l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014.

Le Conseil d'Etat a constaté que les dispositions du paragraphe 4 de cet article, selon lequel « 4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2 » constituent une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat. Cependant, le Conseil d'Etat reprend les dispositions afférentes dans le texte coordonné qu'il propose, la loi du 23 décembre 2004 prévoyant en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autres par l'achat ou la vente de crédits d'émission et est alimenté entre autres par le produit de la vente de crédits d'émission et que les recettes afférentes sont portées directement en recette au fonds.

L'article 5 se lira donc comme suit :

Art. 5. *La LOI est complétée par un nouvel article 5ter formulé comme suit.*

« Art. 5ter: Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères

- 1. Pendant la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.*
 - 2. A compter du 1er janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.*
 - 3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.*
 - 4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.*
- La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe ».*

Article 6

L'article 6 repose sur une harmonisation intégrale de la proportion de quotas alloués à titre gratuit à l'ensemble des exploitants d'aéronefs participant au système communautaire afin de mettre tous ces exploitants sur un pied d'égalité. Chaque exploitant est soumis à la réglementation d'un seul Etat membre pour ce qui est de l'ensemble de ses activités à destination, au départ et à l'intérieur de l'UE. Tant la Commission que le ministre et l'administration de l'environnement sont appelés à jouer leur rôle en matière de méthode d'allocation harmonisée pour déterminer la quantité totale de quotas à allouer et pour distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs, ceci entre :

- le moment du calcul au niveau communautaire notamment de la quantité totale de quotas à allouer et du nombre de quotas respectivement à allouer à titre gratuit et à mettre aux enchères
- le moment du calcul du total des quotas, alloués au niveau national et à chaque exploitant d'aéronefs intéressé, respectivement pour la période concernée et pour chaque année et
- le moment de l'attribution par le ministre de l'environnement de quotas à chaque exploitant d'aéronef et par année.

Cet article se lira comme suit :

Art. 6. *La LOI est complétée par un nouvel article 5quater formulé comme suit :*

„Art. 5quater: Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

1. *Pour chacune des périodes visées à l'article 5bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1.*

2. *Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.*

3. *Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :*

- a) *la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5bis,*
- b) *le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5ter,*
- c) *le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5quinquies, paragraphe 1,*
- d) *le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a) et*
- e) *le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.*

Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :

- a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) et
- b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5quinquies."

A noter qu'il y a lieu d'informer le Conseil d'Etat qu'une coquille s'est glissée dans le libellé du premier paragraphe de l'article et que le terme « autorisation » doit se lire « allocation ».

Suite à une question afférente, il est précisé que les modalités concernant l'organisation des ventes aux enchères doivent encore être définies par la Commission européenne. Un projet de règlement européen est en cours d'élaboration. Une fois que ce règlement européen sera publié, il sera directement applicable au Luxembourg et l'on pourra organiser nos ventes aux enchères sur la base de ce règlement sans qu'aucun règlement grand-ducal ne soit *a priori* requis. Il est signalé que, même si les modalités de la vente aux enchères seront fixées au niveau national, la vente aux enchères elle-même se fera au niveau européen.

Article 7

L'article 7 prévoit une réserve spéciale de quotas qui est constituée afin de garantir l'accès au marché des nouveaux exploitants d'aéronefs et d'aider les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes-kilomètres qu'ils effectuent. Dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014, le maintien de la réserve spéciale sera réexaminé, compte tenu de la convergence probable des taux de croissance dans le secteur.

Le Conseil d'Etat souligne que la directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale et qu'une transposition correcte requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Dans la mesure où les auteurs du projet de loi voudraient retenir cette faculté, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faudrait en fixer les modalités.

Il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que la directive prévoit que la Commission européenne peut établir des modalités d'exécution concernant le fonctionnement de la réserve spéciale. Dans l'attente de telles règles et pour des raisons de sécurité juridique, il a donc été décidé par les auteurs du projet de loi de biffer le paragraphe 8 de l'article sous rubrique (version de juin 2009). L'article 7 se lira donc comme suit :

Art. 7.

La LOI est complétée par un nouvel article 5quinquies formulé comme suit :

« Art. 5quinquies. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

1. *Pour chaque période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :*
 - a) *qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2 ; ou*
 - b) *dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;*
et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.
2. *Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.*
En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.
3. *Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :*
 - a) *contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte ;*
 - b) *apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis ;*
et
 - c) *dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique :*
 - i) *le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;*
 - ii) *l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ; et*
 - iii) *la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).*
4. *Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.*

5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.

Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme :

- a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4 et
- b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.

6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5quater, paragraphe 4.

7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :

- a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 ;
 - i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4 ;
 - ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 et
- b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.

~~8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères.»~~

Article 8

L'article reprend l'article 3octies de la directive. Il se lit comme suit :

Art. 8. La LOI est complétée par un nouvel article 5sexies formulé comme suit :

« Art. 5sexies: Programmes de suivi et de notification

Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15. »

Article 9

L'article 9 vise la notion d'Etat membre responsable d'un aéronef. Selon l'esprit de la directive et afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant relèvera d'un Etat membre. Les Etats membres devraient être tenus de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs titulaires d'une licence d'exploitation pour l'Etat membre en question, ou les exploitants d'aéronefs non titulaires d'une telle licence ou établis dans un pays tiers, dont la majeure partie des émissions pendant une année de base sont imputables à cet Etat membre, se conforment aux exigences de la directive.

Sur base du commentaire du Conseil d'Etat relatif à l'article 4, la Commission du Développement durable constate que le paragraphe 3 du nouvel article 5 septies (version de juin 2009) n'a pas été retenu par les auteurs du projet de loi. Elle est en accord avec cette décision et l'article 9 se lira donc comme suit :

Art. 9.

La LOI est complétée par un nouvel article 5septies libellé comme suit :

« Art. 5septies. Etat membre responsable

1. *L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est :*
 - a) *dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question et*
 - b) *dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.*
2. *Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5 bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.*
- ~~3. *Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :*~~
 - ~~a) *publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1; et*~~
 - ~~b) *actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.*~~
3. *Aux fins du paragraphe 1, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006. »*

Article 10

L'article reprend le point 6) figurant au chapitre III de la directive. Il se lit comme suit :

Art. 10. *A l'article 8 de la LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit :*

« e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. »

Article 11

L'article reprend le point 8) figurant au chapitre IV de la directive. Il convient, afin d'améliorer le rapport coût/efficacité du système communautaire, que les exploitants d'aéronefs puissent, à concurrence d'un plafond harmonisé, utiliser les réductions d'émissions certifiées (REC) et les unités de réduction des émissions (URE) résultant d'activités de projets pour s'acquitter de leurs obligations en matière de restitution de quotas. L'utilisation des REC et des URE devrait se faire en cohérence avec les critères d'admission à l'utilisation du système d'échange de quotas d'émission que prévoit la directive. La moyenne des pourcentages définis par les EM pour l'utilisation desdits mécanismes, dits flexibles, durant la première période d'engagement du Protocole de KYOTO s'élève à 15% environ. L'article 11 est libellé comme suit :

Art. 11. *L'article 12bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :*

« 4. Pendant la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis. »

Article 12

L'article 12 reprend le point 9) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit :

Art. 12. *A l'article 12ter de la LOI, le mot „installation(s)“ est remplacé par le mot „activités“.*

Article 13

L'article reprend le point 10) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit :

Art. 13.

L'article 13 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :

« 2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations ».

2. Le paragraphe 2 bis suivant est inséré :

« 2 bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :

« 3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16 . Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »

Article 14

L'article 14 reprend le point 11) figurant au chapitre IV de la directive.

La Commission du Développement durable informera le Conseil d'Etat qu'une erreur de renvoi s'est glissée dans le texte lui soumis pour avis et que le renvoi à l'article 12, paragraphe 2bis ou 3 doit être remplacé par un renvoi à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3. »

L'article 14 est libellé comme suit :

Art. 14.

Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit :

« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3. »

Article 15

L'intitulé de l'article est adapté en ce sens que sont visées la surveillance et la déclaration des émissions, ceci à l'instar de la directive. Le paragraphe 2 modifié reprend le point 12) b) figurant au chapitre IV de la directive. Dans la version de juin 2009, l'article 15 est libellé comme suit :

Art. 15.

L'article 15 de la LOI est modifié comme suit :

1. L'intitulé est adapté comme suit : « **Surveillance et déclaration des émissions** »

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices. »

Le Conseil d'Etat note que chaque exploitant déclarera les émissions conformément aux lignes directrices. Etant donné que ces lignes sont précisées dans le règlement grand-ducal d'exécution de la loi en projet, la Haute Corporation suggère de se référer à cette précision. Ainsi, la version définitive de cet article est la suivante :

Art. 15. *L'article 15 de la LOI est modifié comme suit :*

1. L'intitulé est adapté comme suit: « **Surveillance et déclaration des émissions** »

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal. »

Article 16

L'article reprend le point 13) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit :

Art. 16.

L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant :

« Art. 16. Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.

Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante. »

Article 17

L'article 17 adapte l'article 20 de la loi de 2004, en vue de le mettre en ligne avec des dispositions similaires en matière environnementale. Dans la version de juin 2009, cet article est libellé comme suit :

Art. 17.

L'article 20 de la LOI est modifié comme suit :

1. L'intitulé est libellé comme suit :

« Art. 20. Mesures administratives »

2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit :

« 1. En cas de non-respect des dispositions de l'article 21 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,

- impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,*
- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.*

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit :

« 3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. »

4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4 bis ayant la teneur suivante :

« 4 bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :

- a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;
- c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et
- d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national. »

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit :

« 7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3, est publié. »

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit :

« 8. Les décisions prises en application des paragraphes 1, 2, 3, 4, 4 bis, 5 et 7 sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »

Dans son avis du 19 novembre 2009, le Conseil d'Etat a constaté que le renvoi à l'article 21 opéré par l'article 20 de la loi telle que modifiée était erroné. La Haute Corporation a également suggéré de préciser les articles susceptibles d'être sanctionnés administrativement. Les auteurs du projet de loi déposé à la Chambre ont suivi les suggestions de la Haute Corporation qui consistent d'une part à préciser les articles dont le non-respect est susceptible de mesures administratives et d'autre part à déterminer la nature du recours administratif, ceci sous la forme d'un recours en réformation. Etant donné cependant que le Conseil d'Etat n'avait pas fait de proposition de texte en la matière, la Commission du Développement durable introduira un amendement en la matière. L'article 17 sera libellé comme suit :

Art. 17. L'article 20 de la LOI est modifié comme suit:

1. L'intitulé est libellé comme suit:

„Art. 20: Mesures administratives“

2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit:

- „1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,
- impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,

- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.

Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées.“

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:

„3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.“

4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante:

„4bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte:

- a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi;
- c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et
- d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.“

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit:

„7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis ou 3, est publié.“

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit:

„8. Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.“

Article 18

L'article 21 de la loi de 2004 est adapté en vue d'une meilleure lisibilité. La référence à l'énoncé des violations est supprimée, ceci à l'instar d'autres dispositions applicables en matière environnementale. La version de juin 2009 est la suivante :

Art. 18.

L'article 21 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit :

« 1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi ».

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :

« 2. Les mêmes peines sont applicables

- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20

- aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. »

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 2 prévoit que les peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. Etant donné qu'un arrêté constitue par définition une mesure individuelle, il n'y a pas lieu d'y greffer une peine en plus de celles prévues par la loi et ses règlements d'exécution. Cette remarque de la Haute Corporation étant justifiée, le deuxième tiret paragraphe 2 se lira comme suit : « - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi. » et l'article se lira :

Art. 18. *L'article 21 de la LOI est modifié comme suit:*

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit:

„1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi.“

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

„2. Les mêmes peines sont applicables

– en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20

– aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.“

Article 19

L'article 19 adapte l'annexe I de la loi de 2004 conformément à la directive. Conformément au principe d'une meilleure réglementation, la directive exclut du régime communautaire certains vols. Afin d'éviter des charges administratives disproportionnées, les transporteurs aériens commerciaux effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période ne relèvent pas du système communautaire. Une telle disposition est à l'avantage des compagnies aériennes dont l'activité est limitée à certains services, qui entrent dans le champ d'application du régime communautaire, notamment de compagnies aériennes des pays en développement. L'article 19 se lit comme suit :

Art. 19. *L'annexe I de la LOI est modifiée comme suit:*

1. Le titre est remplacé par le texte suivant:

„Catégories d'activités relevant de la présente loi“

2. L'alinéa suivant est inséré au paragraphe 2 avant le tableau:

„A compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité seront couverts“

4. La catégorie d'activité suivante est ajoutée :

<p>„Aviation Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité. Sont exclus de cette définition :</p> <ul style="list-style-type: none">a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre;d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ;g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol ;h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No	<p>Dioxyde de carbone</p>
---	---------------------------

<p>2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an;</p> <p>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</p> <ul style="list-style-type: none"> – soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois; – soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an. <p><i>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.</i></p>	
---	--

La commission parlementaire informera le Conseil d'Etat qu'il y a lieu de rectifier une coquille s'étant glissée dans le texte lui soumis pour avis et qui concerne la catégorie d'activité « Aviation » figurant au point j) de l'annexe I. Le texte initial se lisait : « *Les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.* » et doit se lire : « *Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point* ».

*

Une lettre d'amendements sera rédigée et soumise au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

A la demande du groupe *déi gréng*, les statistiques concernant Luxair et Cargolux seront présentées à la Commission du Développement durable au cours d'une prochaine réunion.

5. Divers

La réunion du 9 juin prochain sera consacrée à l'examen des documents européens transmis à la Commission.

Les membres de la Commission prennent note du courrier de la Fédération Horticole Luxembourgeoise et décident de donner suite à la demande de rencontre. Une date sera fixée en vue d'une visite sur place.

Monsieur le Président prie les personnes intéressées à assister à la Conférence de Cancun en décembre 2010 (COP16) de se mettre en relation avec le service des Relations internationales.

Luxembourg, le 8 juin 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p style="text-align: center;">Chapitre 1</p> <p style="text-align: center;"><i>Organisme de contrôle du marché ferroviaire : Définition et missions</i></p> <p style="text-align: center;">Article 1er</p> <p>La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le « régulateur », est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non-discriminatoire.</p>	<p>Examen des articles</p> <p><u>Articles 1er et 2</u></p> <p>Ces dispositions désignent l'Institut de régulation comme organisme de contrôle du marché ferroviaire. Les articles sont largement inspirés des articles 50 et suivants de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz naturel ainsi que des articles 53 à 55 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Cependant le Conseil d'Etat propose de regrouper l'article 1er et l'alinéa premier de l'article 2 dans un même article. L'alinéa 2 de l'article 2 deviendra l'article 2.</p> <p>Le texte de l'article 1^{er} se lira dès lors comme suit:</p> <p>« Art. 1^{er} La fonction d'organisme de contrôle, dénommé ci-après « le régulateur », est confiée à l'Institut luxembourgeois de régulation (I.L.R.). Celui-ci est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux prestations associées soit accordé de manière</p>	<p>La Chambre des salariés craint que la désignation par le présent projet de loi d'un interlocuteur autonome absolument neutre et étranger aux transports ferroviaires, en l'occurrence l'ILR, risquerait de compromettre l'efficacité et le bon fonctionnement du système.</p>	<p>La version du projet de loi fait une distinction claire entre l'organisme qui assume la fonction de contrôle du marché ferroviaire (ILR) (art.1) et ses missions (art.2 (2)).</p> <p>L'auteur du texte en question ne voit donc pas l'utilité de regrouper ces deux articles dans un texte unique.</p> <p>En effet il ressort clairement du texte de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 que l'organisme de contrôle est fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public (art.2 (5)).</p> <p>Par conséquent le fait de choisir un organisme de contrôle absolument neutre et indépendant du secteur ferroviaire est une obligation.</p> <p>Voir remarque ci-dessus: il semble donc inutile de regrouper ces deux articles dans un texte unique.</p>

6110 - Dossier consolidé : 137

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>2. On entend par « candidat » toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.</p> <p>☉</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.</p> <p>2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions ci-après dénommé le ministre et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données</p>	<p>équitable et non discriminatoire. »</p> <p><u>Article 3</u></p> <p>Au paragraphe 3 de l'article sous examen, il y a lieu de compléter le terme « autre Etat membre » par les termes « de l'Union européenne ». Cette observation vaut aussi pour le paragraphe 6.</p> <p>Dans le paragraphe 4, il y a lieu de remplacer les termes « et/ou » par le terme « et ».</p>		<p>Les remarques concernant l'article 3 du projet de loi sous examen peuvent être acceptées.</p>

☉

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>contrôle nationaux échangent des informations sur leur travail et leurs principes et pratiques décisionnels dans l'ensemble de la Communauté. Dans des cas particuliers, les organismes de contrôle doivent coordonner leurs principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public.</p> <p>7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré <u>afin de permettre, le cas échéant au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures.</u></p> <p>Le régulateur se prononce <u>également</u> sur l'existence <u>éventuelle</u> d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.</p>	<p>européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne. »</p> <p style="text-align: center;"><u>Article 4</u></p> <p>Le Conseil d'Etat constate que les paragraphes 1er et 2 de la disposition sous avis reflètent l'esprit de la directive à transposer. Il insiste cependant à ce qu'au paragraphe 1er le bout de phrase « afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures » soit supprimé alors qu'il n'est pas prévu dans le texte de la directive et qu'il est superfétatoire au vu de l'alinéa 2 qui suit.</p>	<p>La Chambre des salariés propose d'amender les alinéas 1 et 2 du 1^{er} paragraphe de l'article 4.</p> <p>Elle insiste à ce qu'au paragraphe 1er le bout de phrase « afin de permettre, le cas échéant, au ministre d'encadrer l'exercice de ces dessertes intérieures » soit supprimé.</p> <p>La Chambre des salariés désire supprimer les mots « également » et « éventuelle » au 2^{ème} alinéa de l'article 4 du projet de loi en question.</p>	<p>L'auteur du projet de loi ne s'oppose pas à cette modification.</p> <p>L'auteur du projet de loi ne s'oppose pas à ces modifications.</p> <p>L'auteur du projet de loi ne s'oppose pas à cette modification.</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>2. A partir du 1^{er} janvier 2010, un accord-cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.</p> <p>Le régulateur <u>émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire</u> telles qu'elles résultent notamment de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.</p> <p style="text-align: center;">Chapitre 2 Traitement des litiges</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>1. Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau</p>	<p>De même, le Conseil d'Etat demande que le bout de phrase « A partir du 1er janvier 2010 » prévu au paragraphe 2 de l'article sous avis soit supprimé, étant donné que cette date est révolue</p> <p>Le paragraphe 3 de l'article sous avis ensemble avec les points d) et e) de l'article 5 constituent une autre illustration de la difficulté d'articulation entre les compétences de l'Administration des chemins de fer et celles de l'I.L.R. Au vœu de la disposition sous avis, ce dernier donnera d'abord son avis sur la tarification qu'envisage d'établir l'Administration des chemins de fer, et il agira ensuite comme instance de contrôle par rapport à la tarification antérieurement avisée par lui. Le Conseil d'Etat insiste sur la suppression du terme « notamment » et, en se référant au principe de la hiérarchie des normes, exige sous peine d'opposition formelle la suppression du bout de phrase « et du règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise ».</p> <p><u>Article 5</u></p> <p>Cette disposition est la disposition unique du chapitre 2 du projet de loi sous avis relatif au « Traitement des litiges ». Le Conseil d'Etat préférerait que ce chapitre soit intitulé « Litiges</p>	<p>La Chambre des salariés estime qu'une formulation légèrement aménagée dans le sens « le régulateur émet un avis sur les redevances fixées par le gestionnaire de l'infrastructure » serait mieux adaptée.</p>	<p>L'auteur du texte en question est d'accord avec la suppression de la date du 1^{er} janvier 2010.</p> <p>Dans le cadre de cet article l'auteur du texte de loi ne voit pas de problème d'articulation des compétences entre l'ILR et l'ACF.</p> <p>L'auteur du texte tient à souligner que les redevances ne sont pas fixées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire mais par le législateur.</p> <p>En ce qui concerne la suppression du terme « notamment » et du bout de phrase faisant références au règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003, l'auteur du texte de loi est d'accord avec la proposition du Conseil d'Etat.</p> <p>L'auteur du texte de loi est d'accord de modifier l'intitulé du chapitre 2 en « Litiges et recours ».</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>ferré et en particulier :</p> <ul style="list-style-type: none">a) à l'exercice du droit d'accès au réseau ;b) au contenu du document de référence du réseau (DRR) ;c) à la procédure de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires et aux décisions afférentes ;d) au système de tarification ;e) aux conditions particulières qui lui sont faites ou aux redevances à acquitter ;f) à la fourniture des prestations minimales, → complémentaires ou connexes liées à l'infrastructure ainsi qu'à l'accès aux infrastructures de services y compris dans les gares ;g) à la création de services intérieurs de voyageurs effectués lors d'un service international de voyageurs. <p>2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.</p> <p>3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.</p> <p>4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui</p>	<p>et recours » afin de garantir le parallélisme avec l'article 59 de la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché du gaz, ainsi qu'avec l'article 63 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Par ailleurs, il rappelle son commentaire quant au manque d'articulation entre les points d) et e) de l'article sous avis et l'article 4, paragraphe 3.</p>	<p>La Chambre des salariés sollicite une approche restrictive et veut que le point g) du 1^{er} paragraphe de l'art.5 soit supprimé.</p>	<p>L'auteur du projet de loi ne s'oppose pas à cette modification.</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.</p> <p>5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.</p> <p>La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, retraceable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.</p> <p>6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.</p> <p>7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.</p> <p>8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.</p> <p style="text-align: center;"><i>Chapitre 3</i></p>			

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p style="text-align: center;"><i>Sanctions administratives</i></p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes :</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">6110 - Dossier consolidé : 144</p>	<p><u>Article 6</u></p> <p>Ici encore les auteurs se sont largement inspirés des deux textes de loi précédemment cités. Afin d'éviter tout risque d'un cumul de sanctions administratives et pénales, le Conseil d'Etat exige sous peine d'opposition formelle que seuls les manquements à la loi en projet puissent être frappés d'une sanction administrative.</p>		<p>Les auteurs du texte de loi sont d'accord de reprendre textuellement les sanctions de l'article 60 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 65 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité. Les auteurs du texte de loi sont d'accord d'intégrer les sanctions d'avertissement et de blâme dans le texte sous avis. L'article 6 (1) a) du projet de loi aura la teneur suivante : « en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.</p> <p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :</p> <ul style="list-style-type: none">-un avertissement ;-un blâme ;-une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an ;-une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000.-(cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>a) en cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.</p> <p>Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement :</p> <ul style="list-style-type: none">- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an ;- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150 000.- (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement. <p>b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une</p>	<p>Il estime par ailleurs que les lois du 1^{er} août 2007 concernant l'une l'organisation du marché de l'électricité et l'autre l'organisation du marché du gaz pourraient utilement guider les auteurs du projet de loi, alors que ces deux textes prévoient expressément que les sanctions administratives ne pourront trouver application que dans la mesure où « les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale ».</p> <p>Concernant l'alinéa du point 1a) de la disposition sous avis, le Conseil d'Etat constate que les sanctions d'avertissement et de blâme ne sont pas prévues dans le texte sous avis. Afin de garder le parallélisme des textes législatifs indépendamment du secteur économique à superviser par l'ILR, le Conseil d'Etat insiste à ce que les auteurs reprennent les sanctions de l'article 65 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du gaz ou encore de l'article 60 de la loi du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité.</p>	<p>La Chambre des salariés propose de regrouper les chapitres 2 et 3 du projet dans un chapitre unique avec l'introduction d'autres subdivisions en sections, voire paragraphes.</p>	<p>L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.</p> <p>Les auteurs du projet de loi ne voient pas l'utilité d'une telle démarche, le texte proposé étant clair et structuré.</p>

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.</p> <p>c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.</p> <p>d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.</p> <p>e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.</p> <p>f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.</p> <p>g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité</p>			

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.</p> <p>h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.</p> <p>i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.</p> <p>j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.</p> <p style="text-align: center;"><i>Chapitre 4</i></p> <p style="text-align: center;">→ <i>Financement du régulateur</i></p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.</p> <p>Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.</p> <p style="text-align: center;"><i>Chapitre 5</i></p> <p style="text-align: center;">∞ <i>Dispositions modificatives et abrogatoires</i></p> <p style="text-align: center;">∞ Article 8</p> <p>L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le</p>	<p>Article 7 Sans observation</p> <p>Article 8 Sans observation</p>		

ANNEXE 1

Projet de loi ayant pour objet la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire

Tableau comparatif

<i>Projet de loi « régulation du marché ferroviaire »</i>	<i>Avis du Conseil d'Etat du 04.05.2010</i>	<i>Avis de la Chambre des Salariés du 15.04.2010</i>	<i>Commentaires</i>
<p>tiret suivant :</p> <ul style="list-style-type: none">- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire. <p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant :</p> <ul style="list-style-type: none">- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer. <p style="text-align: center;">Article 10</p> <p>Les paragraphes 5,6,7,8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.</p> <p>Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.</p> <p style="text-align: center;">Article 11</p> <p>La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi sur la régulation du marché ferroviaire».</p> <p style="text-align: center;">Article 12</p> <p>La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.</p>	<p>Article 9</p> <p>Au vu des développements ci-avant, le Conseil d'Etat estime que cette disposition est superfétatoire.</p> <p>Article 10 (9 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Le Conseil d'Etat constate que les articles dont l'abrogation est proposée ont été introduits par la loi du 24 juillet 2006 modifiant entre autres la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.</p> <p>Article 11 et 12 (10 et 11 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Sans observations</p> <p>Sans observations</p>		<p>L'auteur du projet de loi désire garder cette disposition légale dans son projet de loi.</p> <p>Nonobstant le fait que des modifications ont été introduites par la loi du 24 juillet 2006, il s'agit toujours d'une modification à la loi modifiée du 11 juin 1999.</p>

Annexe 2

Projet de loi

relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

I.

Remarques introductives

Suite à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 4 mai 2010, la Commission du Développement durable souhaite faire siennes les observations émises par la Haute Corporation. Il s'agit des observations concernant les alinéas 2 et 3 de l'article 1^{er}, les points d), m) et p) de l'article 2, les alinéas 1 et 2 de l'article 3, les paragraphes 5, 6 et 10 de l'article 7, l'alinéa 2 de l'article 9, ainsi que l'article 12.

En ce qui concerne les quatre oppositions formelles soulevées par le Conseil d'Etat, il convient de noter que seule celle concernant l'article 9 donne lieu à un amendement.

Deux amendements supplémentaires sont proposés au niveau de l'article 7 afin de préciser la nature des faits qui peuvent engendrer un retrait, un refus de délivrance ou une suspension des licences par l'autorité compétente.

II.

Tableau comparatif

Texte du PL (version remaniée du 30 mars 2010)	Avis du CE	Commentaires	Texte coordonné	Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman
Projet de loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne	Le Conseil d'Etat réitère ses regrets exprimés dans ledit avis du 18 décembre 2009 quant à l'absence d'un tableau de concordance alors que les dispositions de la directive se trouvent être réparties sur deux textes de transposition en droit national.	Un tableau de concordance pourra être établi dès que la loi et le règlement grand-ducal afférent ont été avisés par la Haute Corporation.	Souligné /Supprimé= Propositions du CE GRAS = Amendements <i>Italique = Modification non substantielle</i>	Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, Français (France) Mis en forme : Justifié Mis en forme : Justifié, Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques
Loi relative aux licences des contrôleurs de la circulation aérienne et transposant la directive 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne				Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, Français (France) Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, Français (France) Mis en forme : Français (France) Mis en forme : Police : (Par défaut) Times New Roman, 10 pt, Non Gras Mis en forme : Police : (Par défaut) Swiss721BT-Bold, 10 pt

<p>Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;</p> <p>Notre Conseil d'Etat entendu ;</p> <p>De l'assentiment de la Chambre des Députés ;</p> <p>Vu la décision de la Chambre des Députés du xx xx xxxx et celle du Conseil d'Etat du xx xx xxxx ;</p> <p>Avons ordonné et ordonnons :</p> <p>Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif.</p> <p>La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.</p> <p>La présente loi a pour objet la mise en œuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du</p>	<p>Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif.</p> <p>Le Conseil d'Etat propose d'omettre les deuxième et troisième alinéas de l'article sous revue alors qu'ils ne contiennent aucun élément normatif.</p>	<p>Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif.</p> <p>Les propositions du C.E. peuvent être acceptées.</p>	<p>Art. 1^{er}. Champ d'application et objectif.</p> <p>La présente loi fixe les principes régissant la délivrance, le maintien, le retrait et la suspension des licences de contrôleur de la circulation aérienne et de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire délivrées aux agents du contrôle de la navigation aérienne.</p> <p>La présente loi a pour objet la mise en œuvre de la directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sécurité et d'améliorer le fonctionnement du système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.</p>
--	--	---	---

Mis en forme : Police :Gras

Mis en forme : Français (France)

Mis en forme : Justifié, Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques

Mis en forme : Français (France)

système du contrôle de la circulation aérienne au moyen de la délivrance d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne.				Mis en forme : Police :Gras
Art. 2. Définitions.	Art. 2. Définitions.	Art. 2. Définitions.	Art. 2. Définitions.	Mis en forme : Police :Gras
Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par :	Le Conseil d'Etat se demande toutefois pourquoi les définitions reprises sous les points b) et m) du projet de loi ne désignent pas de manière précise le prestataire de services de navigation aérienne (point b)) et l'organisme de formation (point m)) qui sont appelés à exercer leurs compétences au Luxembourg? En outre, il y a lieu de compléter le point m) par les termes „(ci-après dénommée „la DAC““ à la suite des termes „Direction de l'Aviation civile“.	Les propositions du C.E. peuvent être acceptées.	Aux fins de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris pour assurer son exécution, on entend par :	Mis en forme : Français (France)
a) « service du contrôle de la circulation aérienne » : un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne ;	Par souci de lisibilité du texte, le Conseil d'Etat propose encore de reformuler le point d) de l'article 2 sous examen qui se lira comme suit: „d) „licence“: un certificat qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et mentions qu'il comporte;“.		a) « service du contrôle de la circulation aérienne » : un service assuré dans le but de prévenir les collisions entre aéronefs et, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles, et d'accélérer et de réguler la circulation aérienne ;	Mis en forme : Français (France)
b) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;	Enfin, il y a lieu de reformuler le point p) du présent article, alors qu'une personne (examinateur, évaluateur) ne peut pas être une		b) « prestataire de services de navigation aérienne » : toute entité publique ou privée fournissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale ;	Mis en forme : Français (France)
c) « circulation aérienne générale » : tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux			c) « circulation aérienne générale » : tous les mouvements d'aéronefs civils ainsi que les mouvements d'aéronefs d'Etat (y compris les aéronefs militaires et ceux des services de douane ou de police), lorsque ces mouvements se font conformément aux procédures de l'OACI ;	Mis en forme : Français (France)
			d) « licence » : un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE précitée, et, qui	Mis en forme : Français (France)

<p>procédures de l'OACI ;</p> <p>d) « licence » : un certificat, quelle que soit sa dénomination, délivré et renseigné conformément aux dispositions de la directive 2006/23/CE précitée, et qui autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu'il comporte ;</p> <p>e) « qualification » : l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV) ; 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI) ; 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP) ; 4. contrôle d'approche 	<p>chose abstraite (autorisation). Le point p) se lira comme suit: „p) „examineur (<i>assessor</i>)“, „évaluateur“: personne titulaire de l'autorisation établie par la DAC qui indique son aptitude à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne;“.</p>		<p>autorise son titulaire légal à assurer des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux qualifications et aux mentions qu'il comporte ;</p> <p>e) « qualification » : l'inscription portée sur une licence ou associée à cette licence et faisant partie de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence. Les qualifications figurant sur une licence sont au moins l'une des qualifications suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. contrôle d'aérodrome à vue (aerodrome control visual – ADV) ; 2. contrôle d'aérodrome aux instruments (aerodrome control instrument – ADI) ; 3. contrôle d'approche aux procédures (approach control procedural – APP) ; 4. contrôle d'approche de surveillance (approach control surveillance – APS) ; 5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP) ; 6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS) ; <p>f) « mention de qualification » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question ;</p> <p>g) « mention d'unité » : l'inscription</p>
---	---	--	---

<p>de surveillance (approach control surveillance – APS) ;</p> <p>5. contrôle régional aux procédures (aera control procedural – ACP) ;</p> <p>6. contrôle régional de surveillance (aera control surveillance – ACS) ;</p> <p>f) « mention de qualification » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les conditions, privilèges ou limitations spécifiques liées à la qualification en question ;</p> <p>g) « mention d'unité » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer ;</p> <p>h) « mention linguistique » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire ;</p> <p>i) « mention d'instructeur » :</p>			<p>portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui désigne l'indicateur d'emplacement OACI et/ou les secteurs ou postes de travail pour lesquels le titulaire de la licence est reconnu compétent pour exercer ;</p> <p>h) « mention linguistique » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique les compétences linguistiques du titulaire ;</p> <p>i) « mention d'instructeur » : l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position ;</p> <p>j) « indicateur d'emplacement OACI » : le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique ;</p> <p>k) « secteur » : une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol ;</p> <p>l) « formation » : l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée ; la formation comprend :</p>
--	--	--	--

<p>l'inscription portée sur une licence et faisant partie intégrante de celle-ci, qui indique la compétence du titulaire à dispenser une formation pratique sur la position ;</p> <p>j) « indicateur d'emplacement OACI » : le groupe de quatre lettres formé en conformité avec les règles prescrites par l'OACI dans son manuel DOC 7910 et assigné au lieu topographique d'une station fixe aéronautique ;</p> <p>k) « secteur » : une partie d'une zone de contrôle et/ou une partie d'une région et/ou d'une région supérieure d'information de vol ;</p> <p>l) « formation » : l'ensemble des cours théoriques, des exercices pratiques, incluant les simulations, et de la formation pratique sur la position requis pour acquérir et entretenir les compétences pour assurer des services de contrôle de la circulation aérienne sûrs et de qualité élevée ; la formation comprend :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la 			<ol style="list-style-type: none"> 1. une formation initiale, comprenant une formation de base et une formation à la qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire ; 2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ; 3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence ; 4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur ; 5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur ; <p>m) « organisme de formation » : une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile (ci-après dénommée « la DAC ») en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation ;</p> <p>n) « programme de compétence d'unité » : programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des</p>
--	--	--	---

<p>qualification, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur stagiaire ;</p> <p>2. une formation en unité, qui comprend une formation de transition préalable à la formation sur la position et une formation pratique sur la position, aboutissant à la délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ;</p> <p>3. une formation continue, permettant de conserver valides les mentions figurant sur la licence ;</p> <p>4. la formation des instructeurs qui dispensent la formation sur la position, aboutissant à l'inscription d'une mention d'instructeur ;</p> <p>5. une formation d'examineur et/ou d'évaluateur ;</p>			<p>compétences de ses personnels titulaires de licence ;</p> <p>o) « plan de formation en unité » : un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position ;</p> <p>p) « examinateur (assessor) » ou « évaluateur » : la personne titulaire de l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne ;</p> <p>q) « OACI » : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;</p> <p>r) « OJT1 (<i>on the job training instructor</i>) » : instructeur de formation sur la position.</p>
--	--	--	--

<p>m) « organisme de formation » : une organisation qui a été homologuée par la Direction de l'Aviation Civile en vue d'organiser un ou plusieurs types de formation ;</p> <p>n) « programme de compétence d'unité » : programme agréé indiquant la méthode par laquelle l'unité maintient la validité des compétences de ses personnels titulaires de licence ;</p> <p>o) « plan de formation en unité » : un plan agréé exposant en détail les étapes nécessaires à la formation et leur durée pour permettre la mise en application locale des procédures de l'unité sous la surveillance d'un instructeur sur la position ;</p> <p>p) « examinateur (assessor) » ou « évaluateur » : l'autorisation établie par la DAC qui indique l'aptitude du titulaire à examiner la compétence des contrôleurs de la circulation aérienne ;</p> <p>q) «OACI » : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;</p> <p>r) « OJTI (<i>on the job training instructor</i>) » : instructeur de formation sur la position.</p>			
--	--	--	--

<p>s'appliquent sans préjudice de l'article 18 de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.</p> <p>Art. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences.</p> <p>Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.</p> <p>Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le</p>			<p>l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.</p> <p>Art. 4. Principes généraux régissant la délivrance de licences.</p> <p>Nul ne peut exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne s'il n'est pas titulaire d'une licence répondant aux conditions de la présente loi et de son règlement d'application et correspondant aux fonctions qu'il doit accomplir.</p> <p>Les candidats à la délivrance d'une licence doivent établir qu'ils sont compétents pour exercer les activités de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire. Les éléments permettant d'apporter la preuve de leur compétence comprennent les connaissances, l'expérience, les aptitudes et les compétences linguistiques.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne est strictement liée à la personne du titulaire et demeure sa propriété. A cet égard le titulaire de la licence y apporte sa propre signature.</p> <p>La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.</p>
--	--	--	---

<p>titulaire de la licence y apporte sa propre signature.</p> <p>La licence contient tous les éléments, indiqués comme tels à l'annexe I, en langue anglaise.</p> <p>Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale ; b) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ; c) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences. <p>Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute</p>			<p>Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne ou de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire s'abstient d'exercer ses privilèges dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne :</p> <ul style="list-style-type: none"> d) en cas de diminution de son aptitude physique ou mentale ; e) lorsqu'il est sous l'influence de boissons alcooliques ou de substances provoquant infirmités ou troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités requises ; f) en cas de situation ou d'évènement de nature à mettre en question son niveau de compétences. <p>Dans le contrôle direct et effectif de la circulation aérienne, le titulaire d'une licence de contrôleur aérien ou d'une licence de contrôleur aérien stagiaire est tenu d'informer immédiatement son supérieur hiérarchique ou, en cas d'empêchement, l'agent en service le plus élevé en rang, de toute incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.</p> <p>La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.</p>
---	--	--	---

<p>incapacité visée aux alinéas précédents, l'empêchant d'exercer ses fonctions et d'assurer des services sûrs et de qualité.</p> <p>La DAC peut suspendre, retirer ou refuser de renouveler les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites si le titulaire ne satisfait pas ou ne satisfait plus aux conditions d'obtention, de maintien en validité ou de prorogation suivant les dispositions indiquées à l'article 7 ci-après.</p> <p>Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.</p> <p>Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit :</p> <p>a) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires</p>			<p>Art. 5. Licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire autorise son titulaire à assurer des services du contrôle de la circulation aérienne sous la surveillance d'un instructeur OJTI.</p> <p>Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, le requérant doit :</p> <p>e) être âgé au minimum de 18 ans et détenteur soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires, soit du diplôme luxembourgeois de fin d'études secondaires techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent ;</p>
--	--	--	--

<p>techniques, soit d'un certificat d'études reconnu équivalent ;</p> <p>b) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi ;</p> <p>c) être en possession d'une attestation médicale valide ;</p> <p>d) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.</p> <p>Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.</p>			<p>f) avoir accompli avec succès la formation initiale agréée relative à la qualification, le cas échéant, à la mention de qualification au sens de la partie A de l'annexe II à la présente loi ;</p> <p>g) être en possession d'une attestation médicale valide ;</p> <p>h) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire contient au moins une qualification et, le cas échéant, une mention de qualification.</p> <p>Les modalités de délivrance des qualifications, mentions de qualification mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.</p> <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire est valable pendant trois ans prenant cours à dater du jour de sa délivrance. Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période de 2 ans si le demandeur satisfait aux conditions visées au point b) du paragraphe 2 du présent article.</p>
--	--	--	--

<p>Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) être âgé au minimum de 21 ans ; b) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité ; c) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi ; d) être en possession d'une attestation médicale valide ; e) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant. <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.</p> <p>Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de</p>			<p>Art. 6. Licence de contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>Pour obtenir une licence de contrôleur de la circulation aérienne, le requérant doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> f) être âgé au minimum de 21 ans ; g) être titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité ; h) avoir accompli avec succès la formation d'unité et les examens d'évaluation conformément aux exigences énoncées dans la partie B de l'annexe II à la présente loi ; i) être en possession d'une attestation médicale valide ; j) avoir prouvé qu'il a un niveau de compétence linguistique suffisant. <p>La licence de contrôleur de la circulation aérienne est validée par une inscription d'une ou de plusieurs qualifications ainsi que des mentions adéquates de qualification, d'unité et linguistique pour lesquelles une formation a été suivie avec succès.</p> <p>Les modalités de délivrance des qualifications, des mentions de qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.</p>
---	--	--	--

<p>l'invitant à produire un certificat médical récent établi par un médecin agréé ou à faire inscrire toute limitation éventuelle sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée ;</p> <p>c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;</p> <p>d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;</p> <p>e) à la suite d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.</p> <p>(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>Il en va notamment ainsi :</p> <p>a) dans le cas d'un accident,</p>	<p>pour se pencher sur toutes les questions de fait et de droit pertinentes pour le litige dont il se trouve saisi". Un recours en annulation n'offre toutefois pas les garanties de l'article 6 de la Convention européenne des droits de l'homme. Il y a donc lieu d'ajouter un nouvel alinéa au paragraphe 5 de l'article sous examen,</p> <p>libellé comme suit: „Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.“</p> <p>Le Conseil d'Etat doit encore <u>s'opposer formellement</u> à l'encontre du paragraphe 6 de l'article 7, en ce que celui-ci délègue à un règlement ministériel la fixation des modalités d'organisation et de <u>fonctionnement</u> ainsi que la composition et les nominations de la future commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne. En effet, d'après l'article 36 de la Constitution, le <u>pouvoir réglementaire</u> d'exécution des lois appartient au seul Grand-Duc. Le paragraphe 10 de l'article 7 est à supprimer comme ne répondant pas aux règles contentieuses ordinaires en matière administrative. En effet, le juge administratif n'a pas pour</p>		<p>c) s'il est constaté que le certificat médical a été obtenu à l'aide de fausses déclarations lors de l'examen médical;</p> <p>d) s'il est constaté que les licences, les qualifications ou les mentions associés ont été obtenues à l'aide de déclarations inexactes ou par l'usage de moyens frauduleux;</p> <p>e) à la suite d'une condamnation <u>judiciaire pénale</u> devenue irrévocable pour infraction par le titulaire à la réglementation aérienne, <u>ainsi qu'à la sécurité des personnes et des biens.</u></p> <p>(3) La DAC peut suspendre la validité d'une licence, d'une qualification ou d'une mention associée, prévues par la présente loi ou de son règlement d'application, en cas de présence d'éléments ou de signes manifestes permettant de mettre en question la compétence du contrôleur de la circulation aérienne.</p> <p>Il en va notamment ainsi :</p> <p>a) dans le cas d'un accident, d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales ;</p> <p>b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves <u>en relation avec l'exercice de la profession de contrôleur aérien</u> pour faire</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Gras, Soulignement , Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Ne pas ajuster l'espace entre le texte latin et asiatique, Ne pas ajuster l'espace entre le texte et les nombres asiatiques</p>
--	--	--	---	--

<p>d'un incident ou d'une maladie qui pourrait affecter ses aptitudes techniques, physiques ou mentales ;</p> <p>b) s'il est constaté à charge du titulaire des faits d'inhabileté, de maladresse, de négligence, ou de condamnations pénales suffisamment graves pour faire admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ;</p> <p>c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;</p> <p>d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.</p> <p>(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.</p> <p>La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.</p>	<p>compétence de prononcer des mainlevées judiciaires.</p>		<p>admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité aérienne ;</p> <p>c) si le titulaire échoue à un examen de contrôle des connaissances requis;</p> <p>d) s'il est dûment constaté que le titulaire présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'intoxication de nature à compromettre l'exercice normal de ses privilèges.</p> <p>(4) Les limitations ou restrictions éventuelles de la portée quant aux qualifications ou aux mentions délivrées en fonction de la présente loi ou de son règlement d'application sont inscrites sur la licence.</p> <p>La durée de la suspension est fixée à un maximum de 12 mois et pourra être portée jusqu'à un maximum de 24 mois dans le cas de récidive dans un délai de trois ans à partir du jour où une première suspension a pris fin.</p> <p>(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.</p> <p>Contre ces décisions, un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif.</p> <p>(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
--	--	--	---	---

<p>(5) Les décisions prévues en vertu des paragraphes (2) et (3) de l'article 7 sont prises par la DAC après enquête administrative et sur avis motivé de la commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne.</p> <p>(6) Il est institué auprès de la DAC une commission spéciale des licences des contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministériel, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.</p> <p>A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.</p> <p>Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre</p>			<p>contrôleurs de la circulation aérienne, appelée ci-après la commission, dont les modalités d'organisation et de fonctionnement ainsi que la composition et les nominations seront fixées par voie de règlement ministérielgrand-ducal, qui a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.</p> <p>A ces fins, la DAC adresse quinze jours avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.</p> <p>Si l'intéressé ne se présente pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.</p> <p>(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.</p> <p>(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.</p>
--	--	--	---

<p>recommandée, la procédure sera exécutée par défaut.</p> <p>(7) Les décisions visées par le paragraphe (2) de l'article 7 prennent effet à partir de leur notification aux intéressés. La notification par voie postale s'effectue sous pli fermé et recommandé accompagné d'un avis de réception et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire.</p> <p>(8) La décision prise par la DAC en vertu du paragraphe (3) de l'article 7 qui suspend la validité des licences, les qualifications ou les mentions associées est communiquée à l'intéressé sous pli fermé recommandé et accompagné d'un avis de réception.</p> <p>(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.</p> <p>Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans</p>			<p>(9) Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur sa licence, sa qualification ou sa mention associée endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de l'inscription de la mention, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.</p> <p>Si l'intéressé refuse d'accepter la lettre recommandée, ou qu'en cas d'absence, il omet de la retirer dans le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.</p> <p>(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.</p>
---	--	--	--

le délai lui indiqué par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, la décision devient effective quinze jours après la date de ce refus ou après la date d'échéance de ce délai.

(10) En cas de mainlevée judiciaire du retrait administratif, du refus de renouvellement ou de la suspension de la validité suivie du retrait des licences, des qualifications ou des mentions associées, celles-ci sont restituées par la DAC.

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne.

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal :

a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive n° 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ;

b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau

Art. 8. Reconnaissance mutuelle des licences de contrôleur de la circulation aérienne.

Sont considérées comme étant d'un niveau équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal :

a) les licences délivrées par un Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive n° 2006/23/CE du 5 avril 2006 du Parlement européen et du Conseil concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne ;

b) les licences délivrées par un Etat qui n'est pas membre de l'Union européenne mais avec lequel le Luxembourg a conclu un accord bilatéral par lequel ces licences sont reconnues comme étant de niveau équivalent aux licences délivrées

<p>équivalent aux licences délivrées conformément au présent règlement grand-ducal ;</p> <p>c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.</p> <p>Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.</p> <p>La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.</p>	<p>Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.</p> <p>L'article sous examen détermine l'autorité compétente, en l'occurrence la DAC, pour gérer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant les formations destinées aux contrôleurs de la circulation aérienne.</p> <p>Le Conseil d'Etat <u>ne saurait accorder la dispense du second vote constitutionnel</u> dans la mesure où il est prévu que les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des</p>	<p>Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.</p> <p>S'il peut être regretté que l'inconstitutionnalité de cet article ne fût pas déjà relevée par le C.E. dans son premier avis du 18 décembre 2009, il peut être fait droit à l'observation du C.E. en relevant au niveau de la loi les dispositions qui figuraient auparavant dans le règlement grand-ducal afférent</p> <p>Cette modification de texte fait l'objet d'un amendement (no. 2).</p>	<p>conformément au présent règlement grand-ducal ;</p> <p>c) les licences délivrées par une organisation internationale ayant reçu délégation à cet effet et reconnues par la DAC comme étant de niveau équivalent.</p> <p>Lorsque le titulaire d'une licence visée au paragraphe a) précédent, exerce les privilèges associés à cette licence sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il a le droit d'échanger cette licence contre une licence délivrée au Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>Art. 9. Dispositions générales régissant l'homologation des organismes de formation.</p> <p>(1) La DAC est l'autorité compétente pour délivrer, de suspendre ou de retirer les agréments d'homologation des organismes de formation offrant la prestation de formation destinée aux contrôleurs de la circulation aérienne si l'organisme de formation a son principal établissement ou, le cas échéant, son siège social au Grand-Duché de Luxembourg.</p> <p>(2) Afin de garantir les niveaux de compétence requis pour les contrôleurs de la circulation aérienne et l'exécution de leurs tâches conformément à des normes de sécurité élevées, la DAC supervise et contrôle la formation des</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Gras, Soulignement , Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Gras</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p>
---	--	--	--	---

	<p>agrément sont définies par règlement grand-ducal. En effet, le fait de prévoir un agrément dont les conditions seraient fixées par voie de règlement grand-ducal pour les personnes autorisées à dispenser des cours de formation risque de heurter le principe de la liberté de commerce érigé en matière réservée à la loi par la Constitution (article 11(6) de la Constitution).</p>		<p><u>contrôleurs de la circulation aérienne. A cette fin elle contrôle régulièrement les organismes de formation en vue de garantir un respect effectif des normes fixées par le présent texte. Outre ce contrôle régulier, la DAC peut procéder, sur place, à des inspections pour vérifier la mise en œuvre adéquate des exigences requises pour la formation du contrôleur de la circulation aérienne.</u></p> <p><u>(3) Le requérant d'une homologation doit remplir les exigences visées à l'Annexe III de la présente loi. Les exigences auxquelles un organisme de formation doit satisfaire pour obtenir l'homologation portent à la fois sur sa compétence technique et opérationnelle et sur sa capacité à organiser des cursus de formation.</u></p> <p><u>(4) Des homologations peuvent être délivrées pour chaque type de formation ou en combinaison avec d'autres services de navigation aérienne, pour lesquels le type de formation et le type de services de navigation aérienne sont agréés en tant que groupe de services.</u></p> <p><u>(5) L'homologation d'un organisme de formation est valable pour une durée de 3 ans et peut être renouvelée si le requérant satisfait aux conditions de renouvellement.</u></p> <p><u>(6) La DAC peut suspendre, restreindre ou retirer l'homologation visée ci-dessus si le titulaire ne satisfait plus aux conditions d'obtention posées par</u></p>	Mis en forme : Français (France)
--	---	--	---	----------------------------------

<p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p>Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.</p> <p>Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions</p>	<p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p><u>L'article 10 a trait aux dispositions régissant la prime de formation à allouer aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien.</u></p> <p>Le Conseil d'Etat renvoie dans ce contexte à ses observations formulées dans son avis du 18 décembre 2009:</p> <p>„Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une <u>prime aux contrôleurs aériens</u> en plus de leur traitement</p>	<p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p>En ce qui concerne la base légale insérée dans le projet de loi permettant l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens, il convient de rappeler qu'il s'agit d'une disposition visant à tenir compte dans le cadre de l'objectif poursuivi de renforcer les normes de sécurité dans le ciel européen du rôle important que jouent les contrôleurs de la circulation aérienne qui seront dans le futur titulaire d'une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne et partant soumis à des exigences obligatoires de formation initiale et continue importantes.</p> <p><u>Lesdites primes étant liées aux licences il semble normal de les insérer dans le texte</u></p>	<p><u>l'Annexe III de la présente loi.</u></p> <p><u>(7) Toute homologation délivrée dans un autre Etat membre de l'Union européenne conformément aux dispositions de la directive (CE) n°2006/23 du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006, concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne, est reconnue équivalente aux homologations délivrées en application de la présente loi. »</u></p> <p>Les modalités de délivrance, de suspension ou de retrait des agréments d'homologation sont définies par règlement grand-ducal.</p> <p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p>Une prime de formation aéronautique pourra être allouée aux fonctionnaires de l'Administration de la navigation aérienne exerçant le métier de contrôleur aérien suivant les modalités à arrêter par règlement grand-ducal. La prime est allouée par décision du ministre ayant les transports aériens dans ses attributions sur proposition du chef d'administration.</p> <p>Le règlement grand-ducal déterminera notamment le montant de la prime qui sera exprimée en points indiciaires et les conditions que doivent remplir les <u>bénéficiaires</u>. <u>Le montant de la prime</u> variera suivant des critères objectifs, tels</p>	Mis en forme : Français (France)	Mis en forme : Français (France)
---	---	--	---	----------------------------------	----------------------------------

<p>que doivent remplir les bénéficiaires. Le montant de la prime variera suivant des critères objectifs, tels que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.</p>	<p>de fonctionnaire pour exercer une tâche qui fait partie de leur fonction normale. Quant à la forme, il estime que ces dispositions auraient dû trouver leur place dans la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne.“</p>	<p>sous objet.</p>	<p>que les licences, qualifications et mentions validés par l'autorité compétente, la fonction exercée par le fonctionnaire et le temps pendant lequel il travaille comme fonctionnaire dans l'administration visée.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
<p>Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services.</p>	<p>Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services.</p>	<p>Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services.</p>	<p>Art. 11. Dispositions administratives pour les prestataires de services.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
<p>Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.</p>	<p>L'article sous revue donne la faculté au ministre de prononcer des amendes à l'encontre „de tout prestataire de services de la navigation aérienne“. Le Conseil d'Etat renvoie encore à son avis du 18 décembre 2009, où il avait porté l'attention des auteurs du projet de loi sur le problème inhérent de ce système, et il avait proposé de recourir au système des sanctions disciplinaires plutôt qu'au système des peines d'amendes. L'avis du Conseil d'Etat était formulé comme suit: „Il tient finalement à relever que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or,</p>	<p>En ce qui concerne le recours aux sanctions administratives il est renvoyé à l'exposé des motifs de la version remaniée du projet de loi qui était formulé comme suit :</p>	<p>Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 2.500 euros à 10.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui aura permis à quiconque d'exercer une fonction de contrôleur de la circulation aérienne sans être en possession des licences, qualifications ou mentions requises par la présente loi et ses règlements d'exécution.</p>	<p>Mis en forme : Police : (Par défaut) Arial, Gras, Non Italique, Français (Suisse)</p>
<p>Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.</p>	<p>„Il tient finalement à relever que les sanctions administratives prévues par le projet de loi correspondent à la situation où les prestataires de services aériens seraient, en raison d'une libéralisation du marché, des agents économiques privés. Or,</p>	<p>« Il convient de noter que s'il est vrai que l'Administration de la navigation aérienne et la Direction de l'Aviation Civile relèvent de la même personnalité juridique, à savoir celle de l'Etat, il n'en est pas le cas pour tout autre prestataire de service tombant sous la compétence de la Direction de l'Aviation Civile ni pour le cas où l'Administration de la navigation aérienne ferait recours à un autre prestataire de services. En outre, il convient de noter qu'une grande partie</p>	<p>Le ministre ayant les transports aériens dans ses attributions peut infliger une amende de 1.250 euros à 5.000 euros à tout prestataire de services de navigation aérienne qui exploite des services de navigation aérienne à défaut de tout plan de formation dûment agréé.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
<p>L'amende visée aux paragraphes</p>	<p>agents économiques privés. Or,</p>	<p>convient de noter qu'une grande partie</p>	<p>L'amende visée aux paragraphes précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p>
				<p>Mis en forme : Français (France)</p>
				<p>Mis en forme : Français (France)</p>

<p>précédents ne peut être infligée que si le prestataire de services de navigation aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.</p> <p>Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.</p>	<p>les services visés par le texte sous avis sont actuellement assurés par l'Administration de la navigation aérienne. Eu égard à cet état de fait, le Conseil d'Etat aurait préféré un régime se fondant sur l'application de sanctions disciplinaires, d'ailleurs déjà existant dans la Fonction publique, aux agents enfreignant la loi. Le système de sanctions inventé par les auteurs du projet sous examen n'est de toute façon pas envisageable dans la mesure où une administration ne peut pas infliger une sanction administrative à une autre administration, étant donné que par définition ces entités ne sont pas dotées de la personnalité juridique.</p>	<p>de l'espace aérien luxembourgeois est délégué à Belgocontrol, voire à Eurocontrol qui disposent d'une personnalité juridique distincte.</p> <p>En outre, tout le cadre législatif du ciel unique européen est basé sur une stricte séparation entre prestataire de services, d'un côté, et autorité de régulation et de surveillance, d'un autre côté, avec un rôle d'inspection, de contrôle et de sanction de l'autorité de régulation et de surveillance sur le ou les prestataire(s) de services.</p> <p>Il est rappelé à cet égard notamment l'article 7, paragraphe 7, du règlement 550/2004/CE relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen selon lequel « si une autorité de surveillance nationale découvre que le détenteur d'un certificat ne satisfait plus à ces exigences ou ces conditions, elle prend les mesures appropriées tout en assurant la continuité des services. Ces mesures peuvent comprendre la révocation du certificat ». »</p> <p>Etant donné que le retrait du certificat équivaut à une paralysie du trafic aérien et ne devrait constituer qu'une mesure</p>	<p>aérienne a été préalablement mis à même de présenter ses observations. A cet effet, il est invité par lettre recommandée avec avis de réception à prendre inspection du dossier et faire valoir ses observations, le tout dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois.</p> <p>Les décisions du ministre sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, dans le délai d'un mois à partir de la notification.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p>
---	---	---	--	---

<p>Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.</p> <p>Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.</p>	<p>Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.</p> <p>Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au maintien de l'article 12 du projet sous avis dans sa formulation actuelle. En effet, le renvoi à des règlements grand-ducaux dans un texte de loi ne respecte pas le principe de la hiérarchie des normes, qui interdit de se référer dans une norme supérieure à des sources de droit d'un niveau inférieur.</p> <p>Par ailleurs, le Conseil d'Etat ne peut pas non plus marquer son accord avec le texte en projet en ce qu'il contrevient aux prescriptions de l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne. Cet article, que les auteurs du projet sous examen, en recourant à la formule „Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 ...“ n'entendent pas écarter, dispose que „Aux fins de garantir la confidentialité des informations ..., aucune action ... disciplinaire</p>	<p>de dernier ressort, le recours à des amendes administratives est jugé approprié.</p> <p>Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.</p> <p>La proposition de suppression du C.E. de cet article peut être acceptée en ce que cet article n'est pas requis par la directive 2006/23/CE et risque d'induire en confusion par rapport à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne qui précise clairement le cadre de protection dont bénéficie la personne en cas d'infractions involontaires signalées à l'autorité conformément à la réglementation applicable.</p> <p>Il convient de rappeler que l'objectif du législateur n'était aucunement de restreindre l'application de l'article 42 précité mais simplement d'établir un lien avec la réglementation applicable en matière de notification obligatoire d'incidents.</p>	<p>Art. 12. Lien avec la législation inhérente aux comptes-rendus d'évènements.</p> <p>Sans préjudice des dispositions citées à l'article 42 de la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la navigation aérienne, la Direction de l'Aviation Civile prend en compte les dispositions du règlement grand-ducal du 8 mai 2007 relatif aux comptes-rendus d'évènements dans l'aviation civile si elle procède à la suspension ou au retrait d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions associées dans les cas de notification obligatoire d'un évènement ou d'un incident prescrite par le règlement grand-ducal précité du 8 mai 2007.</p>	<p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Italique</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :Gras, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :(Par défaut) Times New Roman, 12 pt, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :(Par défaut) Times New Roman, 12 pt, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Police :(Par défaut) Times New Roman, 12 pt, Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</p>
---	--	--	--	---

ANNEXE 3 : Tableau comparatif PL 6114

Texte du PL (version juin 2009)	Avis du C.E. du 19.11.2009	Texte proposé suite à l'avis du C.E.	PL 6114
<p>PROJET DE LOI portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés</p>	<p><u>Observation préliminaire</u></p> <p>Le projet de loi modificatif prévoit d'insérer les dispositions relatives à l'aviation, telles qu'elles résultent de la directive 2008/101/CE, dans la loi modifiée du 23 décembre 2004; cette manière de procéder est certes correcte mais conduit à un texte difficilement lisible. Pour assurer une application sans faille, le Conseil d'Etat préfère remplacer intégralement la loi tout en respectant la transcription fidèle des dispositions techniques de la directive susmentionnée. En vue de l'examen des articles, il se référera au texte coordonné de la loi qu'il proposera en annexe du présent avis.</p>	<p><u>Ad observation préliminaire et intitulé</u></p> <p>La Haute Corporation suggère – notamment à des fins de lisibilité – de remplacer intégralement la loi du 23 décembre 2004, telle que modifiée par la loi du 27 mars 2006. Cette démarche dépasse le cadre de la proposition du Gouvernement qui consiste à ne modifier que ponctuellement la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée. D'ailleurs, l'analyse détaillée de l'avis en question montre que le texte coordonné suggéré par le Conseil d'Etat risque de ne pas répondre aux impératifs d'une transposition fidèle et complète des directives successives intervenues en la matière. Il est donc recommandé – dans un souci notamment d'assurer la conformité de la loi avec la directive 2008/101/CE – de maintenir le texte gouvernemental, quitte à le modifier à la lumière des observations pertinentes du Conseil d'Etat. Il y a lieu de noter qu'il s'agit en l'espèce d'une loi de transition, qui sera remplacée par une nouvelle législation portant transposition de la directive 2009/29/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'améliorer et d'étendre le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.</p>	<p>PROJET DE LOI portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés</p>
<p>Art. 1er. Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:</p> <p>1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre I: Dispositions générales“;</p> <p>2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre II: Aviation“;</p> <p>3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre III: Installations fixes“;</p> <p>4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes“;</p> <p>5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre V: Dispositions diverses“.</p>			<p>Art. 1er. Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004</p> <p>1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre</p> <p>2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO</p> <p>3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:</p> <p>1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre I: Dispositions générales“;</p> <p>2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre II: Aviation“;</p> <p>3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre III: Installations fixes“;</p> <p>4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes“;</p> <p>5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre V: Dispositions diverses“.</p>
<p>Art. 2. L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:</p> <p>1. Le point b) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„b) „émissions“, le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“</p> <p>2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés:</p> <p>„p) „exploitant d'aéronef“, la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;“</p> <p>„q) „transporteur aérien commercial“, un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des</p>		<p><u>Ad article 2 (définitions)</u></p> <p>Il est proposé de reprendre la notion de « Commission », telle que suggérée par la Haute Corporation et partant d'ajouter une définition afférente en tant que nouveau point u) formulé comme suit :</p> <p>« u) « Commission », la Commission européenne ».</p>	<p>Art. 2. L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:</p> <p>1. Le point b) est remplacé par le texte suivant:</p> <p>„b) „émissions“, le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“</p> <p>2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés:</p> <p>„p) „exploitant d'aéronef“, la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;“</p> <p>„q) „transporteur aérien commercial“, un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des</p>

<p>services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;"</p> <p>„r) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies;"</p> <p>„s) „émissions de l'aviation attribuées“, les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers;"</p> <p>„t) „émissions historiques du secteur de l'aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;"</p>			<p>services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;"</p> <p>„r) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies;"</p> <p>„s) „émissions de l'aviation attribuées“, les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers;"</p> <p>„t) „émissions historiques du secteur de l'aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;"</p> <p>„u) „Commission“, la Commission européenne."</p>
<p>Art. 3.</p> <p>1. A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit: « Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi »</p> <p>2. L'article est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit : « Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière ».</p>	<p>Article 3</p> <p>Les auteurs du projet de loi proposent que les annexes puissent être modifiées par voie de règlement grand-ducal. Le Conseil d'Etat rappelle que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Le Conseil d'Etat n'a donc pas retenu cette possibilité, de sorte que toute modification d'annexe devra se faire par le biais d'une loi modificative.</p> <p>Si les auteurs du projet de loi sous revue insistent à maintenir cette voie de modification des annexes, car étant plus rapide, ils devraient par conséquent insérer ces annexes dès le départ dans un règlement grand ducal.</p>	<p>Ad article 3 (annexes)</p> <p>La Haute Corporation est d'avis que toute modification d'annexe devra se faire par une loi modificative, ceci au motif que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Cette approche est justifiée et appropriée et partant la disposition selon laquelle</p> <p>« 2. <i>Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière</i> »</p> <p>et qui est à destinée à compléter l'article par un alinéa 2 est à biffer. Il s'ensuit que le chiffre 1 en tant que tel est à supprimer.</p>	<p>Art. 3. A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:</p> <p>„Annexe I: catégories d'activités relevant de la présente loi“.</p>
<p>Art. 4.</p> <p>La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 bis. Quantité totale de quotas pour l'aviation</p> <p>1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.</p> <p>2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1^{er} janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.</p> <p>3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. »</p>	<p>Article 4 (ad Article 7 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Le projet de loi mentionne les obligations de la Commission européenne à déterminer les émissions historiques de l'aviation et la liste des exploitants d'aéronefs concernés. Le Conseil d'Etat estime que ces obligations n'ont pas leur place dans le dispositif normatif national et ne les a pas repris dans son texte coordonné. La liste mentionnée a d'ailleurs été publiée au règlement (CE) N 748/2009 de la Commission du 5 août 2009.</p>	<p>Ad article 4 ajoutant un nouvel article 5 bis (ad article 7 selon le Conseil d'Etat) et article 4 ajoutant un nouvel article 5 septies</p> <p>La Haute Corporation est d'avis que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'a pas sa place dans le dispositif normatif national. Cette approche est justifiée et appropriée ; il s'ensuit que le paragraphe 3 d'un nouvel article 5 bis, formulé comme suit :</p> <p>« 3. <i>Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel.</i> » est à biffer.</p> <p>Il en va de même du paragraphe 3 d'un nouvel article 5 septies, selon lequel</p> <p>« 3. <i>Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :</i></p> <p>a) <i>publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et</i></p> <p>b) <i>actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.</i> »</p>	<p>Art. 4. La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:</p> <p>„Art. 5bis: Quantité totale de quotas pour l'aviation</p> <p>1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l'aviation.</p> <p>2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1^{er} janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.“</p>
<p>Art. 5.</p> <p>La LOI est complétée par un nouvel article 5 ter formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 ter . Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères</p> <p>1. Pendant la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>2. A compter du 1^{er} janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à</p>	<p>Article 5 (ad Article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>Pour ce qui est des recettes de la mise aux enchères, à porter directement au fonds de financement des mécanismes de Kyoto, le Conseil d'Etat constate qu'il s'agit d'une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat, motivée par l'article 3quinquies, point 4 de la directive à transposer, qui laisse aux Etats membres le libre usage des recettes de la mise aux enchères des quotas, tout en ajoutant qu'elles « <i>devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers</i> ».</p>	<p>Ad article 5 ajoutant un nouvel article 5 ter (ad article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>La Haute Corporation relève que les dispositions du paragraphe 4 d'un nouvel article 5 ter, selon lequel « 4. <i>Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.</i> » constituent une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat. Cependant, le Conseil d'Etat reprend les dispositions afférentes dans le texte coordonné, la loi du 23 décembre 2004 – telle que modifiée par la suite – prévoyant en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autre par l'achat ou la vente de crédits d'émission et est alimenté entre autre par le produit de la vente de crédits d'émission et que les recettes afférentes sont portées directement en recette au fonds.</p>	<p>Art. 5. La LOI est complétée par un nouvel article 5ter formulé comme suit:</p> <p>„Art. 5ter: Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères</p> <p>1. Pendant la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>2. A compter du 1^{er} janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.</p> <p>3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article</p>

<p>l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5 bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.</p> <p>4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2. La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe. »</p>			<p>5bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.</p> <p>4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2. La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe."</p>
<p>Art. 6. La LOI est compétée par un nouvel article 5 quater formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 quater. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs</p> <p>1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5 bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1.</p> <p>2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.</p> <p>3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :</p> <p>a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5 bis, b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5 ter, c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5 quinquies, paragraphe 1, d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a) ; et e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.</p> <p>Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.</p> <p>4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :</p> <p>a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) ; et</p>			<p>Art. 6. La LOI est compétée par un nouvel article 5quater formulé comme suit: „Art. 5quater: Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs</p> <p>1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1.</p> <p>2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.</p> <p>3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant: a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5bis, b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5ter, c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5quinquies, paragraphe 1, d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a); et e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.</p> <p>Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.</p> <p>4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique: a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque</p>

<p>b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.</p> <p>5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5 quinquies. »</p>			<p>exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e); et b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.</p> <p>5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5quinquies. »</p>
<p>Art. 7. La LOI est complétée par un nouvel article 5 quinquies formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 quinquies. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs</p> <p>1. Pour chaque période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :</p> <p>a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2 ; ou</p> <p>b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;</p> <p>et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.</p> <p>2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte. En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1 000 000 quotas.</p> <p>3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :</p> <p>a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte ;</p> <p>b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis ; et</p> <p>c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique :</p> <p>i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se</p>	<p><u>Article 7 (ad Article 10, paragraphe 8 selon le Conseil d'Etat)</u> La directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale. Une transposition correcte de cette disposition requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Si les auteurs du projet de loi sous revue veulent retenir la possibilité de mettre aux enchères les quotas visés, il convient d'en fixer les modalités, entre autres les conditions d'ouverture d'une telle mise aux enchères.</p>	<p><u>Ad article 7 ajoutant un nouvel article 5 quinquies (ad article 10, paragraphe 8 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>La Haute Corporation souligne que la directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale et qu'une transposition correcte requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Dans la mesure où les auteurs du projet de loi voudraient retenir cette faculté, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faudrait en fixer les modalités. Il y a lieu d'attirer l'attention sur l'article 3 quinquies, paragraphe 3 de la directive, selon lequel un règlement communautaire fixera des dispositions détaillées, en vue de la mise aux enchères, des quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit. En outre, l'article 3 septies de la directive prévoit en son paragraphe 9 que la Commission peut établir des modalités d'exécution concernant le fonctionnement de la réserve spéciale. Dans l'attente de telles règles et pour des raisons de sécurité juridique, il est recommandé – en accord avec le Conseil d'Etat - de biffer le paragraphe 8 d'un nouvel article 5 quinquies, selon lequel « 8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. ».</p>	<p>Art. 7. La LOI est complétée par un nouvel article 5quinquies formulé comme suit: „Art. 5quinquies: Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs</p> <p>1. Pour chaque période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs: a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2; ou b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18% entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.</p> <p>2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte. En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.</p> <p>3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2: a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte; b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis; et c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique: i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives</p>

<p>rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;</p> <p>ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes – kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ; et</p> <p>iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).</p> <p>4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.</p> <p>5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.</p> <p>Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme :</p> <p>a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4 ; et</p> <p>b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.</p> <p>6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne –kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5 quater, paragraphe 4.</p> <p>7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :</p> <p>a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 :</p> <p>i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à</p>			<p>aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, para graphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et</p> <p>iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).</p> <p>4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.</p> <p>5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.</p> <p>4. Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme:</p> <p>a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4; et</p> <p>b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.</p> <p>6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5quater, paragraphe 4.</p> <p>7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique:</p> <p>a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5;</p> <p>i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4;</p> <p>ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4; et</p> <p>b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.“</p>
---	--	--	---

<p>la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4 ;</p> <p>ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes –kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 ; et</p> <p>b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.</p> <p>8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. »</p>			
<p>Art. 8. La LOI est complétée par un nouvel article 5 sexies formulé comme suit :</p> <p>« Art. 5 sexies. Programmes de suivi et de notification Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5 quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15. »</p>			<p>Art. 8. La LOI est complétée par un nouvel article 5sexies formulé comme suit: „Art. 5sexies: Programmes de suivi et de notification Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15.“</p>
<p>Art. 9. La LOI est complétée par un nouvel article 5 septies libellé comme suit :</p> <p>« Art. 5 septies. Etat membre responsable</p> <p>1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est :</p> <p>a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question ; et</p> <p>b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.</p> <p>2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5 bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.</p> <p>3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :</p> <p>a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et</p> <p>b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.</p> <p>4. Aux fins du paragraphe 1, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des</p>		<p>Voir commentaire CE au niveau de l'article 4</p> <p>Le Conseil d'Etat estime que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'a pas sa place dans le dispositif normatif national. La liste mentionnée a d'ailleurs été publiée au règlement (CE) N°748/2009 de la Commission du 5 août 2009.</p> <p>Cette approche est justifiée ; il s'ensuit que le paragraphe 3 du nouvel article 5 bis, formulé comme suit : « 3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. », est à biffer.</p> <p>Il en va de même du paragraphe 3 d'un nouvel article 5 septies, selon lequel « 3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission : a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1 ; et b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date. »</p>	<p>Art. 9. La LOI est complétée par un nouvel article 5septies libellé comme suit: „Art. 5septies: Etat membre responsable 1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est: a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question; et b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée. 2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée. 3. Aux fins du paragraphe 1, on entend par „année de base“, dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006.“</p>

activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006. »			
Art. 10. A l'article 8 de la loi du LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit : « e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. »			Art. 10. A l'article 8 de la LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit: „e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16.“
Art. 11. L'article 12 bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit : « 4. Pendant la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis.» La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis » »			Art. 11. L'article 12bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit: „4. Pendant la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis.“
Art. 12. A l'article 12 ter de la LOI, le mot « installation(s) » est remplacé par le mot « activités ».			Art. 12. A l'article 12ter de la LOI, le mot „installation(s)“ est remplacé par le mot „activités“.
Art. 13. L'article 13 de la LOI est modifié comme suit : 1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit : « 2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations ». 2. Le paragraphe 2 bis suivant est inséré : « 2 bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. » 3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant : « 3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre. »			Art. 13. L'article 13 de la LOI est modifié comme suit: 1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit: „2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations.“ 2. Le paragraphe 2bis suivant est inséré: „2bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“ 3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant: „3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“
Art. 14. Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit : « Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 12, paragraphe 2 bis ou 3. »			Art. 14. Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit: „Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3.“
Art. 15. L'article 15 de la LOI est modifié comme suit : 1. L'intitulé est adapté comme suit : « Surveillance et déclaration des émissions » 2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant : « 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes	<u>Article 15 (ad Article 23, paragraphe 2 selon le Conseil d'Etat)</u> Chaque exploitant déclarera les émissions conformément aux lignes directrices; étant donné que ces lignes sont précisées dans le règlement grand-ducal d'exécution de la loi en projet, le Conseil d'Etat tient à se référer à cette précision	<u>Ad article 15 (ad article 23, paragraphe 2 selon le Conseil d'Etat)</u> La précision suggérée par la Haute Corporation, laquelle consiste à préciser que les lignes directrices sont définies dans un règlement grand-ducal, est à reprendre. Le paragraphe 2 serait libellé comme suit : « 2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes	Art. 15. L'article 15 de la LOI est modifié comme suit: 1. L'intitulé est adapté comme suit: „ Surveillance et déclaration des émissions “ 2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant: „2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal.“

directrices. »		<i>directrices définies dans un règlement grand-ducal ».</i>	
<p>Art. 16. L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant :</p> <p>«Art. 16. Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.</p> <p>Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante. »</p>			<p>Art. 16. L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant: „Art. 16. Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef.</p> <p>L'administration est informée du résultat des vérifications.</p> <p>Un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.“</p>
<p>Art. 17. L'article 20 de la LOI est modifié comme suit :</p> <p>1. L'intitulé est libellé comme suit : « Art. 20. Mesures administratives »</p> <p>2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit : « 1. En cas de non-respect des dispositions de l'article 21 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas, - impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans, - faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.</p> <p>Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.</p> <p>Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »</p> <p>3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit : « 3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante. »</p> <p>4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4 bis ayant la teneur suivante : « 4 bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.</p>	<p><u>Article 17 (ad Article 28 selon le Conseil d'Etat)</u> Le renvoi des auteurs du projet sous revue à l'article 21 est erroné. Le Conseil d'Etat exige que les articles concernés soient précisés. Suite aux obligations découlant de la Convention sur l'accès à l'information, la participation au public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, faite à Aarhus le 25 juin 1998 et approuvée par la loi du 31 juillet 2005, toute décision en matière environnementale pourra faire l'objet d'un recours en réformation. Le Conseil d'Etat en tient compte dans sa version coordonnée du projet de loi annexée au présent avis.</p>	<p><u>Ad article 17 (ad article 28 selon le Conseil d'Etat)</u></p> <p>Il est recommandé de suivre les suggestions de la Haute Corporation et qui consistent d'une part à préciser les articles dont le non-respect est susceptible de mesures administratives et d'autre part à déterminer la nature du recours administratif, ceci sous la forme d'un recours en réformation.</p> <p>Il s'ensuit que le paragraphe 2 de l'article 17 serait libellé comme suit :</p> <p>« 2. <i>Le paragraphe 1 est formulé comme suit :</i> « 1. <i>En cas de non-respect des dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,</i> - <i>impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,</i> - <i>faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.</i> <i>Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.</i> <i>Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées. »</i></p> <p>En outre, au point 7 dudit article, la première phrase prendrait la teneur suivante : « 8. <i>Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond</i> ».</p>	<p>Art. 17. L'article 20 de la LOI est modifié comme suit: 1. L'intitulé est libellé comme suit: „Art. 20: Mesures administratives“ 2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit: „1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas, – impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans, – faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés. Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1. Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées.“ 3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit: „3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.“ 4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante: „4bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné. Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte: a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi; b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi;</p>

<p>Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :</p> <p>a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi ;</p> <p>b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi ;</p> <p>c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire ; et</p> <p>d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.</p> <p>Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.</p> <p>La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national. »</p> <p>5. Le paragraphe 6 est supprimé.</p> <p>6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit : « 7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis ou 3, est publié. »</p> <p>7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit : « 8. Les décisions prises en application des paragraphes 1, 2, 3, 4, 4 bis, 5 et 7 sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue. »</p>	<p><u>Article 18 (ad Article 29 selon le Conseil d'Etat)</u> Le paragraphe 2 prévoit que les peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. Etant donné qu'un arrêté constitue par définition une mesure individuelle, il n'y a pas lieu d'y greffer une peine en plus de celles prévues par la loi et ses règlements d'exécution.</p>	<p><u>Ad article 18 (ad article 29 selon le Conseil d'Etat)</u> La remarque de la Haute Corporation consistant à ne pas appliquer les sanctions pénales aux infractions aux arrêtés pris en exécution de la loi est fondée. Il s'ensuit qu'au paragraphe 2 dudit article, le deuxième tiret serait à lire comme suit : « - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi. »</p>	<p>c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire; et</p> <p>d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.</p> <p>Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.</p> <p>La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.“</p> <p>5. Le paragraphe 6 est supprimé.</p> <p>6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit: „7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis ou 3, est publié.“</p> <p>7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit: „8. Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.“</p>
<p>Art. 18. L'article 21 de la LOI est modifié comme suit :</p> <p>1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit : « 1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5 quater, 5 quinquies, 5 sexes, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi. »</p> <p>2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit : « 2. Les mêmes peines sont applicables - en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20 - aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. »</p>	<p><u>Article 18 (ad Article 29 selon le Conseil d'Etat)</u> Le paragraphe 2 prévoit que les peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. Etant donné qu'un arrêté constitue par définition une mesure individuelle, il n'y a pas lieu d'y greffer une peine en plus de celles prévues par la loi et ses règlements d'exécution.</p>	<p><u>Ad article 18 (ad article 29 selon le Conseil d'Etat)</u> La remarque de la Haute Corporation consistant à ne pas appliquer les sanctions pénales aux infractions aux arrêtés pris en exécution de la loi est fondée. Il s'ensuit qu'au paragraphe 2 dudit article, le deuxième tiret serait à lire comme suit : « - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi. »</p>	<p>Art. 18. L'article 21 de la LOI est modifié comme suit: 1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit: „1. Sont punies d'une amende de 251 euros à 100.000 euros et d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d'une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles 5quater, 5quinquies, 5sexies, 6, 7, 8, 9, 12bis, 12ter, 13, 15 et 16 de la présente loi.“</p> <p>2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit: „2. Les mêmes peines sont applicables - en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20 - aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.“</p>
	<p><u>Observation concernant l'article 32 du texte ci-après proposé par le Conseil d'Etat (ancien article 22ter)</u> Etant donné que l'article 9 de la loi budgétaire 2010 prévoit une modification de l'ancien article 22ter, il s'agit d'accorder le projet de loi en conséquence en adaptant les montants et en insérant un alinéa nouveau avec le contenu prévu dans le cadre de ladite loi budgétaire (doc. parl. n° 6100). Le Conseil d'Etat peut d'ores et déjà marquer son accord avec la modification à intervenir. Suit le texte proposé par le Conseil d'Etat:</p>	<p>3. Rectification de deux erreurs matérielles</p> <p><u>Ad article 14</u></p> <p>Il y a lieu de rectifier une coquille s'étant glissée dans le texte soumis au Conseil de Gouvernement et au Conseil d'Etat et qui vise le paragraphe 3 , premier alinéa.</p> <p>Texte initial</p> <p>« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 12, paragraphe 2 bis ou 3. »</p> <p>Rectification de l'erreur matérielle proposée :</p> <p>« Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée</p>	

		<p>à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article <u>13</u>, paragraphe 2 bis ou 3. »</p> <p><u>Ad article 19</u></p> <p>Il y a lieu de rectifier une coquille s'étant glissée dans le texte soumis au Conseil de Gouvernement et au Conseil d'Etat et qui concerne la catégorie d'activité « Aviation » figurant au point j) de l'annexe I.</p> <p>Texte initial :</p> <p><i>« Les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point. »</i></p> <p>Rectification de l'erreur matérielle proposée :</p> <p><i>« Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point ».</i></p>	
--	--	--	--

15

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 24 février 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010
2. 5888 Projet de loi relative à la chasse
 - Rapporteur : Monsieur Fernand Boden
 - Explications des représentants gouvernementaux concernant l'historique du projet de loi
3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6110 Projet de loi ayant pour objet
 - A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
 - B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
 - C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
 - D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen du projet de loi
5. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien européen commun (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz

- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. André Hoffmann, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Ady Krier, M. Claude Origer, M. Jeannot Poeker, M. Frank Reimen, M. Claude Waltzing, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, du Greffe de la Chambre des Députés

Excusés : M. Fernand Etgen, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010

Les procès-verbaux des réunions des 3 et 10 février 2010 sont adoptés.

2. 5888 Projet de loi relative à la chasse

Etant donné que les discussions relatives à la chasse ont d'ores et déjà de nombreux antécédents, il a été demandé au Ministère du Développement durable et des Infrastructures de présenter à la commission parlementaire un rapide historique des débats ayant eu cours en la matière durant la législature 2004-2009. A cet effet, Monsieur le Ministre délégué commente le document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal.

Suite à cet exposé, l'orateur évoque les questions qui doivent encore être solutionnées, et notamment :

- Le cas des opposants éthiques. Des problèmes pratiques ne manqueront pas de se poser concernant, par exemple, la signalisation. En effet, pour des raisons évidentes de sécurité, un terrain appartenant à un opposant éthique devra faire l'objet d'une signalisation adéquate lors de battues. Un autre problème qui devra être tranché est celui de l'indemnisation des dégâts causés par le gibier sur le terrain d'un opposant éthique ;

- La mise en pratique de l'interdiction du nourrissage et de l'autorisation de l'appâtage, ainsi que le contrôle d'éventuelles infractions ;
- La composition du Conseil supérieur de la Chasse et des Commissions cynégétiques régionales ;
- La question de la superficie des lots de chasse. L'article 20 du projet de loi 5888 prévoit que « *tout lot de chasse doit avoir une contenance d'au moins 400 hectares* ». Les représentants gouvernementaux font valoir que ce nombre n'est pas encore définitif. Actuellement la superficie moyenne des lots de chasse est de 419 ha, mais l'étendue des lots varie beaucoup et la gestion des lots trop petits peut s'avérer très difficile.

Monsieur le Ministre délégué explique que des amendements sont en cours de préparation et seront présentés à la Commission dans les prochaines semaines. Une fois que ces amendements auront été discutés avec les députés, ils pourront être soumis pour avis au Conseil d'Etat, idéalement avant les vacances d'été. En outre, la commission parlementaire se verra soumettre les projets de règlement grand-ducal portant exécution de la future loi.

3. 6107 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet a pour objet l'approbation d'une augmentation de crédit pour l'installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains ainsi que pour un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois :

- Le dispositif d'arrêt automatique des trains : afin de renforcer la sécurité de la circulation ferroviaire, il est prévu d'aménager un système d'aide à la conduite appelé MEMOR II+. Il est à noter que l'implémentation de ce système sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois a été achevée en 2004 ;
- Le système de contrôle de vitesse : la deuxième phase du projet consiste dans l'implémentation du système de contrôle de vitesse européen ERTMS/ETCS de niveau 1 sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois. Ce système permet de contrôler en permanence la vitesse du train à partir des informations fournies par la signalisation latérale. Dans le cas d'un freinage incorrect à l'approche d'un signal à l'arrêt, le système prend en charge le train de façon automatique et garantit l'arrêt en amont du signal. La mise en service de la ligne-pilote a eu lieu en mars 2005. A l'heure actuelle, 60 % du réseau ferré luxembourgeois ont été mis en service. L'achèvement des travaux est prévu pour fin 2011.

Afin de procéder à cette augmentation de crédit, le projet de loi 6107 prévoit de compléter le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité, qui comporte le relevé des projets, est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté par le Gouvernement en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Les représentants gouvernementaux détaillent les coûts du projet, pour le détail desquels il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 6107. Ils précisent que le projet a dû être réévalué d'un point de vue technique et financier pour diverses raisons, avec certains volets du projet menant à une diminution des investissements et d'autres engendrant une augmentation des investissements. Le montant global s'élève à

37.269.864,25 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er avril 2008 (indice 666,12). Il faut encore savoir que le système ERTMS/ETCS réduira de moitié les frais de fonctionnement des systèmes de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois lorsqu'il remplacera le système d'aide à la conduite MEMOR II+ dont les frais d'entretien annuels sont beaucoup plus élevés.

*

Le Conseil d'Etat a émis son avis afférent au projet de loi en date du 2 février 2010. Dans cet avis, il s'interroge notamment sur la nécessité de l'intervention du législateur pour des investissements dont le coût est inférieur au seuil de 40.000.000.- euros prévu par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, montant rehaussé suite à la modification introduite par la loi du 29 mai 2009. Les représentants du Ministère sont cependant d'avis que, dans un souci de continuité juridique, et étant donné que ladite loi du 29 mai 2009 ne prévoit pas de mesures transitoires, l'intervention du législateur pour les projets de lois modificatives antérieures à la modification de l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 reste toujours requise.

En outre, la Haute Corporation réitère ses observations contenues dans ses avis des 26 octobre 1999, 28 janvier 2003, 10 juillet 2003, 9 décembre 2003 et 27 janvier 2004 concernant des adaptations antérieures de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Elle rappelle que dans ces avis, elle avait critiqué la méthodologie qui consistait à des augmentations de crédit successives. En effet, même si cette méthodologie est valable d'un point de vue purement juridique, elle comporte l'inconvénient évident d'un manque de lisibilité.

Les représentants gouvernementaux nuancent cependant cette critique dans le cadre de ce projet particulier. En effet, le Conseil d'Etat reconnaît « *qu'en l'occurrence, le législateur est mis en mesure de s'exprimer en pleine connaissance de cause, alors que contrairement à certains projets d'infrastructure ferroviaire antérieurs, le projet de loi se limite à une seule réalisation* ». Monsieur le Ministre fait également valoir que les différentes rallonges de crédit sont des adaptations d'un même projet et qu'il est donc logique, dans un souci de continuité, de procéder à chaque fois à une modification du texte initial. En outre, la méthodologie retenue présente l'avantage de regrouper chaque projet dans le même article de la même loi. Ceci permet donc plus de lisibilité, d'autant plus que la loi de 1995 contient plusieurs renvois à l'article 10.

Pour ce qui est du libellé du texte de la future loi, le Conseil d'Etat suggère une correction grammaticale, que la Commission du Développement durable fait sienne. L'article unique se lira donc comme suit :

Article unique.– 1. *Le deuxième et le troisième alinéas du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés comme suit :*

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est modifié comme suit :

9°	Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois.....	37.269.864,25 €
----	--	-----------------

2. *Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :*

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui

repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23° et 24° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.

*

De l'échange de vues subséquent à la présentation du projet de loi et à l'examen de l'avis du Conseil d'Etat, il convient de retenir les points suivants :

- Le système ERTMS/ETCS doit être implémenté à la fois sur le réseau ferroviaire et sur chaque train. Le montant inscrit dans le projet de loi concerne cependant uniquement l'infrastructure. Ce sont les opérateurs eux-mêmes qui devront prendre en charge le coût financier de l'implémentation du système ERTMS/ETCS sur les trains.
- Le réseau ferré luxembourgeois sera, à l'échelle européenne, le premier réseau complètement équipé du système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS. En effet, dès 1999, il a été décidé d'opter pour ce système, qui permet une interopérabilité dans toute l'Europe.
- Tout train étranger qui n'est pas équipé du système actuel MEMOR II+ n'est pas autorisé à entrer dans le pays. En ce qui concerne le nouveau système ERTMS/ETCS, une période d'adaptation de plusieurs années sera nécessaire. Le nouveau système est en effet très onéreux à implémenter. Il est donc inconcevable de prévoir une harmonisation avant, au plus tôt, 2017.
- En Europe, il existe actuellement 17 systèmes de sécurisation différents qui ne sont pas nécessairement compatibles entre eux. A cet égard, il faut savoir que si un opérateur (public ou privé) souhaite circuler sur cinq réseaux munis chacun d'un autre système de sécurité, son train doit être équipé de ces cinq systèmes. A noter que le réseau luxembourgeois se trouve confronté à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux ferroviaires limitrophes.
- La Commission européenne préconise le système ERTMS/ETCS, mais elle ne l'impose pas pour l'instant. Dans un contexte de libéralisation et pour des raisons évidentes de sécurité, il apparaît pourtant essentiel de procéder à une harmonisation dans les meilleurs délais.
- L'Administration des chemins de fer, créée par la loi du 22 juillet 2009, est chargée de définir les règles nationales de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. L'administration est l'autorité compétente pour délivrer, renouveler, réexaminer, modifier, retirer et suspendre les certificats et agréments de sécurité. Il convient de noter que cette nouvelle administration est également responsable de la répartition des sillons.
- Le projet d'implémentation du système ERTMS/ETCS bénéficie d'un concours financier de la Commission européenne. Les subventions accordées au Luxembourg s'élèvent à ce jour à environ 4.000.000. - euros.

*

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 10 mars prochain.

4. 6110 Projet de loi ayant pour objet

A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;

B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;

C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;

D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Marc Spautz est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire afférent, s'inscrit dans le cadre des mesures de transposition du troisième paquet ferroviaire, et plus particulièrement de la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi prévoit l'institution d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire et définit les missions de ce dernier.

L'article 22*bis* de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation prévoit qu'une entreprise ferroviaire peut saisir le Ministre, lorsqu'elle s'estime être victime d'une discrimination ou de tout autre préjudice. Une commission spéciale désignée par le Ministre instruit les requêtes introduites et le Ministre statue ensuite sur ces dernières et prend une décision motivée. Ce texte légal, qui sera abrogé dans le cadre du présent projet de loi prévoit donc déjà l'existence d'un organisme de contrôle.

Etant donné que la Commission européenne exige que l'organisme de contrôle soit une structure fonctionnellement indépendante de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public et fonctionne de manière à éviter tout conflit d'intérêts et tout lien éventuel avec l'attribution du contrat de service public concerné, la commission spéciale susmentionnée, qui est composée de fonctionnaires du Ministère des Transports, ne peut remplir ce rôle d'organisme de contrôle. De la même manière, l'Administration des chemins de fer ne pourrait pas non plus exercer ce rôle, car sa mission d'attribution des sillons n'est pas compatible avec la fonction de régulateur.

Le projet de loi 6110 prévoit donc que l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) joue le rôle d'organisme de contrôle au Luxembourg. Les membres de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire. Les missions du régulateur sont les suivantes :

- il est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire ;
- il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire ;
- il assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré ;

- il établit des statistiques et émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire ;
- il donne son avis sur les dessertes intérieures créées à l'occasion des services internationaux de voyageurs ;
- il se prononce sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures ;
- il est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur de certains accords-cadres.

Le projet de loi met également en place un système de traitement des litiges et définit clairement dans quel cas de figure le régulateur peut être saisi. Ensuite, le projet de loi contient les détails de la procédure devant le régulateur et prévoit différentes sanctions administratives en cas de violation des règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation.

*

A la demande de la Commission du Développement durable, le Gouvernement demandera à la Chambre des Salariés de rendre un avis sur le projet de loi 6110.

Les travaux relatifs au projet de loi seront poursuivis lorsque l'avis du Conseil d'Etat sera disponible.

5. 5798 Projet de loi portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien européen commun (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006

Le projet de loi sous rubrique porte approbation d'un accord multilatéral signé le 9 juin 2006 à Luxembourg. Cet accord a pour objet la création d'un espace aérien commun européen, qui sera fondé sur les deux piliers suivants :

- l'alignement des normes et réglementations aéronautiques en matière de sécurité, de sûreté, de concurrence, de politique sociale et des droits des consommateurs ;
- l'ouverture de nouvelles possibilités commerciales pour l'industrie aéronautique de toutes les parties par la création d'un marché unique de services aériens composé de 35 pays.

Le texte de l'accord multilatéral est annexé au projet de loi. Cet accord est subdivisé en plusieurs chapitres (non-discrimination, droit d'établissement, sécurité aérienne, sûreté aérienne, gestion du trafic aérien, concurrence,...) et comprend cinq annexes.

Pour plus de détails concernant le projet de loi, il est prié de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 5798.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis relatif au projet de loi en date du 2 février 2010. La Haute Corporation se déclare en mesure d'approuver le projet, dont le libellé de l'article unique ne donne pas lieu à observation de sa part. Elle note toutefois qu'étant donné que l'on se trouve dans un cas de dévolution de puissance souveraine, le projet de loi 5798 devra être voté à une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

Au cours de l'échange de vues consécutif à la présentation du projet de loi, deux problèmes sont soulevés :

- la question de la compétence de la Cour de Justice des Communautés Européennes pour les litiges entre les pays membres de l'UE et les pays tiers ;
- la question des Protocoles III et VIII concernant respectivement la Bulgarie et la Roumanie, qui font depuis 2007 partie de l'UE, alors que ce n'était pas le cas lors de la signature de l'accord multilatéral en 2006.

La Commission charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport pour la réunion du 10 mars prochain.

6. Divers

Au cours de la réunion du 10 mars prochain, la Commission du Développement durable examinera et débattrà la prise de position relative au Plan National pour un Développement durable.

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du document COM (2010) 4 (COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Options possibles pour l'après 2010 en ce qui concerne la perspective et les objectifs de l'Union européenne en matière de biodiversité). Il se chargera de présenter ce document lors de la réunion du 10 mars 2010.

Un courrier sera envoyé au Bureau de la Chambre des Députés, afin d'obtenir son accord pour qu'une délégation de la Commission du Développement durable puisse assister à la 16^{ème} Conférence des parties à la Convention-Cadre des Nations-Unies sur le changement climatique, qui se tiendra en décembre prochain au Mexique.

Luxembourg, le 26 février 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden



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

Département de l'environnement

Projet de loi relative à la chasse

Commission Développement Durable
de la Chambre des Députés

24 février 2010

Antécédents (1)

- 11 juillet 2003: Demande d'un **débat d'orientation** à la Chambre des Députés
- 23 novembre 2006: Etude juridique de la législation sur la chasse/questionnaire sur initiative de la Commission environnement
- 5 janvier 2007: déclaration du médiateur – conformité Convention européenne des droits de l'homme
- 26 mars 2007: **Hearing** à la Chambre des Députés
- 21 juin 2007: **Motion** de la Chambre des Députés
- 10 juillet 2007: **Arrêt Schneider** Cour Européenne des Droits de l'homme



Antécédents (2)

- 9 mai 2008: **Adoption du projet de loi relative à la chasse par le Conseil de Gouvernement**
- 4 juin 2008: **dépôt à la Chambre des Députés**
- 3 mars 2009: **avis du Conseil d'Etat**
- juillet 2009: **accord gouvernemental**; « le gvt plaide pour l'adoption du projet de loi en tenant compte de l'avis du CE, notamment en ce qui concerne l'ancrage légal des dispositions majeures relatives à l'exercice de la chasse, tout en suivant de près les arrêts futurs de la Cour européenne des droits de l'homme concernant les droits des opposants éthiques à la pratique de la chasse »



La chasse au Luxembourg: tendances

- Nombre de chasseurs: +/- 2.000 en 2007 contre 2.500 mi-1970
- Nombre de lots de chasse: +/- 600
- Taille moyenne des lots de chasse: 419 ha
- Altérations du milieu naturel:
 - fragmentation des paysages par infrastructures de transport
 - extension des agglomérations et zones d'activité
 - intensification de l'agriculture,
 - utilisation récréative des forêts
- Populations de certaines espèces de gibier en augmentation (v. sanglier, chevreuil) alors que d'autres sont en régression constante (v. perdrix, lièvre, lapin)
- Augmentation des dégâts de gibier

La chasse au Luxembourg

➤ Organisation

- Ministère de l'environnement
- Service de la chasse (AEF) dorénavant service de la nature (ANF)
- Fédération St. Hubert des Chasseurs du Grand-duché de Luxembourg et autres (pour une chasse écologiquement responsable)
- Conseil supérieur de la Chasse

➤ Législation:

- loi remontant à 1885 maintes fois modifiée notamment en 1925
- 30^{aine} de règlements grand-ducaux

Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

1. Regrouper la législation relative à la chasse en un **seul corps**
2. La chasse doit répondre à l'**intérêt général** ainsi que:
 - aux exigences d'une gestion durable de la faune et de la flore
 - aux attentes de la société d'aujourd'hui
3. **L'interdiction du nourrissage** (sauf appâtage)
4. **Amélioration de la gestion du gibier**:
 - Plans de tir maxima et minima
 - Commissions cynégétiques régionales (déterminant les plans de tir et avisant la réorganisation des lots de chasse)
 - Réorganisation des lots de chasse (critères cynégétiques/écologiques)



Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

5. Respect de critères écologiques et de protection des animaux:

- Abolition de la notion d'espèces nuisibles
- Interdiction du piégeage
- Interdiction du lâcher de gibier
- Interdiction de la chasse dans des enclos

6. Possibilité d'organiser des chasses administratives

Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

7. **Tenir compte de l'arrêt de la Cour Européenne des droits de l'homme:** la possibilité d'un retrait de terrain par un opposant éthique à la chasse (déclaration de retrait motivée, concerne tous les terrains, participe au dédommagement des dégâts gibier)



Objectifs principaux du projet de loi relative à la chasse

8. Réforme des syndicats de chasse:

- Même droits à tous les propriétaires privés et publics (Etat et communes deviennent membres des assemblées générales des syndicats de chasse)
- Une voix par membre

Avis Conseil d'Etat (1)

- Le CE insiste à faire figurer dans le texte de la future loi la liste des animaux à considérer comme gibier (article 4)
- Le CE insiste à ce que la définition des modes de chasse soit intégrée dans le texte de la loi (article 6)
- Le CE **s'oppose formellement** à ce que les commissions cynégétiques régionales établissent les plans de tir (article 9)
- Le CE insiste à ce que les modes et techniques autorisés pour la recherche et la mise à mort du gibier blessé soient définis clairement (article 12)
- Le CE **s'oppose formellement** à ce qu'un RGD détermine les espèces de gibier qui doivent être munies avant le transport d'un dispositif de marquage et les modalités de ce marquage (article 17)
- Le CE **s'oppose formellement** à la disposition de l'article 19 qui relègue par RGD au pouvoir exécutif le droit de porter restrictions à la vente de gibier (article 19)

Avis du Conseil d'Etat (2)

- Le CE ne saura accorder la dispense du second vote constitutionnel faite de disposition prévoyant une possibilité de retrait immédiat pour les opposants de la chasse (articles 23 et 88)
- Le CE **ne saura accorder la dispense du second vote constitutionnel** faite de définir les infractions des articles 74 à 77 avec suffisamment d'accessibilité et de prévisibilité dans la loi et non par le pouvoir réglementaire (articles 74 à 77)
- Le CE **s'oppose formellement** aux dispositions de l'article 82 qui confère des pouvoirs de police judiciaire au cadre tout entier des agents de l'administration de la nature et des forêts (article 82)
- Le CE **s'oppose formellement** à l'abrogation des arrêtés et règlements pris en exécution de la législation à abroger en raison du principe de l'hierarchie des normes (article 91)



Suite des travaux

- Adaptation du projet de loi conformément à l'accord de coalition, en particulier prise en compte des oppositions formelles du CE: avril 2010



6110



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 135

12 août 2010

Sommaire

RÉGULATION DU MARCHÉ FERROVIAIRE

Loi du 3 août 2010 ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire..... page 2194**

Loi du 3 août 2010 ayant pour objet

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;**
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;**
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;**
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des députés;

Vu la décision de la Chambre des députés du 14 juillet 2010 et celle du Conseil d'Etat du 16 juillet 2010 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Chapitre 1^{er}

Organisme de contrôle du marché ferroviaire: Définition et missions

Art. 1^{er}. La fonction d'organisme de contrôle du marché ferroviaire est confiée à l'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR).

Art. 2. 1. L'organisme de contrôle du marché ferroviaire, ci-après dénommé le «régulateur», est une autorité publique qui est chargée d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire. Il veille à ce que l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux différentes prestations associées soit accordé de manière équitable et non discriminatoire.

2. On entend par «candidat» toute entreprise ferroviaire, tout gestionnaire de l'infrastructure ainsi que toute personne physique ou morale ou toute entité autorisée à utiliser le réseau ferré luxembourgeois en vertu de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Art. 3. 1. Le régulateur assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferré et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'il estime utile des acteurs du secteur ferroviaire, formuler et publier toute recommandation. Le régulateur est autorisé à procéder à l'établissement de statistiques dans le cadre de sa mission et à collecter les données nécessaires à l'exercice de sa mission auprès des organismes tombant sous sa surveillance, le tout en respectant le secret professionnel. Lorsque les données transmises par les organismes sous la surveillance du régulateur sont commercialement sensibles, elles doivent être considérées comme confidentielles. Des données permettant d'identifier des entreprises ferroviaires ou qui se rapportent à des entreprises ferroviaires déterminées sont également à considérer comme confidentielles.

2. Le ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, ci-après dénommé «le ministre», et le régulateur sont chacun autorisés à procéder à la publication de données statistiques sur le secteur ferroviaire à condition que cette publication ne permette pas d'en déduire des données commercialement sensibles relatives à une entreprise déterminée. Nonobstant cette limitation, des données statistiques nationales peuvent être publiées.

3. La confidentialité des informations ne fait pas obstacle à la communication par le ministre et le régulateur des informations ou des documents qu'ils détiennent ou qu'ils recueillent à la Commission européenne ou aux autorités des autres Etats membres de l'Union européenne exerçant des compétences analogues, sous réserve de réciprocité, et à condition que l'autorité de l'autre Etat membre de l'Union européenne concerné soit soumis au secret professionnel avec les mêmes garanties qu'au Grand-Duché de Luxembourg.

4. Le régulateur est totalement indépendant des gestionnaires d'infrastructure, des organismes de tarification, des organismes de répartition, de toute entreprise ferroviaire agréée et de tout regroupement international d'entreprises ferroviaires et de tout utilisateur du réseau ferré national sur le plan organisationnel, juridique, décisionnel et en ce qui concerne les décisions en matière financière. Il est en outre fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public.

5. Les membres qui font partie des organes de l'ILR doivent être indépendants du secteur ferroviaire et ne peuvent avoir des intérêts dans une entreprise du secteur du transport ferroviaire.

6. Le régulateur se consulte avec les organismes de contrôle du secteur ferroviaire des autres Etats membres de l'Union européenne. Il est autorisé à échanger des informations sur son travail et les principes et pratiques décisionnels et coordonnera ses principes et pratiques d'évaluation d'une atteinte éventuelle à l'équilibre économique d'un contrat de service public avec les organismes de contrôle des autres Etats membres de l'Union européenne.

7. Dans le respect du secret des affaires, le régulateur est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.

Art. 4. 1. Lorsqu'une entreprise ferroviaire assure des dessertes intérieures à l'occasion d'un service international de voyageurs, le régulateur vérifie, à la demande du ministre ou des entreprises ferroviaires concernées, que le transport de voyageurs entre les gares situées dans des Etats membres différents constitue l'objet principal du service ainsi assuré.

Le régulateur se prononce également sur l'existence éventuelle d'une atteinte à l'équilibre économique d'un contrat de service public par les dessertes intérieures susmentionnées, à la demande du ministre, de l'autorité qui a attribué ledit contrat, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de l'entreprise ferroviaire qui exécute le contrat de service public afin de permettre au ministre de limiter ou, le cas échéant, d'interdire lesdites dessertes intérieures.

2. Un accord cadre initial peut être établi pour une période de cinq ans, sur base des caractéristiques des capacités utilisées par les candidats assurant des services avant le 1^{er} janvier 2010, afin de tenir compte des investissements spécialisés ou de l'existence de contrats commerciaux. Le régulateur est chargé d'autoriser l'entrée en vigueur d'un tel accord.

3. Le régulateur émet un avis sur la fixation des redevances de l'infrastructure ferroviaire telles qu'elles résultent de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

Chapitre 2 Litiges et recours

Art. 5. 1. Le candidat peut saisir le régulateur dès lors qu'il estime être la victime d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice lié à l'accès au réseau ferré et introduire un recours contre des décisions qui concernent en particulier:

- a) le document de référence du réseau;
- b) les critères contenus dans ce document;
- c) la procédure de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et les décisions afférentes;
- d) le système de tarification;
- e) le niveau ou la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qu'il est ou pourrait être tenu d'acquitter;
- f) les dispositions relatives à l'accès du réseau ferré en matière d'exploitation de services de fret ou en matière d'exploitation de services internationaux de voyageurs, en ce inclus la fourniture de prestations minimales, complémentaires ou connexes, liées à l'infrastructure ainsi que l'accès aux infrastructures de services, y compris dans les gares, le tout sans préjudice des dispositions de l'article 4, paragraphe 1^{er}.

2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé au régulateur. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.

3. Le régulateur peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder. Le régulateur examine les informations fournies en consultant les parties concernées.

4. Lorsqu'un candidat qui demande l'allocation d'un sillon ou qui utilise le réseau ferré luxembourgeois trouve mal fondée une décision de l'organisme de répartition prise à son égard dans le cadre de la répartition des sillons, il peut déférer celle-ci au régulateur qui après avoir entendu l'Administration des chemins de fer, la confirme ou la réforme dans un délai de dix jours ouvrables.

5. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 4, le régulateur statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par le régulateur sont contraignantes pour toutes les parties concernées.

La décision, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financières de règlement du différend dans le délai accordé. En cas de nécessité pour le règlement du différend, le régulateur fixe de manière objective, transparente, traçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau et ses conditions d'utilisation.

6. En cas d'atteinte grave et immédiate aux règles régissant l'accès au réseau ou à son utilisation, le régulateur peut, après avoir entendu les parties en cause, ordonner, le cas échéant sous astreinte, les mesures conservatoires nécessaires. Ces mesures peuvent comporter la suspension des pratiques portant atteinte aux règles régissant l'accès au réseau concerné ou à son utilisation.

7. La décision du régulateur est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.

8. Les frais d'instruction du dossier sont à charge de la requérante.

Chapitre 3 Sanctions administratives

Art. 6. Le régulateur peut soit d'office, soit à la demande de l'autorité administrative compétente, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'un candidat ou de toute autre entité professionnelle du secteur ferroviaire, sanctionner les manquements qu'il constate dans les conditions suivantes:

- a) En cas de manquement du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'un candidat aux obligations qui lui incombent au titre de l'accès au réseau ferré ou de son utilisation, le régulateur met en demeure l'organisme intéressé de se conformer à ses obligations dans un délai imparti.

Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti, le régulateur peut prononcer à son encontre en fonction de la gravité du manquement:

- un avertissement;
- un blâme;
- une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferré pour une durée n'excédant pas un an;
- une amende d'ordre, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à la situation de l'intéressé, à l'ampleur du dommage et aux avantages qui en sont tirés sans pouvoir excéder 150.000,- (cent cinquante mille) euros. Le maximum de la sanction peut être doublé en cas de récidive dans un délai de deux ans après un premier manquement.

L'amende ne peut être prononcée que pour autant que les manquements visés ne fassent pas l'objet d'une sanction pénale.

- b) Les mêmes sanctions sont encourues lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ne s'est pas conformé, dans les délais requis, à une décision prise par le régulateur après mise en demeure de remédier au manquement constaté restée sans effet dans le contexte d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de tout autre préjudice liés à l'accès au réseau ferré en application de l'article 5.
- c) En cas de manquement soit du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, soit d'un candidat, soit d'une entité professionnelle du secteur ferroviaire aux obligations de communication de documents et d'informations ou à l'obligation de donner accès aux informations économiques, financières et sociales, le régulateur met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de deux mois.
- d) Lorsque l'intéressé ne se conforme pas à cette mise en demeure dans le délai imparti ou fournit des renseignements incomplets ou erronés, le régulateur peut prononcer à son encontre les sanctions prévues sub a) ci-dessus.
- e) Les sanctions sont prononcées par le régulateur après que l'entreprise ferroviaire a reçu notification des griefs et a été mise à même de consulter le dossier et de présenter ses observations écrites.
- f) Le régulateur ne peut se saisir ou être saisi de faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, à leur constatation ou à leur sanction.
- g) Le régulateur peut assortir ses décisions d'une astreinte dont le montant journalier se situe entre deux cents euros et deux mille euros. Le montant de l'astreinte tient notamment compte de la capacité économique de la personne concernée et de la gravité du manquement constaté.
- h) L'instruction et la procédure devant le régulateur sont contradictoires.
- i) La décision du régulateur, assortie ou non d'une astreinte, est susceptible d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.
- j) La perception des amendes d'ordre et des astreintes prononcées par le régulateur est confiée à l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Chapitre 4

Financement du régulateur

Art. 7. Le régulateur exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. Il se dote du personnel, des moyens et de l'organisation interne nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5 paragraphe 8, les frais de fonctionnement du régulateur en vertu de la présente loi sont rémunérés sur base des redevances d'infrastructures encaissées pour compte de l'Etat.

Chapitre 5

Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 8. L'article 10, paragraphe 1 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire est complété par le tiret suivant:

- les frais de fonctionnement du régulateur du marché ferroviaire.

Art. 9. L'article 22, paragraphe 1 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire est remplacé par le texte suivant:

- La mission de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire est confiée à un organisme de répartition dont la fonction est assumée par l'Administration des Chemins de Fer.

Art. 10. Les paragraphes 5, 6, 7, 8 et 9 de l'article 22 ainsi que l'article 22bis de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont abrogés.

Les paragraphes 2, 3, 4 et 5 de l'article 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation sont également abrogés.

Art. 11. La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi sur la régulation du marché ferroviaire».

Art. 12. La présente loi entre en vigueur le premier jour du mois qui suit sa publication au Mémorial.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
Claude Wiseler

Cabasson, le 3 août 2010.
Henri

Le Ministre des Communications,
François Biltgen

Doc. parl. 6110; sess. ord. 2009-2010; Dir. 2007/58/CE.
