



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 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

Date de dépôt : 22-02-2010

Date de l'avis du Conseil d'État : 22-06-2010

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>
22-02-2010	Déposé	6114/00	<u>5</u>
30-04-2010	Addendum au document de dépôt 1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (29.4.2010) 2) Avis du Conseil d'Etat (10.11.2009)	6114/0A	<u>60</u>
07-06-2010	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6114/01	<u>81</u>
22-06-2010	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (22.6.2010)	6114/02	<u>96</u>
30-06-2010	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6114/03	<u>99</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)	6114/04	<u>127</u>
30-06-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (31) de la reunion du 30 juin 2010	31	<u>130</u>
02-06-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (27) de la reunion du 2 juin 2010	27	<u>162</u>
05-05-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (25) de la reunion du 5 mai 2010	25	<u>255</u>
13-08-2010	Publié au Mémorial A n°136 en page 2200	6114	<u>311</u>

Résumé

PL 6114 : résumé

Le but du projet de loi 6114 est de transposer en droit national la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté afin d'intégrer les activités aériennes dans ledit système communautaire.

Par le biais du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, l'Union européenne s'était engagée pour la période allant de 2008 à 2012 à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 8% par rapport aux taux enregistrés en 1990 et le Luxembourg s'était fixé l'objectif ambitieux de 28% pour la même période.

Face à l'impossibilité prévue d'atteindre les objectifs par les seules mesures nationales, un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SCEQE) fut instauré par la loi du 23 décembre 2004, transposant la directive 2003/87/CE.

Le Protocole de Kyoto n'avait pas inclus les émissions de gaz à effet de serre résultant des activités de l'aviation internationale. La nécessité de limiter l'augmentation de la température mondiale à 2°C au maximum par rapport au niveau de l'époque préindustrielle a cependant conduit les autorités européennes à inclure entre-temps ces émissions, lorsqu'elles sont dues aux vols internationaux.

Le système proposé repose sur le principe que l'autorité de régulation communautaire fixe une quantité maximale pour les émissions polluantes et répartit cette quantité entre les compagnies aériennes. Cette quantité limitée de droits de polluer devrait inciter les acteurs concernés à réduire leurs émissions ou à acheter des droits d'émission à d'autres participants s'ils dépassent le montant qui leur est attribué. Le résultat escompté serait une réduction des émissions polluantes. Le nombre élevé de participants permettrait en outre de minimiser les coûts pour les acteurs économiques.

Le projet de loi, copie fidèle de la directive, prévoit concrètement qu'à partir du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre feront l'objet d'une réglementation quant aux émissions de CO₂. Le système d'allocation de quotas aux exploitants d'aéronefs sera entièrement gratuit en 2012 et le montant des quotas correspondra à 97% des émissions historiques (moyenne des années 2004 à 2006). A partir de 2013, ce montant correspondra à 95% des émissions historiques et les exploitants d'aéronefs devront acquérir des quotas par le biais de mise aux enchères de 15% du total de ces quotas. Ce système sera revu périodiquement et notamment pour évaluer le risque d'une délocalisation du trafic aérien international dans les pays hors UE.

6114/00

N° 6114**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

* * *

*(Dépôt: le 22.2.2010)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (5.2.2010).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	10
4) Commentaire des articles	14
5) Projet de règlement grand-ducal modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant	
a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions	
b) les critères de vérification des émissions en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.....	17
6) Avis de la Chambre de Commerce (28.9.2009).....	21
7) Avis de la Chambre des Métiers (10.9.2009).....	31
8) Directive 2008/101/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre	32

*

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 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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

Château de Berg, le 5 février 2010

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. Les titres suivants sont insérés dans 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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:
 1. Avant l'article 1er 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**“.

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) 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 aérodrome situé sur le territoire d’un Etat membre ou à l’arrivée dans un tel aérodrome 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.“

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“.

Art. 4. La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:

„Art. 5bis: *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.“

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 seterminant 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.“

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*

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.

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."

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 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.

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.

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:

- a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précitées 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."

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."

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."

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 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 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 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 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 directrices définies dans un règlement grand-ducal.“

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.“

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.“

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.“

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“

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p><i>„Aviation</i></p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</p> <p>Sont exclus de cette définition:</p> <p>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;</p> <p>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</p> <p>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;</p> <p>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</p> <p>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 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>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.“</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>
---	---------------------------

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi transpose la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

A cet effet, il adapte la législation luxembourgeoise de transposition de la directive de 2003, en y insérant les dispositions relatives à l'aviation. La loi de base, qui a transposé la directive de 2003, est celle du 23 décembre 2004, telle que publiée au Mémorial A 2004/210, pages 3792 à 3799; ladite loi a été adaptée par la loi du 27 mars 2006, telle que publiée au Mémorial A 2006/59 pages 1224 à 1226 et telle qu'elle a transposé la directive 2004/101/CE (mécanismes de projet du Protocole de KYOTO).

Contexte de la proposition de directive de la Commission

Motivations et objectifs de la proposition

Le transport aérien, qui permet le déplacement tant des passagers que des marchandises sur de grandes distances en un temps record et contribue à l'intégration européenne et mondiale, fait désormais partie intégrante de la société du 21^e siècle. Malheureusement, l'aviation contribue également au changement climatique. En 2004, les émissions de gaz à effet de serre résultant de la part de la Communauté dans l'aviation internationale ont augmenté de 7,5% supplémentaires par rapport à 2003, ce qui représente une croissance cumulée de 87% depuis 1990. Si cette évolution se poursuit, plus d'un quart des avantages environnementaux liés aux réductions requises au titre de l'objectif assigné à la Communauté dans le cadre du protocole de Kyoto pourraient se trouver neutralisés par l'augmentation de la part communautaire des émissions résultant de l'aviation internationale. L'aviation internationale n'étant pas encore couverte par le protocole de Kyoto, cette croissance n'a, à l'heure actuelle, aucune incidence juridique. Elle n'en exerce pas moins des incidences sur l'environnement qu'il convient de traiter dans le cadre d'une politique efficace et tournée vers l'avenir dans le domaine du changement climatique.

Contexte général

Le 27 septembre 2005, la Commission a adopté une communication relative à la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique. La principale conclusion de cette communication était que, compte tenu de la croissance prévisible du trafic aérien, de nouvelles politiques et mesures devaient être adoptées afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. Après avoir analysé plusieurs options, la Commission a décidé de mettre en place au niveau communautaire un nouvel instrument fondé sur le marché plutôt que de prendre d'autres mesures financières telles que des taxes et redevances, estimant que „... la meilleure solution, sur les plans économique et environnemental, consiste à tenir compte de l'impact des transports aériens sur le climat dans le système [communautaire] d'échange des droits d'émissions“. Sur la base de cette conclusion, la Commission a annoncé son intention de soumettre une proposition législative dans ce sens et invité les autres institutions communautaires à examiner la politique et les recommandations formulées dans la communication. La présente proposition vise à exécuter cet aspect essentiel de la stratégie sans remettre en cause d'autres moyens de lutte contre les changements climatiques grâce à une approche d'ensemble basée sur l'amélioration de la technologie et de l'utilisation des avions (en ce compris les améliorations de la gestion du trafic aérien, la recherche, etc.)¹.

Le 2 décembre 2005, le Conseil des ministres de l'environnement a reconnu, dans ses conclusions, que, d'un point de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté; il a par ailleurs engagé la Commission à présenter une proposition législative avant la fin 2006. Le Conseil européen a confirmé les principales conclusions du Conseil „Environnement“. Le 21 avril 2006, le Comité économique et social européen a émis un avis sur la communication dans lequel il déclarait que l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire pourrait constituer une option réalisable. Le 4 juillet 2006, le Parlement européen a adopté une réso-

¹ Conseil de l'UE: 14933/1/05/REV1 (presse 315)

lution dans laquelle il se félicitait de la communication de la Commission et reconnaissait que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, à condition que ce système soit conçu de manière appropriée.

L'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau tel que le risque d'interférence anthropique dangereuse avec le système climatique soit écarté. La Communauté a affirmé à maintes reprises que la température mondiale annuelle moyenne en surface ne devait pas augmenter de plus de 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Des politiques et des mesures devraient être mises en oeuvre dans tous les secteurs de l'économie communautaire afin d'atteindre les réductions significatives des émissions de gaz à effet de serre, par rapport aux niveaux de 1990, nécessaires pour atteindre cet objectif.

Les objectifs de limitation et de réduction adoptés au titre du protocole de Kyoto tiennent compte des émissions de l'aviation intérieure, mais pas des émissions liées aux vols internationaux. Le protocole prévoit cependant que les parties doivent „chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre ... provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens ...”, en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale“.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (telle que modifiée). La présente proposition vise à modifier la directive 2003/87/CE de manière à inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire.

Contenu de la Proposition de Directive de la Commission

La proposition a pour objectif de modifier la directive 2003/87/CE de manière à intégrer le secteur de l'aviation dans le système communautaire.

Dans le système communautaire existant, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas dont chacun les autorise à émettre une tonne de dioxyde de carbone par an. Le nombre total de quotas alloués établit un plafond qui limite les émissions globales des participants au système. Au plus tard le 30 avril de chaque année, les exploitants doivent restituer une quantité de quotas correspondant à leurs émissions réelles. Les exploitants peuvent échanger des quotas de manière que les réductions des émissions puissent être réalisées là où elles sont les plus avantageuses du point de vue économique.

L'obligation de surveiller et de déclarer les émissions entrera en vigueur en 2010. A compter de 2011, les émissions du secteur de l'aviation seront plafonnées et les exploitants d'aéronefs devront restituer des quotas pour couvrir leurs émissions.

Les aspects essentiels du système sont les suivants:

les entités chargées de se conformer aux obligations imposées par le système seront les exploitants d'aéronefs;

le système couvrira tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1er janvier 2012. Les vols entre aéroports communautaires seront couverts dès le 1er janvier 2011;

les vols effectués par des aéronefs d'Etat, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5.700 kg sont exclus du système;

afin de traiter les autres émissions de l'aviation, la Commission fera une proposition avant la fin de l'année 2008 en vue de traiter les émissions d'oxydes d'azote de l'aviation suite à une étude d'impact détaillée;

afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives excessives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant d'aéronef, y compris les exploitants émanant de pays tiers, relèvera d'un Etat membre seulement;

contrairement à ce qui se passe dans le système existant, la méthode d'allocation des quotas sera harmonisée dans toute la Communauté;

le nombre total de quotas à allouer au secteur de l'aviation sera déterminé au niveau communautaire sur la base des émissions moyennes de ce secteur pendant les années 2004-2006;

un pourcentage fixe de la quantité totale de quotas sera alloué à titre gratuit sur la base d'un référentiel aux exploitants d'aéronefs qui introduiront une demande à cet effet (les premières demandes se rapportant aux données de 2008). Pour la période 2011-2012, ce pourcentage correspondra au pourcentage moyen proposé par les Etats membres, en ce compris les quotas mis aux enchères au sein de leurs plans nationaux d'allocation. Cette approche sera revue à la lumière des résultats de la révision générale du système de marché d'émission;

les modalités pratiques des enchères, telles que l'organisation et le calendrier, seront définies dans un règlement de la Commission. Le produit de la mise aux enchères sera utilisé pour atténuer le changement climatique et s'y adapter, ainsi que pour couvrir les coûts administratifs;

comme les autres participants au système communautaire, les exploitants d'aéronefs devront surveiller leurs émissions de dioxyde de carbone et les déclarer à l'autorité compétente de l'Etat membre responsable au plus tard le 31 mars de chaque année. Les déclarations doivent être vérifiées afin d'en contrôler l'exactitude. Les principes essentiels gouvernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions énoncés dans la proposition seront précisés dans des lignes directrices;

les exploitants d'aéronefs auront la possibilité d'acheter des quotas à d'autres secteurs relevant du système communautaire et de les utiliser pour couvrir leurs émissions;

les exploitants d'aéronefs pourront utiliser les crédits résultant de projets menés dans le cadre de la mise en oeuvre conjointe et du mécanisme de développement propre (MOC/MDC) – appelés „Unités de réduction d'émission“ et „Réductions certifiées d'émission“ – à concurrence d'une limite harmonisée correspondant à la moyenne des limites fixées par les Etats membres dans leurs plans nationaux d'allocation pour les autres secteurs relevant du système communautaire;

l'aviation intérieure sera comprise dans le système et traitée de la même manière que l'aviation internationale.

Directive 2008/101/CE

Les principes directeurs de la directive sont essentiellement les suivants:

Quantité totale de quotas pour l'aviation et plafond des émissions

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2013 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l'aviation.

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation débutant en 2013, et pour chaque période d'allocation ultérieure – ceci sous réserve de l'examen intervenant dans le cadre de la clause de rendez-vous –, correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.

85% des quotas sont délivrés à titre gratuit, sur la base d'un référentiel simple.

L'annexe I vise les vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un EM soumis aux dispositions du Traité, lesquels sont effectués à compter du 1er janvier 2012. Les exploitants qui assurent ces vols seront intégrés au système, qu'ils soient établis ou non dans l'UE. L'annexe énumère également les exemptions, y compris la clause dite „de minimis“.

Pour ce qui est des „émissions historiques du secteur de l'aviation“, il s'agit de 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. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne 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 pourcentage de 95% est susceptible d'être révisé dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

Méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères

Pendant la période 2012-2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.

A compter du 1er janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.

Le nombre de quotas mis aux enchères par chaque EM est proportionnel à la part de l'EM dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les EM pour l'année de référence, lesquelles sont déclarées et vérifiées.

Il appartient aux EM de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères. Celui-ci devrait être utilisé pour faire face au changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers et à financer des travaux de recherche dans le domaine du transport à faibles émissions, notamment dans les secteurs de l'aéronautique et de l'aviation. Les EM doivent rendre compte à la Commission de cette utilisation.

En sa séance du 5 juin 2009, le Gouvernement en Conseil a confirmé l'affectation au fonds de financement des mécanismes de KYOTO du produit des recettes liées à la mise aux enchères; en effet, la loi du 23 décembre 2004 – telle que modifiée par la suite – prévoit en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autre par l'achat et 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.

Les modalités de mise aux enchères sont fixées par un règlement CE.

Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

Pour chaque période d'allocation, l'exploitant d'un aéronef soumet à l'autorité compétente de l'EM responsable une demande en vue de l'allocation à titre gratuit. Les demandes sont transmises à la Commission à toutes fins utiles.

Conformément à un calendrier déterminé,

la Commission adopte une décision portant notamment sur la quantité totale de quotas à allouer pour la période d'allocation 2012-2013 et les périodes d'allocation suivantes, sur le nombre de quotas à mettre aux enchères pour les périodes concernées et sur le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour les périodes en question;

l'EM responsable calcule et publie le total des quotas alloué pour la période d'allocation concernée à chaque exploitant d'aéronef ayant soumis une demande d'allocation ainsi que les quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année;

l'autorité compétente de l'EM responsable délivre à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloués à cet exploitant pour l'année en question.

Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

Pour chaque période d'allocation – dès 2013 – 3% de la quantité totale de quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale. Sont visés les nouveaux exploitants d'aéronefs ainsi que les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes-kilomètres qu'ils effectuent (croissance annuelle supérieure à 18%).

Il s'agit de ne pas pénaliser les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les exploitants d'aéronefs des EM dont le taux de mobilité est initialement très faible quoi qu'en augmentation.

Afin d'éviter des distorsions du marché, l'allocation de quotas dans ce cadre a un caractère non récurrent et ne peut être supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre du système d'allocation principal.

Cette réserve spéciale est susceptible d'être supprimée dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er:

Il s'agit d'introduire 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.

Ad article 2:

Les définitions y reprises sont celles de la directive.

Ad article 3:

L'adaptation de l'intitulé de l'annexe I intègre les dispositions afférentes de la directive. La modification des annexes par règlement grand-ducal s'inspire de dispositions similaires en matière environnementale.

Ad article 4:

L'article, qui reprend l'article 3quater de la directive et qui introduit un article 5bis, 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 ce contexte, la Commission tiendra compte notamment de la mesure dans laquelle la quantité totale de quotas à allouer devrait être réduite en conformité avec les objectifs de l'UE en matière de changement climatique.

Ad article 5:

L'article, qui reprend l'article 3quinquies de la directive et qui introduit un article 5ter, 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 dit „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.

Ad article 6:

L'article, qui reprend l'article 3sexies de la directive et qui introduit un article 5quater, 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, selon la directive, soumis à la réglementation d'un seul EM 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 et
- < 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.

Ad article 7:

L'article, qui reprend l'article 3septies de la directive et qui introduit un article 5quinquies, 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.

Ad article 8:

L'article reprend l'article 3octies de la directive et introduit un article 5sexies.

Ad article 9:

L'article, qui reprend le point 15) (article 18bis) figurant au chapitre IV de la directive et qui introduit un article 5septies, vise la notion d'EM responsable d'un aéronef.

Selon l'esprit de la directive et afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, il serait souhaitable que chaque exploitant relève d'un EM. Les EM devraient être tenus de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs titulaires d'une licence d'exploitation pour l'EM 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 EM, se conforment aux exigences de la directive.

Ad article 10:

L'article reprend le point 6) figurant au chapitre III de la directive.

Ad 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.

Ad article 12:

L'article reprend le point 9) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 13:

L'article reprend le point 10) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 14:

L'article reprend le point 11) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad 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.

Ad article 16:

L'article reprend le point 13) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 17:

L'article est adapté en vue de le mettre en ligne avec des dispositions similaires en matière environnementale et visant les mesures administratives.

Le paragraphe 3 modifié reprend le point 14) b) „3“ figurant au chapitre IV de la directive.

Le nouveau paragraphe 4bis reprend le point 14) c) figurant au chapitre IV de la directive. En application de la directive et au cas où un exploitant d'aéronef ne se conforme pas aux exigences, et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis à l'EM responsable de l'y contraindre, les EM devraient agir solidairement. En conséquence, il convient que, en dernier recours, l'EM responsable puisse demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation au niveau communautaire à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné. Pour ce qui concerne le Luxembourg, de telles mesures seraient initiées dès lors que le délai imparti à l'exploitant d'aéronef et visé au paragraphe 1 pour se conformer ne serait pas suivi d'effet. Parallèlement à la saisine de la Commission, il est loisible au ministre de prendre les mesures nationales adéquates sur base du paragraphe 1er deuxième tiret.

Le paragraphe 7 modifié reprend le point 14) b) „2“ figurant au chapitre IV de la directive.

Le paragraphe 8 modifié précise les décisions susceptibles d'un recours. Les décisions „communautaires“ dont question au paragraphe 4bis en sont exclues.

Ad article 18:

L'article 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.

Ad article 19:

L'annexe I est adaptée 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: clause „de minimis“.

*

**PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand-
ducal du 16 février 2005 déterminant**

- a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions**
- b) les critères de vérification des émissions en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

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

Vu 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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés; et notamment ses articles 15 et 16;

Vu les avis de la Chambre des Métiers, de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics, de la Chambre d'Agriculture et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'environnement et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. L'annexe I, qui détermine les principes relatifs à la surveillance et à la déclaration des émissions, est modifiée et complétée comme suit:

- a) Le titre suivant est ajouté après le titre de l'annexe:

„PARTIE A – **Surveillance et déclaration des émissions des installations fixes**“

- b) Le texte suivant est ajouté:

„PARTIE B

Surveillance et déclaration des émissions des activités aériennes

Surveillance des émissions de dioxyde de carbone

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs. Elles sont calculées à l'aide de la formule suivante:

Consommation de carburant x facteur d'émission

La consommation de carburant comprend le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance. Pour chaque vol, on utilise dans la mesure du possible la consommation réelle de carburant, calculée à l'aide de la formule suivante:

Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol – quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant + carburant embarqué pour ce vol suivant.

En l'absence de données relatives à la consommation réelle de carburant, il convient d'utiliser une méthode par niveaux normalisée pour évaluer la consommation de carburant sur la base des meilleures informations disponibles.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des directives du CIEG de 2006 pour l'établissement des inventaires nationaux ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par activité) identifiés par des laboratoires indépendants accrédités

employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis. Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque vol et pour chaque carburant.

Déclaration des émissions

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations ci-après dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 15, paragraphe 2 de 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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:

A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment:

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- Etat membre responsable,
- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
- numéros d'identification des avions et types d'avion utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
- nom du propriétaire de l'avion.

B. Pour chaque type de carburant pour lequel les émissions sont calculées:

- consommation de carburant,
- facteur d'émission,
- émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- émissions cumulées résultant de:
 - * tous les vols réalisés pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant des aéronefs et qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre et arrivés dans un aéroport situé sur le territoire du même Etat membre,
 - * tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- émissions agrégées résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef:
 - * au départ de chaque Etat membre,
 - * à l'arrivée dans chaque Etat membre en provenance d'un pays tiers,
- degré d'incertitude.

Surveillance des données de tonnes-kilomètres aux fins des articles 5quater et quinquies de la LOI

Aux fins des demandes d'allocation de quotas conformément à l'article 5quater, paragraphe 1 ou à l'article 5quinquies, paragraphe 2, de la LOI, le volume des activités aériennes est calculé en tonnes-kilomètres à l'aide de la formule suivante:

Tonnes-kilomètres = distance x charge utile

dans laquelle:

„distance“ est la distance orthodromique entre l'aéroport de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km,

„charge utile“ est la masse totale du fret, du courrier et des passagers transportés.

Aux fins du calcul de la charge utile,

- le nombre de passagers et le nombre de personnes à bord, à l'exclusion des membres de l'équipage,
- les exploitants d'aéronefs peuvent appliquer soit la masse réelle, soit la masse forfaitaire pour les passagers et les bagages enregistrés figurant dans la documentation de masse et centrage pour les vols concernés, soit une valeur par défaut de 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

***Déclaration des données de tonnes-kilomètres aux fins
des articles 5quater et quinquies de la LOI***

Chaque exploitant fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, ou à l'article 5quinquies, paragraphe 2 de la LOI:

A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment:

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- Etat membre responsable,
- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
- numéros d'identification des avions et types d'avion utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
- nom du propriétaire de l'avion.

B. Données de tonnes-kilomètres:

- nombre de vols par paire d'aérodromes,
- nombre de passagers-kilomètres par paire d'aérodromes,
- nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes,
- méthode choisie pour le calcul de la masse des passagers et des bagages enregistrés,
- nombre total de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.“

Art. 2. L'annexe II, qui détermine les critères de vérifications des émissions, est modifiée et complétée comme suit:

a) L'intitulé suivant est ajouté après le titre:

„PARTIE A – **Vérification des émissions des installations fixes**“

b) La partie B suivante est ajoutée:

„PARTIE B

Vérification des émissions des activités aériennes

13. Les principes généraux et les méthodes définis dans la présente annexe s'appliquent à la vérification des déclarations d'émissions des vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I.

A cette fin:

- a) au paragraphe 3, la référence à l'exploitant doit être lue comme une référence à un exploitant d'aéronef, et au point c) de ce paragraphe, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'aéronef utilisé pour effectuer les activités aériennes couvertes par la déclaration;
- b) au paragraphe 5, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'exploitant d'aéronef;
- c) au paragraphe 6, la référence aux activités menées dans l'installation doit être lue comme une référence aux activités aériennes couvertes par la déclaration, qui sont menées par l'exploitant d'aéronef;
- d) au paragraphe 7, la référence au site de l'installation doit être lue comme une référence aux sites utilisés par l'exploitant d'aéronef pour mener les activités aériennes couvertes par la déclaration;
- e) aux paragraphes 8 et 9, les références aux sources d'émissions dans l'installation doivent être lues comme une référence à l'aéronef dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité;
- f) aux paragraphes 10 et 12, les références à l'exploitant doivent être lues comme des références à un exploitant d'aéronef.

Dispositions complémentaires relatives à la vérification des déclarations d'émissions du secteur de l'aviation

14. Le vérificateur s'assure notamment que:

- a) tous les vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I de la LOI ont été pris en compte. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données sur les horaires et d'autres données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par l'exploitant d'aéronef à EUROCONTROL;
- b) les données relatives à la consommation de carburant agrégée et les données sur les carburants achetés ou livrés d'une autre manière à l'aéronef effectuant l'activité aérienne sont cohérentes.

Dispositions complémentaires relatives à la vérification des données de tonnes-kilomètres soumises aux fins des articles 5quater et 5quinquies de la LOI

15. Les principes généraux et les méthodes applicables lors de la vérification des déclarations d'émissions conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la LOI, énoncés dans la présente annexe, doivent, le cas échéant, être également appliqués lors de la vérification des données de tonnes-kilomètres.

16. Le vérificateur doit notamment s'assurer que seuls ont été pris en compte dans la demande introduite par l'exploitant d'aéronef en vertu de l'article 5quater, paragraphe 1, et de l'article 5quinquies, paragraphe 2 de la LOI, les vols réellement effectués et relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par cet exploitant à EUROCONTROL. Le vérificateur doit en outre s'assurer que la charge utile déclarée par l'exploitant d'aéronef correspond à celle figurant dans le registre tenu par cet exploitant à des fins de sécurité.“

Art. 3. Notre Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.9.2009)

L'objet du présent projet de loi relatif à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (ci-après, le „projet de loi“) est de transposer la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 (ci-après, la „directive“), modifiant la directive 2003/87/CE, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, afin d'intégrer les activités aériennes internationales dans ledit système communautaire. La directive 2003/87/CE avait été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 décembre 2004, ci-après appelée „la loi“, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto et modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

La directive comporte par ailleurs une annexe qui modifie les annexes I, IV et V de la directive 2003/87/CE. Cette annexe a été partiellement intégrée dans le projet de loi sous avis, alors que la partie résiduaire a été intégrée au niveau du projet de règlement grand-ducal susmentionné¹ (ci-après, le „projet de règlement grand-ducal“), cette dernière visant à modifier les annexes ayant fait l'objet du règlement grand-ducal du 16 février 2005, déterminant les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions, ainsi que les critères de vérification des émissions en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. L'objectif du projet de règlement grand-ducal sous objet est de compléter les dispositions dudit règlement grand-ducal du 16 février 2005, en y incluant les dispositions relatives à la surveillance et la déclaration des émissions des activités aériennes, la surveillance des données de tonne-kilomètre et leur déclaration, ainsi que la vérification des émissions des activités aériennes.

*

RESUME

En ce qui concerne le projet de loi, la Chambre de Commerce déplore en premier lieu le caractère isolé pris à travers la directive, laquelle ne s'inscrit aucunement dans un contexte international plus large visant la réglementation des émissions de gaz à effet de serre attribuables à l'aviation internationale, et ce à quelques mois de la conférence internationale sur le climat de Copenhague, appelée à donner naissance, en décembre 2009, à un accord mondial susceptible de prendre la relève du protocole de Kyoto après son expiration en 2012. En l'absence d'un accord international approprié, le secteur aérien européen devra faire face à un important phénomène de distorsion de la concurrence vis-à-vis des acteurs extracommunautaires.

En outre, la Chambre de Commerce souligne l'importance de surveiller les progrès de transposition dans les autres Etats membres, et ce afin d'éviter une distorsion de la concurrence au sein même de l'Union européenne, liée à une transposition à plusieurs vitesses du cadre communautaire sous-jacent.

Il est aussi signalé, à travers une analyse de l'évolution de la composition des émissions luxembourgeoises de gaz à effet de serre (GES) et du secteur de l'aviation au Luxembourg, que le Grand-Duché est considérablement plus exposé aux effets découlant de la directive que les autres Etats membres.

Dans la suite de son avis, la Chambre de Commerce analysera quelques-uns des articles du projet de loi sous avis, dont il conviendrait d'en modifier la formulation, voire la substance, notamment en ce qui concerne les sanctions prévues à l'article 18 du projet de loi. Dans ce contexte, les peines d'emprisonnement prévues dans certains cas semblent excessives eu égard au sens de la directive.

La Chambre de Commerce conclut son examen par quelques recommandations ayant trait, notamment, à l'usage des recettes liées à la mise aux enchères des quotas d'émission de GES en question, ainsi qu'à la démarche qu'elle se permet de recommander aux autorités dans le contexte de la révision annoncée de la directive 2008/101/CE.

¹ Seule la modification de l'annexe I de la directive 2003/87/CE fait partie du projet de loi, alors que les modifications aux annexes IV et V ont fait l'objet d'une intégration au niveau du projet de règlement grand-ducal.

La Chambre de Commerce approuve la technique quant à la forme de la transposition projetée de la directive 2008/101/CE en droit luxembourgeois, bien qu'elle déplore au fond l'opportunité, voire l'intérêt, à ce stade d'une telle initiative communautaire isolée, en dehors du contexte international, et sous réserve que ses observations, formulées ci-dessous, soient prises en considération.

Le projet de règlement grand-ducal se propose de compléter les dispositions du règlement grand-ducal du 16 février 2005 en vue de transposer fidèlement les annexes IV et V de la directive 2003/87/CE telles qu'elles sont amendées par la directive 2008/101/CE. La Chambre de Commerce salue que le principe de transposition „*toute la directive et rien que la directive*“ ait guidé l'auteur du projet de règlement grand-ducal dans ses démarches rédactionnelles et n'émet pas de commentaire additionnel au sujet dudit projet de règlement grand-ducal, qu'elle approuve dans sa forme actuelle. La base légale du projet de règlement grand-ducal deviendrait l'article 16 du projet de loi sous avis, qui précise que les déclarations des exploitants d'aéronefs en matière d'émissions seront à vérifier conformément aux critères définis par voie de règlement grand-ducal.

Appréciation du projet de loi

	<i>Incidence</i>
Compétitivité de l'économie luxembourgeoise	-
Impact financier sur les entreprises	--
Transposition de la directive	+
Simplification administrative	-
Impact sur les finances publiques	0 ²

Appréciations: ++: très favorable
 +: favorable
 0: neutre
 -: défavorable
 --: très défavorable

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Chambre de Commerce a eu l'occasion à plusieurs reprises d'indiquer qu'elle partageait les objectifs de l'Union européenne et du gouvernement en matière de développement durable et de protection du climat, et, partant, qu'elle souscrivait aux objectifs de promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et de la mise en valeur des énergies renouvelables. De ce fait, la Chambre de Commerce soutient des initiatives coordonnées et négociées au niveau international en matière de lutte contre le réchauffement de l'atmosphère, dont il existe désormais peu de doute qu'il soit influencé voire accéléré par les émissions de GES (notamment le CO₂). Le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (GIEC) attribue la majeure partie du réchauffement observé au cours des cinquante dernières années aux activités humaines³, et la nécessité de limiter l'augmentation de la température mondiale à 2° C au maximum par rapport au niveau de l'époque préindustrielle semble faire l'objet d'un certain consensus au niveau international⁴.

En 1992, lors du „Sommet de la Terre“ à Rio au Brésil, fut adoptée la Convention-cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC). L'objectif de la CCNUCC consiste à stabiliser les concentrations de GES dans l'atmosphère „à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique

² Sous réserve du réinvestissement des fonds issus de la mise aux enchères dans des projets utiles au secteur aérien.

³ Voir „Changement climatique: Agir pour un défi majeur! – 1er Plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂“, Ministère de l'Environnement, avril 2006

⁴ Voir, par exemple, GIEC (www.ipcc.ch), l'exposé des motifs de la directive 2008/101/CE au paragraphe (4) et les conclusions du groupe de pays G8 réuni à l'Aquila en Italie en juillet 2009 (www.g8italia2009.it)

*dangereuse du système climatique*⁵. Lors de la 3e session de la Conférence des Parties de la CCNUCC, réunie en 1997 à Kyoto au Japon, fut déterminé, pour la première fois, un objectif chiffré quant aux émissions de GES dans les pays développés, à savoir une réduction de 5% pour la période 2008-2012 par rapport aux émissions de l'année 1990. A ce stade, trois remarques s'imposent: le réchauffement climatique étant un défi global, seul un accord international, tel que le protocole de Kyoto, est à même d'adresser cette thématique de manière efficace et efficiente⁶. Par ailleurs, le protocole de Kyoto a prévu des mécanismes dits „flexibles“ ou „de marché“ afin de contribuer à atteindre les objectifs, à savoir l'échange de quotas d'émission, permettant de vendre ou d'acheter des droits à émettre entre pays, la mise en oeuvre conjointe (MOC)⁷, ainsi que le mécanisme dit MDP⁸. En dernier lieu, l'aviation internationale est restée en dehors du protocole de Kyoto, vu la difficulté d'attribuer les émissions sous-jacentes aux parties contractantes, ce type d'aviation opérant, par définition, en dehors des frontières nationales et par-dessus les territoires et eaux internationaux.

Les trois observations *supra* prennent toute leur importance dans le cadre de la directive à transposer. En effet, toute mesure environnementale additionnelle doit s'en inspirer, et dans le contexte de la directive à transposer, force est de constater que l'Union européenne a légiféré en absence d'un cadre international approprié. De par la directive et à compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre⁹ feront l'objet d'une réglementation quant aux émissions de CO₂, alors qu'il n'existe aucune contrainte en ce qui concerne les mouvements aériens s'effectuant entre des aéroports non communautaires. A côté d'une allocation gratuite de quotas aux exploitants d'aéronefs, laquelle correspond, en 2012, à 85% de 97% des émissions moyennes de 2004 à 2006 (dites les „émissions historiques“), respectivement à 85% de 95%, à partir de 2013, de ces mêmes émissions historiques, les exploitants d'aéronefs devront notamment acquérir des quotas par le biais des 15% mis aux enchères.

Bien que la Chambre de Commerce salue que l'Union européenne ait opté pour un mécanisme basé sur le marché¹⁰ (fidèlement à un des grands principes formulés *supra*), elle se permet toutefois d'exprimer quelques griefs sur l'initiative communautaire en général. En premier lieu, il est critiquable que l'Union européenne ait légiféré sur l'inclusion des activités aériennes en dehors d'un accord international. Elle justifie son action en mettant en avant que, „... si l'incidence du secteur de l'aviation [...] continue d'augmenter au rythme actuel, elle neutralisera dans une large mesure les réductions réalisées par d'autres secteurs. [...]“¹¹ et qu'elle était „confortée par les progrès réalisés dans ce sens [...]“ et qu'„elle visera à garantir que [un] accord global comprenne des mesures destinées à réduire les émissions [...] liées aux activités aériennes“. Il paraît prétentieux et douteux comment l'Union puisse garantir l'issue d'une négociation internationale.

La prochaine échéance clé dans le domaine environnemental sera la conférence de Copenhague au mois de décembre 2009, dont le but est de parvenir à un accord mondial susceptible de prendre la relève du protocole de Kyoto pour la période postérieure à 2012. Considérant les réserves de plusieurs pays face au protocole de base, vu le fait que l'aviation était exclue dudit protocole, vu la forte probabilité qu'un nouvel accord ambitieux sur les secteurs déjà réglementés sera au coeur des discussions au Danemark et va entièrement solliciter les parties prenantes, et vu la difficulté d'appréciation du principe du pollueur-payeur dans l'aviation internationale, il paraît peu vraisemblable que cette conférence puisse aboutir à un accord formel au sujet de l'aviation. Le fait que l'UE ait légiféré formellement et antérieurement à la conférence, et veuille, par conséquent, promouvoir son initiative tout en provo-

5 „Changement climatique: Agir pour un défi majeur! – 1er Plan d'action en vue de la réduction des émissions de CO₂“, Ministère de l'Environnement, avril 2006, page 8

6 Dans ce contexte, il convient toutefois de garder à l'esprit la réticence de plusieurs pays clés, tels que les Etats-Unis, la Chine et l'Inde.

7 La MOC ou JI („Joint Implementation“) permet aux parties prenantes de procéder à des investissements visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre en dehors de leur territoire national et de bénéficier ainsi de crédits d'émissions

8 Le mécanisme de développement propre (MDP) („Clean Development Mechanism (CDM)“, analogue à la MOC, mais jouant de pays développé à pays en voie de développement.

9 Il existe des exceptions, notamment dans le contexte des vols militaires, de douane, de sauvetage, de lutte contre le feu, des avions de moins de 5,7 tonnes. Il existe par ailleurs une clause „de minimis“: les vols réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant 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 sont exclus (voir directive 2008/101/CE, Annexe I).

10 En termes techniques, le système projeté est qualifié de système „cap & trade“, qui résume l'idée de limiter les émissions à un certain niveau (cap) et de pouvoir acheter ou vendre les permis sur le marché (trade).

11 Voir directive 2008/101/CE, exposé des motifs, (4)

quant une certaine situation de „fait accompli“, ne va vraisemblablement pas suffire à la conclusion d'un accord mondial relatif à l'aviation internationale. Ainsi, cette initiative unilatérale, et dont le calendrier n'est, de surcroît, pas judicieusement choisi avec une transposition prescrite pour début février 2010, soit moins de deux mois après la conférence de Copenhague, semble quelque peu inappropriée, voire potentiellement contre-productive.

Au vu de l'exposé des motifs de la directive, force est de constater que l'Union européenne avait réfléchi aux principes de „*distorsions de marché*“, et au risque lié d'une „*fuite de carbone*“. La directive précise, à ce titre, que des „*mesures appropriées*“ pourront être prises en cas d'échec des négociations internationales. Ainsi, la directive annonce en son article 30 que la Commission réexaminera son application au plus tard le 1er décembre 2014. Malheureusement, un cadre juridique communautaire, à transposer par les vingt-sept Etats membres en droit national à brève échéance, qui, de surcroît, risque d'être revu après un laps de temps aussi limité, ne contribue ni à la sécurité juridique, ni aux efforts de simplification administrative en faveur des centaines d'exploitants d'aéronefs visés¹² auxquels, qui plus est, est soustraite toute base solide de planification. Tout en évitant un débat polémique, il semble confirmé à la Chambre de Commerce que l'aviation européenne en général et luxembourgeoise, en particulier, seront confrontées à un phénomène significatif de distorsion du marché mondial. A ce titre, il suffit de considérer les aéroports sur le continent européen situés dans des pays non membres de l'Union européenne, et qui pourraient, de ce fait, développer leurs activités au détriment des aéroports de l'Union européenne, à un niveau d'émission de GES équivalent. Afin de lutter contre les distorsions du marché, la directive prévoit que les compagnies non européennes sont soumises au système¹³, pour autant que l'atterrissage et/ou le décollage ait/aient lieu sur un aéroport communautaire. Bien que cette initiative soit à saluer par principe, elle implique néanmoins qu'un opérateur extérieur à l'UE devra potentiellement payer en cas d'atterrissage ou de décollage sur le territoire communautaire, alors que ce coût éventuel – fluctuant sur une base quotidienne en fonction du marché du carbone et donc imprévisible – disparaîtrait purement et simplement si cet opérateur extracommunautaire ferait appel à un aéroport non communautaire. Nous allons examiner ces propos *infra* à l'aide de l'exemple d'une compagnie aérienne du continent asiatique, pour laquelle la porte d'entrée en Europe occidentale constitue l'aéroport du Luxembourg.

Dans le même registre de la distorsion du marché, la Chambre de Commerce souligne qu'il doit être assuré que la directive entre bien en application au même moment dans l'ensemble de l'Union européenne. En effet, d'après un communiqué publié le 8 juillet 2009 par le DEFRA („*Department for Environment, Food and Rural Affairs*“) britannique, la liste officielle de la Commission, reprenant les exploitants d'aéronefs par Etat membre d'administration, était, au moment de la rédaction dudit communiqué, qualifiée de „préliminaire“, alors que la publication définitive de cette liste était prévue avant le 1er février 2009 en vertu de l'article 18bis de la directive 2008/101/CE¹⁴. „*Until this list is formally published we are legally unable to lay the first stage regulations transposing the Aviation EU ETS Directive.*“¹⁵, écrit le DEFRA, ce qui laisse planer un certain doute que le Royaume-Uni puisse transposer en temps utile la directive 2008/101/CE: „(The) *UK decision to push back emissions reporting deadline leaves (the) aviation EU ETS implementation in confusion*“¹⁶. „*It is vital that every aircraft operator covered by the EU ETS is aware of their obligations under the System*“, poursuit le DEFRA dans sa communication du 8 juillet 2009. Le possible délai au Royaume-Uni, voire dans un ou plusieurs autre(s) Etat(s) membre(s), est à surveiller par le gouvernement et par le législateur luxembourgeois amené à voter le projet de loi sous avis. Par ailleurs, et de manière plus générale, le fait que la Commission n'ait pas tenu une partie de ses engagements dans les délais, pourrait, en effet, valablement justifier des retards au niveau de la transposition du cadre communautaire, notamment vu que cet important retard risque de mettre à mal les administrations concernées dans les Etats membres, ainsi que les exploitants d'aéronefs à administrer, qui devront faire face à des demandes d'informations et de *reporting* détaillées dans des délais impartis écourtés, voire insuffisants.

12 Voir: http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/aviation/alloc_operators_110209.pdf

13 Pour les compagnies non européennes, l'Etat membre „responsable“ est déterminé sur base des émissions produites, donc du trafic enregistré. Dans le cadre des exploitants d'aéronefs européens, ils seront rattachés aux différents Etats membres par le biais d'une liste publiée par la Commission européenne (voir: note No 14 ci-dessous).

14 A noter que cette liste a finalement fait l'objet d'une publication au JOCE le 22 août 2009, soit avec un retard de presque sept mois par rapport au calendrier arrêté par la directive.

15 <http://www.defra.gov.uk/environment/climatechange/trading/eu/pdf/090706-aviation-ets.pdf>

16 <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=531>

Sur base des informations disponibles sur le site Internet de la Commission européenne au 31 août 2009, aucun Etat membre n'a encore pris de mesures législatives portant transposition de la directive 2008/101/CE. Ainsi, outre l'exemple britannique mentionné ci-dessus, la Chambre de Commerce invite les autorités à suivre l'état d'avancement de la transposition dans les autres Etats membres afin d'éviter une mise en application à plusieurs vitesses du nouveau cadre réglementaire au sein de l'Union européenne.

La Chambre de Commerce tient en outre à commenter deux autres modalités de type „calendrier“ découlant de la directive 2008/101/CE. L'article 3^{ter} dispose que la Commission élabore, avant le 2 août 2009, des lignes directrices pour l'interprétation précise des activités aériennes énumérées à l'annexe I de la directive, qui précise les catégories d'activités relevant de la directive en question. L'article 3^{quater}, quant à lui, précise que la Commission détermine, avant le 2 août 2009, les émissions historiques du secteur de l'aviation. Ces deux communications à publier par la Commission auront des répercussions significatives sur le champ d'application du cadre communautaire, d'une part, et sur le niveau de référence, d'autre part. Ce niveau d'émission de référence sera fondamental dans le contexte de l'attribution des quotas d'émission gratuits. Au moment de la rédaction du présent avis, ces deux documents n'étaient pas encore disponibles. La Chambre de Commerce invite le gouvernement à veiller à ce que ces documents soient publiés à brève échéance et de corroborer les „émissions historiques“ de la Commission européenne avec les informations provenant des exploitants d'aéronefs administrés par le Grand-Duché de Luxembourg.

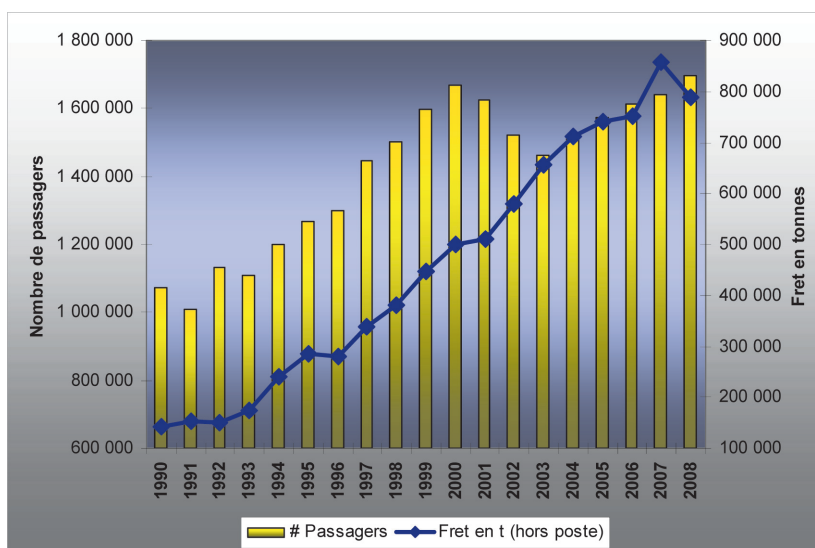
Considérations économiques du développement du secteur aérien national

De par son degré d'ouverture économique élevé¹⁷, sa situation géographique centrale et favorable au coeur de l'Europe occidentale et vu le dynamisme de l'ensemble des parties prenantes concernées, qu'elles soient publiques¹⁸ ou privées, le Luxembourg a progressivement pu se doter d'un secteur aérien d'un ordre de grandeur significatif. A titre d'illustration, le graphique ci-dessous trace l'évolution du nombre de passagers ainsi que celle du fret en tonnes, tels que répertoriés par l'administration de la navigation aérienne.

17 D'après le STATEC (NDC No 3, 2007), le Luxembourg dispose du degré d'ouverture le plus important parmi les Etats membres de l'Union Européenne, ainsi que l'un des plus élevés au monde. Le degré d'ouverture visé se détermine en divisant la somme des exportations et des importations par deux fois le PIB. Alors que le degré d'ouverture du Luxembourg avait atteint 147% en 2006, le Belgique, par exemple, faisait état d'un degré d'ouverture s'élevant qu'à 53%.

18 Dans le domaine spécifique de l'aviation, le résumé du programme gouvernemental 2009-2014, prévoit notamment la „consolidation de l'aéroport de Luxembourg“ (Résumé du programme gouvernemental 2009-2014, <http://download.rtl.lu/koalitionsaccord.doc>), ainsi que la „poursuite d'une politique soucieuse de maintenir la compétitivité des compagnies aériennes opérant de l'aéroport de Luxembourg“ (ibidem).

Graphique 1: Evolution du nombre de passagers (échelle de gauche, histogramme jaune) et du fret en tonnes (échelle de droite, ligne bleue) entre 1990 et 2008



Source: Administration de la navigation aérienne.

Ainsi, le nombre de passagers a augmenté de quelque 60% entre 1990 et 2008, alors que l'évolution du fret en tonnes se montre encore plus dynamique. En 2007, un record historique concernant le fret avait été atteint, à 856 milliers de tonnes, en augmentation de l'ordre de 500% par rapport à 1990.

A côté de l'augmentation du volume d'activité, l'activité aérienne a en outre un poids significatif des points de vue économique et social. Ainsi, le nombre d'entreprises reprises au „*Répertoire systématique des entreprises*“ du STATEC et actives dans le secteur aérien, dépasse la centaine en 2008. Par ailleurs, d'après une étude spécifique du STATEC de 2007¹⁹, les emplois salariés directement et indirectement créés au sein et autour du secteur aérien luxembourgeois oscillait autour de 4.600 unités en 2005, ce qui représentait quelque 1,6% de l'emploi intérieur total. La valeur ajoutée générée par le secteur s'élevait, en 2005, à 550 mio d'EUR, équivalent à quelque 1,9% du produit intérieur brut de la même année. Depuis 2005, et à la lecture du graphique ci-dessus, l'activité a continué d'évoluer positivement, faisant en sorte que les activités aériennes revêtent désormais un impact économique de premier ordre et qu'elles concourent activement aux efforts de diversification de la structure économique nationale. Cette évolution favorable au fil des années a contribué à ce que le pays ait pu consolider sa position de plaque tournante dans le domaine logistique. Le Luxembourg dispose, en particulier, d'une activité de fret aérien d'envergure européenne, voire mondiale²⁰, le corollaire étant un secteur aérien qui pourrait être qualifié de „disproportionné“ par rapport à la taille du pays.

Un tel développement sectoriel a mécaniquement pour corollaire une certaine augmentation des émissions de GES. Ainsi, dans le contexte du monde logistique en général et du secteur aérien en particulier, les phénomènes d'augmentation du volume d'activité et d'émissions sont inévitablement reliés entre eux.

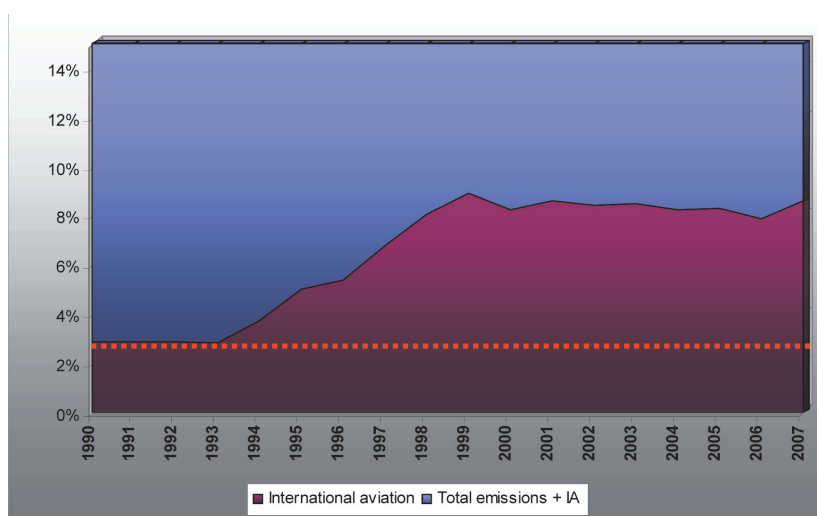
Ainsi, le Luxembourg, en général, et les exploitants d'aéronefs locaux, en particulier, seront davantage touchés que la plupart de leurs homologues européens par la transposition de la directive 2008/101/CE en droit national. Il est regrettable, aux yeux de la Chambre de Commerce, que lors des discussions en amont de l'établissement de la directive, ces considérations et spécificités luxembourgeoises n'aient pas été davantage prises en compte, d'autant plus qu'avec la modernisation et l'extension de l'aéroport du Luxembourg, les capacités, en termes de fret et de passagers pouvant y transiter, avaient récemment fait l'objet d'un renforcement certain et conséquent.

¹⁹ Bulletin du STATEC No 11-2007 „L'impact économique de l'aéroport de Luxembourg“, page 467

²⁰ CARGOLUX étant, en termes de tonnes-kilomètres, la 9^e compagnie mondiale et la plus grande compagnie „all cargo“ en Europe (<http://www.cargolux.lu/Company/Presentation.php>)

Dans le contexte plus général de l’empreinte environnementale de l’aviation, force est de constater que les prises de position y relatives sont fréquemment et souvent diamétralement opposées en fonction de l’organisme ou de la personne les avançant. Dans l’Union européenne, le pourcentage le plus couramment proposé, au titre de la part de l’aviation dans les émissions globales, se situe à 3%²¹. A l’échelle mondiale et selon le GIEC, la contribution serait de l’ordre de 2%. Toutefois, selon le GIEC, la Commission et des groupes d’intérêts divers, l’impact total de l’aviation serait beaucoup plus important, notamment dû aux émissions d’oxyde d’azote (NOx) et à l’impact, qualifié de „largement méconnu“²² des nuages cirrus pouvant se former en conséquence de la vapeur d’eau rejetée par les avions. Le graphique ci-dessous montre l’évolution du poids des émissions luxembourgeoises de CO₂ attribuables à l’aviation par rapport au total des émissions depuis 1990 (telles que communiquées par les autorités²³ aux organismes internationaux²⁴).

Graphique 2: Poids des émissions dues à l’aviation internationale par rapport au total des émissions au Luxembourg



Source des données: „National omissions reported to the UNFCCC and to the EU Greenhouse Gas Monitoring Mechanism“. Données disponibles sous <http://dataservice.eea.europa.eu/data-service/metadetails.asp?id=1089> le 9 juillet 2009

La ligne pointillée représente la contribution à l’échelle de l’Union européenne, qui est couramment estimée à 3%.

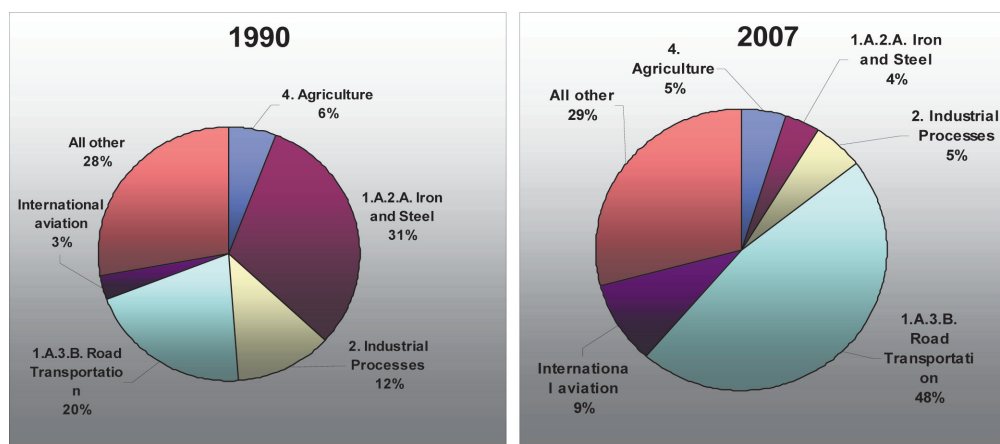
21 EUROPOLITIQUE environnement No 770, juin 2009, p. 19

22 *ibidem*

23 Le Ministère de l’Environnement, obligation reprise pour le nouveau Ministère du Développement durable et des Infrastructures

24 Le „reporting“ se fait principalement à l’égard de la Commission européenne en vertu des décisions de la Commission 280/2004/EC et 2005/166/EC

Graphique 3: Composition des émissions luxembourgeoises y compris les émissions dues aux activités aériennes internationales: comparaison entre l'année 1990 et 2007



Source des données: „National emissions reported to the UNFCCC and to the EU Greenhouse Gas Monitoring Mechanism“. Données disponibles sous <http://dataservice.eea.europa.eu/dataservice/metadetails.asp?id=1089> le 9 juillet 2009

Le diagramme ci-dessus compare la composition des émissions Luxembourg entre 1990 et 2007 (y compris, celles dues aux activités aériennes). Tandis que le poids des émissions de CO₂ attribuables aux activités et procédés industriels (codes 1.A.2.A et 2), a baissé de 43% à 9% entre 1990 et 2007, la quote-part imputable aux transports routiers a augmenté, en passant de 20% à 48%²⁵. Dans le contexte spécifique de l'aviation, la quote-part en question est passée de 3% des émissions totales à 9% en 2007, traduisant ainsi la corrélation susmentionnée entre la forte augmentation du volume d'activité et les émissions générées.

Au vu des développements faits ci-avant, la Chambre de Commerce conclut que l'atteinte aux intérêts luxembourgeois ne constitue pas seulement un risque, mais une réalité. Vu l'impossibilité de prévoir le prix des quotas d'émission mis aux enchères, le coût financier potentiel, redevable par les exploitants d'aéronefs, est à ce stade inconnu. Ainsi paraît-il vraisemblable qu'une partie des activités aériennes puisse se délocaliser en dehors de l'Union européenne. A titre d'exemple, citons le cas de la société taiwanaise „China Airlines“. D'après les informations de l'ambassade taiwanaise en Belgique²⁶, cette compagnie utilise le site de l'aéroport du Luxembourg en tant que plateforme et porte d'entrée en Europe pour les exportations taiwanaises. Citons l'ambassade taiwanaise: „[...] Luxembourg can be said to be the forefront for Taiwan's cargo to Europe, and China Airlines is collaborating very closely with Cargolux“. Si cette compagnie est amenée à faire face à un coût financier, de surcroît incertain et imprévisible, le risque est élevé que cette activité puisse se délocaliser, en tout ou en partie, vers un aéroport non communautaire. Les conséquences pour le secteur aérien luxembourgeois, ainsi qu'au niveau d'activités de support, seraient considérables, en toute neutralité du point de vue des émissions de GES globales.

A ce stade, il convient d'évoquer que la Chambre de Commerce n'a pas de remarques additionnelles à émettre quant à la forme du projet de règlement grand-ducal, qu'elle approuve dans sa substance actuelle et qui transpose fidèlement certaines dispositions de la directive, ayant trait aux modifications que cette dernière apporte aux annexes IV et V de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, transposées en droit luxembourgeois par la voie du règlement grand-ducal du 16 février 2005, déterminant les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions, ainsi que les critères de vérification des émissions en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

²⁵ Dans ce contexte, les émissions transfrontalières dues aux ventes de produits pétroliers à des non-résidents sont intégralement comptabilisées au niveau du bilan d'émission luxembourgeois

²⁶ <http://www.taiwanembassy.org/be/ct.asp?xItem=80426&CtNode=460&mp=102&xp1=102>

En ce qui concerne le projet de loi, outre les considérations et observations générales formulées ci-dessus, la Chambre de Commerce commentera, par la suite et par le biais du commentaire des articles, certaines dispositions spécifiques.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 4

Il conviendrait de revoir la formulation de cet article, en ligne avec les dispositions de l'article 3*quater*, 2., de la directive, en faisant notamment référence à l'éventuelle procédure de révision, décrite à l'article 30, 4. de la directive.

Concernant l'article 5

Il serait judicieux de préciser, conformément à l'article 3*quinquies* de la directive, que le pourcentage relatif aux quotas mis aux enchères, actuellement fixé à 15% à partir du 1er janvier 2013, pourra être accru dans le cadre de la révision du cadre communautaire.

Concernant l'article 5bis

Il convient de remplacer le membre de phrase „... les émissions historiques de l'aviation sur base des meilleures technologies disponibles“ par „... les émissions historiques de l'aviation sur base des meilleures données disponibles“, en vertu de l'article 3*quater*, point 4., de la directive 2008/101/CE.

Concernant l'article 5ter

Quant à l'affectation des fonds issus de la mise aux enchères des quotas d'émission, prévue au point 4., la directive prévoit en son article 3*quinquies* au quatrième paragraphe, que cette décision appartient aux Etats membres, mais que les recettes „devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers ...“. En sa séance du 5 juin 2009, le Gouvernement en Conseil a confirmé l'affectation au fonds de financement des mécanismes de Kyoto du produit des recettes liées à cette mise aux enchères. L'article 5*ter* du projet de loi vise à transposer cette décision gouvernementale en droit national. La Chambre de Commerce salue que ces recettes financières ne soient pas soumises au principe général de non-affectation des recettes.

Toutefois, elle recommande de délimiter davantage l'affectation desdits moyens. En effet, vu le dynamisme du secteur aérien au Grand-Duché, vu sa contribution certaine à la diversification économique, vu les cycles de vie et les délais de livraison longs, ainsi que les coûts élevés du matériel dans le secteur de l'aviation, et, partant, l'absence de latitude à court terme des acteurs nationaux de réduire de manière conséquente les niveaux d'émission de GES de leur flotte d'avions respectivement tout en maintenant inchangé le niveau d'activité, il paraît légitime d'employer ces fonds à la recherche dans le domaine de l'aviation, et notamment afin de contribuer aux efforts internationaux de certification de biocarburants alternatifs, permettant au secteur de l'aviation d'opérer de manière plus respectueuse de l'environnement²⁷. Par ailleurs, le Gouvernement voulant mener une „[...] politique soucieuse de maintenir la compétitivité des compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport du Luxembourg“²⁸, il paraît légitime d'employer une partie des fonds à l'amélioration des infrastructures disponibles à l'aéroport du Luxembourg. Ainsi, à titre d'exemple, il conviendrait de doter l'aéroport de nouveaux dispositifs antibruit, permettant notamment de réduire les nuisances des riverains en cas de déplacements d'avions pendant la nuit.

Concernant l'article 9

Bien que cet article transpose fidèlement la directive, la question mérite d'être posée si le législateur n'aurait pas intérêt, dans un souci de clarté, de se référer au „Luxembourg“, au lieu de parler „d'Etat membre responsable“.

27 D'après Paul Kuentzmann, Haut Conseil scientifique à l'Onera, le centre français de recherche aérospatiale, la recherche dans ce domaine est aujourd'hui au stade de la recherche scientifique. A terme, entre 2020 et 2030, une quote-part allant jusqu'à 30% de biocarburants pourra être utilisée dans l'aviation civile. Le bilan CO₂ sera „... beaucoup plus intéressant qu'avec le pétrole, et ce sera aussi intéressant pour d'autres émissions polluantes, notamment pour les particules de suie“. Voir: EUROPOLITIQUE environnement No 770, juin 2009, p. 16

28 „Programme gouvernemental annexé à la déclaration gouvernementale de Monsieur le Premier Ministre“, page 52

Concernant l'article 18

Aux yeux de la Chambre de Commerce et dans la mesure où la directive ne prévoit que des sanctions administratives dans le chef de l'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 précédente²⁹, les sanctions prévues à l'article 18 du projet de loi, prévoyant notamment des peines d'emprisonnement dans certains cas, semblent excessives eu égard au sens de la directive.

Concernant l'article 19

Cette disposition modifie l'annexe I de la loi du 23 décembre 2004. Dans l'encart intitulé „Aviation“, il faut remplacer la dernière phrase, déclarant que „*les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point*“ pour reprendre le texte de l'annexe telle qu'elle fait partie intégrante de la directive à transposer, à savoir „*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*“.

Exposé des motifs du projet de loi, sous „quantité totale de quotas pour l'aviation et plafond des émissions“

Une erreur s'est glissée au niveau de la quantité totale pour la période allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012. En effet, il convient de remplacer le membre de phrase „... du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2013 [trois] correspond à 97% ...“ par „... du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012 [deux] correspond à 97% ...“.

Autres remarques et recommandations

Les problèmes relatifs à la distorsion de la concurrence sont énoncés à plusieurs reprises au niveau de l'exposé des motifs de la directive (voir *supra*). Par ailleurs, le point 20) de la directive 2008/101/CE précise que la Commission réexaminera son application au plus tard au 1er décembre 2014. Après avoir énoncé ce principe général, la directive énumère onze points majeurs dont la Commission tiendra compte³⁰ au cours de ce réexamen, parmi lesquels figurent les implications et les incidences de la directive sur le fonctionnement général du système communautaire d'échange de quotas d'émission, le fonctionnement du marché des quotas, etc. A cet égard, la Chambre de Commerce invite les autorités luxembourgeoises à faire preuve d'esprit analytique et critique et de communiquer, à la Commission et en temps utile, toutes les réserves, griefs et difficultés identifiés soit par les administrations concernées, soit en faisant suivre les doléances mises en avant par les exploitants d'aéronefs luxembourgeois, et ce afin de contribuer à améliorer le cadre communautaire, eu égard aux développements internationaux en matière de régulation des émissions de GES dues à l'aviation, voire en réponse aux implications pratiques de la directive sur les activités au Luxembourg.

Les coûts auxquels seront confrontés les exploitants d'aéronefs sont difficilement chiffrables, voire imprévisibles, à ce stade. De surcroît, nul ne sait raisonnablement prédire l'effet sur le prix du marché d'une tonne de CO₂ qui résultera de l'inclusion de l'aviation internationale dans le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Ainsi, la Chambre de Commerce propose une démarche proactive de suivi des effets de la transposition avec les acteurs luxembourgeois concernés, ainsi qu'un système d'échange d'information et de *reporting* avec les compagnies ne revêtant pas un coût financier et un fardeau administratif exagérés pour elles. La Chambre de Commerce ne partage pas l'avis de la Commission européenne, occasionnellement évoqué³¹, que les exploitants d'aéronefs pourraient simplement faire passer leurs coûts additionnels, résultant notamment de la nécessité d'acheter des quotas d'émission de GES sur le marché, à leurs clients. En effet, il convient de prendre en compte la forte élasticité-prix de la demande

29 Voir, à ce titre, le point 14) b) „3“ figurant au chapitre IV de la directive. Cette disposition a fait l'objet d'une transposition à l'article 17 du projet de loi.

30 Il ne s'agit pas d'une énumération exhaustive, ce qui est matérialisé par l'emploi du terme „notamment“ qui précède cette énumération („in particular to“ dans la version anglaise de la directive)

31 Voir, par exemple,

[http://www.delcan.ec.europa.eu/fr/press and information/press releases/2006/06PR043.shtml](http://www.delcan.ec.europa.eu/fr/press%20and%20information/press%20releases/2006/06PR043.shtml) ou

[http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/06/506&format=HTML&aged=0&language=EN&gui Language=fr](http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/06/506&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=fr)

dans l'aviation³², ainsi que le fait que la concurrence non européenne ne sera probablement pas soumise à un coût analogue, tout au moins à moyen terme.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver la technique quant à la forme de transposition de la directive 2008/101/CE, bien qu'elle déplore au fond l'opportunité, voire l'intérêt à ce stade d'une telle initiative communautaire isolée, en dehors du contexte international, et sous réserve de la prise en considération des observations formulées ci-dessus.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(10.9.2009)

Par sa lettre du 17 juin 2009, Monsieur le Ministre de l'Environnement a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet des projets de loi et de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Le projet de loi sous avis vise à transposer en droit national la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. A cet effet, les dispositions relatives à l'aviation sont insérées dans la législation luxembourgeoise de transposition de la directive de 2003.

La directive 2008/101/CE a été adoptée afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. L'aviation internationale n'étant pas encore couverte par le protocole de Kyoto, la croissance prévisible du trafic aérien n'a, à l'heure actuelle, aucune incidence juridique.

Dans le système communautaire existant, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Un plafond limite le nombre total de quotas alloués. Les exploitants d'aéronefs peuvent échanger des quotas de manière que les réductions des émissions puissent être réalisées là où elles sont les plus avantageuses du point de vue économique.

Tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire seront couverts par le système à partir du 1er janvier 2012. Les vols entre aéroports communautaires seront couverts dès le 1er janvier 2011.

En vue de transposer fidèlement les dispositions afférentes de la directive 2008/101/CE, il y a lieu de modifier et compléter également les annexes du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions b) les critères de vérification des déclarations en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

La Chambre des Métiers peut approuver les projets de loi et de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Luxembourg, le 10 septembre 2009

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

*

³² Voir, par exemple, l'entretien d'EUROPOLITIQUE environnement avec Le Thi Mai, „General Manager Environment“ de l'AEA („Associations des compagnies aériennes“), EUROPOLITIQUE No 770, juin 2009, p. 22

**DIRECTIVE 2008/101/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL
du 19 novembre 2008**

**modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités
aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas
d'émission de gaz à effet de serre**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPEEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹,

vu l'avis du Comité des régions²,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité³,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté⁴ a établi un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté afin de favoriser la réduction des émissions de ces gaz dans des conditions qui offrent un rapport coût/efficacité satisfaisant et qui soient performantes du point de vue économique.

(2) L'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil⁵, consiste à stabiliser les concentrations dans l'atmosphère de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique.

(3) Le Conseil européen a souligné, lors de sa réunion à Bruxelles des 8 et 9 mars 2007, qu'il était primordial d'atteindre l'objectif stratégique consistant à limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 2 °C au maximum par rapport aux niveaux de l'époque préindustrielle. Les découvertes scientifiques les plus récentes, dont fait état le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans son quatrième rapport d'évaluation, démontrent encore plus clairement que les effets néfastes des changements climatiques constituent une menace de plus en plus grave pour les écosystèmes, la production alimentaire et la réalisation des objectifs du développement durable et des objectifs du millénaire pour le développement, ainsi que pour la santé et la sécurité humaines. Pour que l'objectif de 2 °C puisse être atteint, il est nécessaire de stabiliser la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à environ 450 ppmv équivalent CO₂; pour ce faire, les émissions planétaires de gaz à effet de serre devront atteindre leur maximum dans les dix à quinze prochaines années et enregistrer des réductions mondiales considérables pour atteindre un niveau inférieur d'au moins 50% à celui de 1990 d'ici à 2050.

(4) Le Conseil européen a souligné que l'Union européenne était déterminée à faire de l'Europe une économie à haut rendement énergétique et à faible taux d'émission de gaz à effet de serre, et que

¹ JO C 175 du 27.7.2007, p. 47.

² JO C 305 du 15.12.2007, p. 15.

³ Avis du Parlement européen du 13 novembre 2007 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 avril 2008 (JO C 122 E du 20.5.2008, p. 19) et position du Parlement européen du 8 juillet 2008 (non encore paru au Journal officiel). Décision du Conseil du 24 octobre 2008.

⁴ JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

⁵ JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

jusqu'à la conclusion d'un accord mondial global pour l'après 2012, l'Union européenne prenait, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% d'ici à 2020 par rapport aux niveaux atteints en 1990. La limitation des émissions de gaz à effet de serre liées aux activités aériennes est une contribution majeure dans la perspective de cet engagement.

(5) Le Conseil européen a souligné que l'Union européenne était déterminée à parvenir à un accord mondial global sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre au-delà de 2012, afin d'apporter une réponse effective, efficace et équitable à l'échelle voulue pour pouvoir relever les défis posés par le changement climatique. Le Conseil européen s'est déclaré favorable à ce que l'Union européenne se fixe comme objectif de réduire de 30% les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 par rapport à 1990, à titre de contribution à un accord mondial global pour l'après 2012, pour autant que d'autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émission comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs responsabilités et à leurs capacités respectives. L'Union européenne continue de prendre l'initiative dans la négociation d'un accord international ambitieux qui permettra de réaliser l'objectif consistant à limiter l'augmentation de la température mondiale à 2 °C, et elle est confortée par les progrès réalisés en ce sens lors de la treizième conférence des parties à la CCNUCC, qui s'est tenue à Bali en décembre 2007. L'Union européenne visera à garantir que cet accord global comprenne des mesures destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités aériennes, auquel cas il convient que la Commission examine les modifications à apporter à la présente directive, dans la mesure où celle-ci s'applique aux exploitants d'aéronefs.

(6) Le 14 février 2007, le Parlement européen a adopté une résolution sur le changement climatique⁶ dans laquelle il faisait état de l'objectif consistant à limiter le réchauffement planétaire moyen à 2 °C par rapport à l'époque préindustrielle, et dans laquelle il invitait instamment l'Union européenne à conserver son rôle moteur dans les négociations visant à établir un cadre international pour la période postérieure à 2012 sur le changement climatique et à maintenir ses ambitions à un niveau élevé lors des discussions futures avec ses partenaires internationaux; il insistait également sur la nécessité de procéder à des réductions globales, dans tous les pays industrialisés, de 30% par rapport aux niveaux d'émission atteints en 1990 à l'horizon 2020, en vue de parvenir à une réduction de l'ordre de 60 à 80% d'ici à 2050.

(7) La CCNUCC impose à toutes les parties d'établir et de mettre en œuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux contenant des mesures visant à atténuer les changements climatiques.

(8) En vertu du protocole de Kyoto à la CCNUCC, approuvé, au nom de la Communauté européenne, par la décision 2002/358/CE du Conseil⁷, les pays industrialisés cherchent à limiter ou à réduire les émissions des gaz à effet de serre non réglementés par le protocole de Montréal provenant des combustibles utilisés dans les transports aériens, par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

(9) Quoique la Communauté ne soit pas une partie contractante de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale (la convention de Chicago), tous les Etats membres sont parties contractantes à cette convention et membres de l'OACI. Les Etats membres continuent de soutenir le travail mené avec d'autres Etats au sein de l'OACI afin de mettre au point des mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, y compris des instruments fondés sur le marché. Les participants à la sixième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI en 2004 sont convenus qu'un système d'échange de quotas d'émission propre au secteur de l'aviation et reposant sur un nouvel instrument juridique introduit sous les auspices de l'OACI semblait suffisamment peu attrayant pour pouvoir d'ores et déjà être abandonné. En conséquence, la résolution A35-5 de la 35e session de l'Assemblée de l'OACI, qui s'est tenue en septembre 2004, ne proposait pas de nouvel instrument juridique, mais approuvait le principe de l'échange ouvert de droits d'émission et

6 JO C 287 E du 29.11.2007, p. 344.

7 JO L 130 du 15.5.2002, p. 1.

la possibilité, pour les Etats, d'intégrer les émissions résultant de l'aviation internationale dans leurs systèmes d'échange de quotas d'émission. A l'appendice L de la résolution A36-22 qu'elle a adoptée en septembre 2007, lors de sa 36e session, l'Assemblée de l'OACI prie instamment les Etats contractants de ne pas mettre en oeuvre un régime d'échange de droits d'émissions pour les exploitants d'aéronefs des autres Etats contractants sauf sur la base d'un accord mutuel entre ces Etats. Rappelant que la convention de Chicago reconnaît expressément le droit de chaque partie contractante à appliquer ses propres lois et réglementations aériennes de manière non discriminatoire aux aéronefs de tous les Etats, les Etats membres de la Communauté européenne et quinze autres Etats européens ont formulé une réserve sur cette résolution et se réservent le droit, en vertu de la convention de Chicago, d'adopter et d'appliquer, de manière non discriminatoire, des mesures fondées sur le marché aux exploitants d'aéronefs de tous les Etats fournissant des services aériens en direction, à partir ou à l'intérieur de leur territoire.

(10) En vertu du sixième programme d'action communautaire pour l'environnement institué par la décision No 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil⁸, la Communauté doit définir et prendre des mesures spécifiques pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions si aucune action de cette nature n'est décidée au sein de l'OACI d'ici à 2002. Dans ses conclusions d'octobre 2002, de décembre 2003 et d'octobre 2004, le Conseil a, à maintes reprises, engagé la Commission à proposer des mesures en vue de réduire l'impact du transport aérien international sur le climat.

(11) Il convient que les politiques et les mesures soient mises en oeuvre au niveau des Etats membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires. Si l'incidence du secteur de l'aviation sur le climat continue d'augmenter au rythme actuel, elle neutralisera dans une large mesure les réductions réalisées par d'autres secteurs afin de lutter contre le changement climatique.

(12) Dans sa communication du 27 septembre 2005 au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée „Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique“, la Commission a exposé une stratégie en vue de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. Parmi les nombreuses mesures proposées, la stratégie prévoyait notamment d'intégrer le secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et de créer, dans le cadre de la seconde phase du programme européen sur le changement climatique, un groupe de travail „Aviation“ chargé d'examiner les méthodes envisageables pour intégrer l'aviation dans le système communautaire. Dans ses conclusions du 2 décembre 2005, le Conseil a reconnu que, des points de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre; il a par ailleurs invité la Commission à présenter une proposition législative avant la fin de 2006. Dans sa résolution du 4 juillet 2006 sur la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique⁹; le Parlement européen a reconnu que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, à condition que ce système soit conçu de manière appropriée.

(13) Un train complet de mesures devrait comporter des mesures opérationnelles et technologiques. Des améliorations de la gestion du trafic aérien dans le cadre du „ciel unique européen“ et des programmes SESAR pourraient contribuer à accroître le rendement énergétique des carburants à concurrence de 12%. Les travaux de recherche dans les nouvelles technologies, en particulier sur les moyens d'améliorer le rendement énergétique des avions, sont eux aussi de nature à réduire les émissions provenant de l'aviation.

(14) L'objectif des modifications apportées par la présente directive à la directive 2003/87/CE est de réduire la contribution de l'aviation au changement climatique en intégrant les émissions liées aux activités aériennes dans le système communautaire.

⁸ JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

⁹ JO C 303 E du 13.12.2006, p. 119.

(15) Les exploitants d'aéronefs sont les entités qui exercent le contrôle le plus direct sur le type d'appareil exploité et sur les modalités de cette exploitation; il convient dès lors qu'il leur incombe de respecter les obligations découlant de la présente directive, y compris l'obligation de prévoir un plan de suivi et celle de surveiller et de déclarer les émissions conformément audit plan. Un exploitant d'aéronef peut être identifié au moyen d'un indicateur OACI ou de tout autre indicateur reconnu qui est utilisé dans le numéro d'identification du vol. Si l'identité de l'exploitant d'aéronef n'est pas connue, il convient de considérer le propriétaire de l'aéronef comme l'exploitant d'aéronef, sauf s'il établit que d'autre était l'exploitant d'aéronef.

(16) Afin d'éviter les distorsions de concurrence et d'améliorer l'efficacité sur le plan environnemental, il convient de prendre en compte les émissions de tous les vols à l'arrivée ou au départ des aéroports communautaires à compter de 2012.

(17) Il convient que la Communauté et les Etats membres continuent à oeuvrer en vue de la conclusion d'un accord sur des mesures planétaires de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues à l'aviation. Le régime adopté par la Communauté peut servir de modèle pour le fonctionnement d'un système d'échange de quotas d'émission à l'échelle mondiale. Il y a lieu que la Communauté et les Etats membres restent en contact avec les tiers au cours de la mise en oeuvre de la présente directive et incitent les pays tiers à adopter des mesures équivalentes. Si un pays tiers adopte des mesures qui ont un effet environnemental au moins équivalent à celui de la présente directive dans le sens de la réduction de l'incidence sur le climat des vols vers la Communauté, la Commission devrait examiner les options disponibles de façon à assurer une interaction optimale entre le système communautaire et les mesures prises par ce pays tiers, après consultation de ce dernier. Les systèmes d'échange de quotas d'émission mis au point dans les pays tiers commencent à offrir une interaction optimale avec le système communautaire pour ce qui est de la prise en compte de l'aviation. La conclusion d'accords bilatéraux ayant pour effet d'associer le système communautaire à d'autres systèmes d'échange afin de constituer un système commun ou l'adoption de mesures équivalentes destinées à éviter l'existence d'une double réglementation pourrait constituer une étape sur la voie d'un accord mondial. Lorsque des accords bilatéraux de cette nature sont conclus, la Commission pourrait modifier les types d'activités d'aviation pris en compte dans le système communautaire, notamment en adaptant en conséquence le montant total des quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs.

(18) Conformément au principe d'une meilleure réglementation, il convient que le système communautaire ne s'applique pas à 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 devraient pas relever du système communautaire. Une telle disposition serait à l'avantage des compagnies aériennes dont l'activité est limitée à certains services, qui entrent dans le champ d'application du système communautaire, notamment de compagnies aériennes des pays en développement.

(19) L'aviation exerce une incidence sur le climat de la planète car elle dégage des émissions de dioxyde de carbone, d'oxydes d'azote, de vapeur d'eau, ainsi que des particules de sulfate et de suie. Le GIEC a estimé que l'impact global actuel de l'aviation sur le climat était deux à quatre fois plus important que l'effet résultant de ses seules émissions antérieures de dioxyde de carbone. Il ressort des travaux de recherche menés récemment par la Communauté que l'incidence totale de l'aviation sur le climat pourrait être deux fois plus importante que celle du seul dioxyde de carbone. Toutefois, aucune de ces estimations ne tient compte des effets très mal connus des nuages cirrus. En vertu de l'article 174, paragraphe 2, du traité, la politique de la Communauté dans le domaine de l'environnement est fondée sur le principe de précaution. Dans l'attente de progrès scientifiques, toutes les incidences de l'aviation devraient être prises en compte dans toute la mesure du possible. Les émissions d'oxydes d'azote seront traitées dans un autre instrument, que la Commission proposera en 2008. Il convient d'encourager les travaux de recherche sur la formation de traînées de condensation et de cirrus ainsi que sur les mesures efficaces de limitation, y compris d'ordre opérationnel ou technique.

(20) Afin d'éviter les distorsions de concurrence, il convient de définir une méthode d'allocation harmonisée pour déterminer la quantité totale de quotas à allouer et pour distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs. Il convient d'attribuer un certain pourcentage des quotas par mise aux enchères,

suivant des règles qui seront définies par la Commission. Il convient qu'une réserve spéciale de quotas soit 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. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui cessent leurs activités continuent de recevoir des quotas jusqu'à la fin de la période pour laquelle des quotas ont déjà été attribués à titre gratuit.

(21) Il convient d'harmoniser intégralement la proportion de quotas alloués à titre gratuit à l'ensemble des exploitants d'aéronefs participant au système communautaire afin de mettre tous les exploitants d'aéronefs sur un pied d'égalité. En effet, chaque exploitant d'aéronef sera 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'Union européenne, ainsi qu'aux dispositions antidiscriminatoires figurant dans les accords bilatéraux de services aériens conclus avec les pays tiers.

(22) Le secteur de l'aviation contribue à l'impact global des activités humaines sur le climat, et l'incidence environnementale des émissions de gaz à effet de serre provenant des aéronefs peut être atténuée au moyen de mesures conçues pour faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, particulièrement dans les pays en développement, et financer des travaux de recherche et de développement en faveur de la limitation et de l'adaptation, y compris notamment dans l'aéronautique et le transport aérien. Les décisions concernant les questions liées aux dépenses publiques nationales sont du ressort des Etats membres, conformément au principe de subsidiarité. Sans préjudice de cette position, le produit de la mise aux enchères des quotas, ou un montant équivalent lorsque des principes budgétaires fondamentaux, par exemple les principes d'unité et d'universalité, d'un Etat membre l'exigent, devrait être utilisé pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, financer des travaux de recherche et de développement en faveur de la limitation et de l'adaptation et couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve au transport à faibles émissions. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve en particulier à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement et à faciliter l'adaptation dans les pays en voie de développement. Les dispositions de la présente directive ayant trait à l'utilisation du produit de la mise aux enchères ne devraient préjuger aucune décision concernant l'usage devant être fait du produit de la mise aux enchères des quotas qui pourrait intervenir dans le cadre plus vaste du réexamen global de la directive 2003/87/CE.

(23) Il y a lieu prévoir la communication par les Etats membres à la Commission des mesures prises en vue de l'utilisation des fonds provenant de la mise aux enchères. Cette communication ne libère pas les Etats membres de l'obligation de notification de certaines mesures nationales prévues à l'article 88, paragraphe 3, du traité. La présente directive ne préjuge pas l'issue d'éventuelles procédures relatives aux aides d'Etat qui pourraient être intentées en vertu des articles 87 et 88 du traité.

(24) 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 présente directive. La moyenne des pourcentages définis par les Etats membres pour l'utilisation des REC et des URE durant la première période d'engagement du protocole de Kyoto s'élève à 15% environ.

(25) Dans ses conclusions, le Conseil européen réuni à Bruxelles les 13 et 14 mars 2008 estime que, dans un contexte mondial de marchés concurrentiels, le risque d'une fuite de carbone est un problème qui doit être analysé et traité d'urgence dans la nouvelle directive relative au système d'échange de quotas d'émission, de sorte que, en cas d'échec des négociations internationales, les mesures appropriées puissent être prises. Il considère qu'un accord international demeure le meilleur moyen de prendre ce problème en compte.

(26) Afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, il serait souhaitable que chaque exploitant d'aéronef relève 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 licence d'exploitation 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 présente directive. Au cas où un exploitant d'aéronef ne se conforme pas aux exigences de la présente directive et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis à l'Etat membre responsable de l'y contraindre, les Etats membres devraient agir solidairement. En conséquence, il convient que, en dernier recours, l'Etat membre responsable puisse demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation au niveau communautaire à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

(27) Afin de garantir l'intégrité du système de comptabilisation pour le système communautaire, il convient, compte tenu du fait que les émissions de l'aviation internationale ne sont pas prises en compte dans les engagements des Etats membres au titre du protocole de Kyoto, que les quotas alloués au secteur de l'aviation soient uniquement utilisés pour respecter l'obligation des exploitants d'aéronefs de restituer des quotas conformément à la présente directive.

(28) Afin de garantir un traitement équitable des exploitants d'aéronefs, les Etats membres devraient suivre des règles harmonisées pour l'administration des exploitants d'aéronefs sous leur propre responsabilité, conformément à des orientations spécifiques qui seraient élaborées par la Commission.

(29) Afin de préserver l'intégrité environnementale du système communautaire, les unités restituées par les exploitants d'aéronefs ne devraient être comptabilisées que dans le cadre des objectifs de réduction des gaz à effet de serre qui prennent en compte ces émissions.

(30) Il se pourrait que l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) détienne des informations susceptibles d'aider les Etats membres ou la Commission à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la présente directive.

(31) Il convient que les dispositions du système communautaire relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions, ainsi qu'aux sanctions applicables aux exploitants, s'appliquent également aux exploitants d'aéronefs.

(32) Il convient que la Commission réexamine l'application de la directive 2003/87/CE en relation avec les activités aériennes à la lumière de l'expérience acquise dans sa mise en oeuvre, et qu'elle fasse ensuite rapport au Parlement européen et au Conseil.

(33) Le réexamen de l'application de la directive 2003/87/CE en liaison avec les activités aériennes devrait prendre en compte la dépendance structurelle à l'égard du secteur de l'aviation de pays qui ne disposent pas de modes de transport de substitution adéquats et comparables et qui sont par conséquent fortement dépendants du transport aérien, et dont une part importante du produit intérieur brut est tributaire du secteur du tourisme. Il convient de prendre particulièrement en considération les moyens d'atténuer, voire d'éliminer les problèmes d'accès et de compétitivité auxquels sont confrontées les régions ultrapériphériques de la Communauté, telles que désignées à l'article 299, paragraphe 2, du traité, ainsi que les problèmes touchant aux obligations de service public qui se posent en rapport avec la présente directive.

(34) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987.

(35) Il convient d'arrêter les mesures nécessaires à la mise en oeuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹⁰.

¹⁰ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(36) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adopter des mesures en vue de mettre aux enchères les quotas qui ne doivent pas obligatoirement être alloués à titre gratuit, d'arrêter les modalités de fonctionnement de la réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs et des procédures relatives aux demandes adressées à la Commission pour qu'elle impose une interdiction d'exploitation à l'encontre d'un exploitant d'aéronef, et de modifier la liste des activités aériennes visées à l'annexe I lorsqu'un pays tiers introduit des mesures destinées à réduire la contribution de l'aviation au changement climatique. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5*bis* de la décision 1999/468/CE.

(37) Etant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(38) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel „Mieux légiférer“¹¹, 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.

(39) Il convient de modifier la directive 2003/87/CE en conséquence,

ONT ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications apportées à la directive 2003/87/CE

La directive 2003/87/CE est modifiée comme suit:

1) Le titre ci-après est inséré avant l'article 1er:

„Chapitre I – Dispositions générales“

2) Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 2:

„3. L'application de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé.“

3) L'article 3 est modifié comme suit:

a) 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;“;

b) les points suivants sont ajoutés:

„o) „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) „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;

q) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 18*bis*;

¹¹ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- r) „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 d’un pays tiers;
- s) „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.“

4) Le chapitre suivant est inséré après l’article 3:

„Chapitre II – Aviation

Article 3bis

Champ d’application

Les dispositions du présent chapitre s’appliquent à l’allocation et à la délivrance de quotas pour les activités aériennes visées à l’annexe I.

Article 3ter

Activités aériennes

Avant le 2 août 2009, la Commission élabore, selon la procédure de réglementation prévue à l’article 23, paragraphe 2, des lignes directrices pour l’interprétation précise des activités aériennes énumérées à l’annexe I.

Article 3quater

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 visée à l’article 11, paragraphe 2, débutant au 1er janvier 2013, et en l’absence de toute modification à la suite de l’examen prévu à l’article 30, paragraphe 4, pour chaque période ultérieure, correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l’aviation, multipliées par le nombre d’années de la période.

Ce pourcentage peut être révisé dans le cadre du réexamen général de la présente directive.

3. La Commission réexamine la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d’aéronefs en application de l’article 30, paragraphe 4.

4. Avant le 2 août 2009, la Commission détermine les émissions historiques de l’aviation sur la base des meilleures données disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. Cette décision est examinée par le comité prévu à l’article 23, paragraphe 1.

Article 3quinquies

Méthode d’allocation des quotas pour l’aviation par mise aux enchères

1. Pendant la période visée à l’article 3quater, paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.

2. A compter du 1er janvier 2013, 15% des quotas sont mis aux enchères. Ce pourcentage peut être accru dans le cadre de la révision générale de la présente directive.

3. Un règlement est adopté, qui contient des dispositions détaillées en vue de la mise aux enchères, par les Etats membres, des quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article ou à l’article 3septies, paragraphe 8. Le nombre de quotas que chaque Etat membre met aux enchères pendant chaque période

est proportionnel à la part de cet Etat membre dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 14, paragraphe 3, et vérifiées conformément à l'article 15. Pour la période visée à l'article 3*quater*, paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 3*quater*, l'année de référence est l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.

Ce règlement, destiné à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêté en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

4. Il appartient aux Etats membres de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas. Ces recettes devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, notamment les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers, particulièrement les pays en développement, à financer des travaux de recherche et développement pour la limitation et de l'adaptation, notamment dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen du transport à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.

Les Etats membres informent la Commission des actions qu'ils engagent en application du présent paragraphe.

5. L'information fournie à la Commission en vertu de la présente directive n'exonère pas les Etats membres de leur obligation de notification telle que définie à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

Article 3sexies

Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 3*quater*, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant à l'autorité compétente de l'Etat membre responsable les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I 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 vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes IV et V, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 3*quater*, 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 3*quater*, 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 3*quater*, paragraphe 1, les Etats membres soumettent à la Commission les demandes reçues au titre du paragraphe 1.

3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 3*quater*, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 3*quater*, 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 3*quater*;
- b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 3*quinquies*;
- 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 3*septies*, 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 à la Commission conformément au paragraphe 2.

Le référentiel visé au point e), 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 conformément au paragraphe 2.

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, chaque Etat membre responsable calcule et publie:

- a) le 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) les 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, l'autorité compétente de l'Etat membre responsable délivre 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 3septies.

Article 3septies

Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

1. Pour chaque période visée à l'article 3quater, 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 3sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3quater, 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 3sexies, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3quater, 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; à cette fin, il adresse une demande à l'autorité compétente de l'Etat membre responsable. Cette demande doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 3quater, 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 IV et V, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 3quater, 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'aéronefs 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 3*sexies*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3*quater*, 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 3*sexies*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3*quater*, 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 3*sexies*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3*quater*, 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 Etats membres soumettent à la Commission les demandes reçues au titre de ce paragraphe.

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 3*sexies*, paragraphe 4.

7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, chaque Etat membre responsable calcule et publie:

- a) l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont il a soumis la demande à la Commission conformément au paragraphe 4. 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) 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 3*quater*, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.

8. Le cas échéant, les Etats membres mettent aux enchères les quotas demeurant dans la réserve spéciale.

9. La Commission peut établir des modalités d'exécution concernant le fonctionnement de la réserve spéciale prévue au présent article, y compris pour ce qui est du contrôle du respect des critères d'admissibilité prévus au paragraphe 1. Ces mesures, qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 23, paragraphe 3.

Article 3octies

Programmes de suivi et de notification

L'Etat membre responsable veille à ce que chaque exploitant d'aéronef soumette à l'autorité compétente désignée par cet Etat membre 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 3sexies et à ce que ces programmes soient approuvés par l'autorité compétente en conformité avec les lignes directrices adoptées en application de l'article 14."

5) Le titre et l'article suivant sont insérés après l'article 3octies:

„Chapitre III – Installations fixes

Article 3nonies

Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux autorisations d'émettre des gaz à effet de serre, ainsi qu'à l'allocation et à la délivrance de quotas pour les activités visées à l'annexe I autres que les activités aériennes."

6) A l'article 6, paragraphe 2, le point e) est remplacé par le texte suivant:

„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 15."

7) Le titre suivant est inséré après l'article 11:

„Chapitre IV – Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes"

8) Le paragraphe suivant est inséré à l'article 11bis:

„1bis. Pendant la période visée à l'article 3quater, 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 12, paragraphe 2bis.

Pour les périodes ultérieures, le pourcentage des REC et des URE utilisables dans les activités aériennes est réexaminé dans le cadre du réexamen général de la présente directive et compte tenu de l'évolution du régime international relatif au changement climatique.

La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 3quater."

9) A l'article 11ter, paragraphe 2, le mot „installations" est remplacé par le mot „activités".

10) L'article 12 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, le membre de phrase „du respect des obligations incombant aux exploitants d'aéronefs en application du paragraphe 2bis ou" est inséré après le mot „fins";

b) le paragraphe suivant est inséré:

„2bis. Les Etats membres responsables s'assurent 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 15, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les Etats membres veillent à ce que les quotas restitués conformément au présent paragraphe soient ensuite annulés.";

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„3. Les Etats membres s’assurent que, 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 15, et que ces quotas soient ensuite annulés.“

11) A l’article 13, paragraphe 3, les mots „l’article 12, paragraphe 3,“ sont remplacés par les mots „l’article 12, paragraphe 2*bis* ou 3“.

12) L’article 14 est modifié comme suit:

a) à la première phrase du paragraphe 1:

i) le membre de phrase „et des données de tonne-kilomètre aux fins d’une demande au titre des articles 3*sexies* ou 3*septies*“ est inséré après les mots „ces activités“;

ii) le membre de phrase „, d’ici le 30 septembre 2003“ est supprimé;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„3. Les Etats membres s’assurent que chaque exploitant ou exploitant d’aéronef déclare à l’autorité compétente 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.“

13) L’article 15 est remplacé par le texte suivant:

„*Article 15*

Vérification

Les Etats membres s’assurent que les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d’aéronefs en application de l’article 14, paragraphe 3, soient vérifiées conformément aux critères définis à l’annexe V et à toute disposition détaillée adoptée par la Commission en vertu du présent article, et à ce que l’autorité compétente en soit informée.

Les Etats membres s’assurent qu’un exploitant ou un exploitant d’aéronef dont la déclaration n’a pas été reconnue satisfaisante, après vérification conformément aux critères définis à l’annexe V et à toute disposition détaillée adoptée par la Commission en vertu du présent article, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l’année précédente, ne puisse 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.

La Commission peut adopter des dispositions détaillées concernant la vérification des déclarations soumises par les exploitants d’aéronefs en vertu de l’article 14, paragraphe 3, et des demandes soumises au titre des articles 3*sexies* ou 3*septies*, y compris les procédures de vérification que les vérificateurs doivent utiliser, conformément à la procédure de réglementation visée à l’article 23, paragraphe 2.“

14) L’article 16 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le membre de phrase „au plus tard le 31 décembre 2003“ est supprimé;

b) les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

„2. Les Etats membres veillent à publier 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 la présente directive.

3. Les Etats membres s’assurent que 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, soit tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d’équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l’exploitant ou exploitant d’aéronef n’a pas restitué de quotas, l’amende sur les émissions excédentaires est de 100 EUR. 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.“;

c) les paragraphes suivants sont ajoutés:

„5. Au cas où un exploitant d'aéronef ne se conforme pas aux exigences de la présente directive et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis de l'y contraindre, son Etat membre responsable peut demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

6. Toute demande formulée par un Etat membre responsable en application du paragraphe 5 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 directive;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises par cet Etat membre pour assurer le respect de la directive;
- 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.

7. Lorsque des demandes du type de celles visées au paragraphe 5 sont adressées à la Commission, celle-ci informe les autres Etats membres par l'intermédiaire de leurs représentants au sein du comité visé à l'article 23, paragraphe 1, conformément au règlement intérieur du comité.

8. L'adoption d'une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du paragraphe 5 est précédée, lorsque cela est nécessaire et réalisable, par des consultations avec les autorités responsables de la surveillance réglementaire de l'exploitant d'aéronef concerné. Dans la mesure du possible, des consultations sont organisées conjointement par la Commission et les Etats membres.

9. Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du paragraphe 5, 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.

10. A la demande d'un Etat membre, la Commission peut, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2, adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

11. Chaque Etat membre applique, sur son territoire, toutes les décisions adoptées en vertu du paragraphe 10. Il informe la Commission de toute mesure prise pour mettre en oeuvre de telles décisions.

12. S'il y a lieu, les modalités d'exécution concernant les procédures visées au présent article sont établies. Ces mesures qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 23, paragraphe 3.“

15) Les articles suivants sont insérés:

„Article 18bis

Etat membre responsable

1. L'Etat membre responsable 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 3*quater*, aucune des émissions de l'aviation attribuées liées 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) avant le 1er février 2009, publie 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) avant le 1er février de chaque année suivante, actualise la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.

4. La Commission est habilitée, en vertu de la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2, à élaborer des lignes directrices relatives au traitement des exploitants d'aéronefs par les Etats membres responsables en application de la présente directive.

5. 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 18ter

Assistance d'Eurocontrol

Pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de l'article 3*quater*, paragraphe 4, et de l'article 18*bis*, la Commission peut demander l'assistance d'Eurocontrol ou d'une autre organisation compétente et conclure à cet effet tout accord approprié avec ces organisations.

(*) JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.“

16) Le paragraphe 3 de l'article 19 est modifié comme suit:

a) la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

„Ce règlement prévoit également des dispositions concernant l'utilisation et l'identification des REC et des URE utilisables dans le système communautaire, ainsi que le contrôle du niveau de ces utilisations et des dispositions liées à l'intégration des activités aériennes dans le système communautaire“;

b) l'alinéa suivant est ajouté:

„Le règlement concernant un système de registres normalisé et sécurisé garantit que les quotas, les REC et les URE restitués par les exploitants d'aéronefs ne sont transférés sur des comptes de retrait des Etats membres au titre de la première période d'engagement du protocole de Kyoto que dans la mesure où ces quotas, REC et URE correspondent à des émissions incluses dans les totaux des inventaires nationaux des Etats membres pour cette période.“

17) A l'article 23, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5*bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.“

18) L'article suivant est inséré:

„Article 25bis

**Mesures prises par les pays tiers pour réduire l'impact de l'aviation
sur le changement climatique**

1. Lorsqu'un pays tiers adopte des mesures en vue de réduire l'impact sur le climat des vols partant de ce pays et atterrissant dans la Communauté, la Commission, après avoir consulté ce pays tiers et les Etats membres au sein du comité visé à l'article 23, paragraphe 1, examine les options disponibles de façon à assurer une interaction optimale entre le système communautaire et les mesures prises par ce pays tiers.

Si nécessaire, la Commission peut adopter des modifications de manière que les vols en provenance du pays tiers concerné soient exclus des activités aériennes visées à l'annexe I ou de manière à apporter aux activités aériennes visées à l'annexe I toute autre modification requise par un accord conclu conformément au quatrième alinéa. Ces mesures, qui ont pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 23, paragraphe 3.

La Commission peut proposer toutes les autres modifications de la présente directive au Parlement européen et au Conseil.

La Commission peut également, le cas échéant, présenter des recommandations au Conseil, conformément à l'article 300, paragraphe 1, du traité, concernant l'ouverture de négociations en vue de conclure un accord avec le pays tiers concerné.

2. La Communauté et ses Etats membres poursuivent leurs efforts en vue de parvenir à un accord sur des mesures globales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des avions. A la lumière d'un tel accord, la Commission évalue la nécessité d'apporter ou non des modifications à la présente directive dans la mesure où elle s'applique aux exploitants d'aéronefs.“

19) L'article 28 est modifié comme suit:

a) le point b) du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

„b) est responsable de la restitution des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales des installations mises en commun, par dérogation à l'article 6, paragraphe 2, point e), et à l'article 12, paragraphe 3, et“;

b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

„4. L'administrateur mandaté s'expose aux sanctions prévues en cas d'infraction à l'obligation de restituer suffisamment de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, de manière à couvrir les émissions totales des installations mises en commun, par dérogation à l'article 16, paragraphes 2, 3 et 4.“

20) A l'article 30, le paragraphe suivant est ajouté:

„4. Au plus tard le 1er décembre 2014, sur la base de la surveillance et de l'expérience acquise dans l'application de la présente directive, la Commission réexamine l'application de la présente directive en relation avec les activités aériennes visées à l'annexe I et peut soumettre, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil des propositions conformément à l'article 251 du traité. La Commission tient compte notamment:

- a) des implications et de l'incidence de la présente directive sur le fonctionnement général du système communautaire;
- b) du fonctionnement du marché des quotas destinés à l'aviation, y compris notamment toute perturbation éventuelle de celui-ci;
- c) de l'efficacité environnementale du système communautaire et de la mesure dans laquelle la quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs en vertu de l'article 3ter devrait être réduite en conformité avec les objectifs de l'Union européenne en matière de réduction des émissions;
- d) de l'incidence du système communautaire sur le secteur de l'aviation, y compris des questions de compétitivité, compte tenu notamment de l'incidence des politiques mises en oeuvre hors de l'Union européenne dans le domaine du changement climatique sous l'angle de l'aviation;

- e) du maintien de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs, compte tenu de la convergence probable des taux de croissance dans le secteur;
- f) de l'incidence du système communautaire sur la dépendance structurelle à l'égard du transport aérien des îles, des régions enclavées, des régions périphériques et des régions ultrapériphériques de la Communauté;
- g) de la question de savoir si un système de passerelle devrait être inclus pour faciliter l'échange de quotas entre les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'installations tout en garantissant qu'aucune transaction ne résulterait en un transfert net de quotas des exploitants d'aéronefs aux exploitants d'installations;
- h) des incidences des seuils d'exclusion prévus à l'annexe I en termes de masse maximale certifiée au décollage et de nombre de vols par an effectués par un exploitant d'aéronef;
- i) de l'incidence qu'a le fait d'exclure du système communautaire certains vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ^(*);
- j) des évolutions, y compris des possibilités de développements futurs, dans l'efficacité de l'aviation et notamment des progrès vers l'accomplissement de l'objectif fixé par le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) de mettre au point et d'expérimenter des technologies permettant de réduire la consommation de carburant de 50% d'ici à 2020, ainsi que d'examiner s'il y a lieu d'appliquer des mesures supplémentaires pour une plus grande efficacité; et
- k) des évolutions dans la compréhension scientifique des incidences du changement climatique sur les traînées de condensation et les cirrus provoqués par l'aviation, en vue de proposer des mesures de réduction efficaces.

La Commission présentera alors un rapport au Parlement européen et au Conseil.

^(*) JO L 240 du 24.8.1992, p. 8."

21) Le titre suivant est inséré après l'article 30:

„Chapitre V – Dispositions finales“.

22) Les annexes I, IV et V sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 2 février 2010. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

2. Les Etats membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les Etats membres.

Article 3

Entrée en vigueur

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

Article 4

Destinataires

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

FAIT à Strasbourg, le 19 novembre 2008.

Pour le Parlement européen
Le Président,
H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil
Le Président,
J.-P. JOUYET

*

ANNEXE

Les annexes I, IV et V de la directive 2003/87/CE sont modifiées comme suit:

1) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

„Catégories d'activités relevant de la présente Directive“;

b) 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.“;

c) la catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p><i>„Aviation</i></p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du traité.</p> <p>Sont exclus de cette définition:</p> <p>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;</p> <p>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</p> <p>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 l'autorité compétente;</p> <p>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>
--	---------------------------

<p>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</p> <p>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 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; et</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>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.“</p>	
--	--

2) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) le titre suivant est ajouté après le titre de l'annexe:

„PARTIE A – **Surveillance et déclaration des émissions des installations fixes**“;

b) le texte suivant est ajouté:

„PARTIE B

Surveillance et déclaration des émissions des activités aériennes

Surveillance des émissions de dioxyde de carbone

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs. Elles sont calculées à l'aide de la formule suivante:

Consommation de carburant x facteur d'émission

La consommation de carburant comprend le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance. Pour chaque vol, on utilise dans la mesure du possible la consommation réelle de carburant, calculée à l'aide de la formule suivante:

Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol – quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant + carburant embarqué pour ce vol suivant.

En l'absence de données relatives à la consommation réelle de carburant, il convient d'utiliser une méthode par niveaux normalisée pour évaluer la consommation de carburant sur la base des meilleures informations disponibles.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des directives du GIEC de 2006 pour l'établissement des inventaires nationaux ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par activité) identifiés par des laboratoires indépendants accrédités employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis. Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque vol et pour chaque carburant.

Déclaration des émissions

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations ci-après dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 14, paragraphe 3:

- A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment:
- nom de l'exploitant d'aéronef,
 - Etat membre responsable,
 - adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
 - numéros d'identification des avions et types d'avions utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
 - numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
 - adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
 - nom du propriétaire de l'avion.
- B. Pour chaque type de carburant pour lequel les émissions sont calculées:
- consommation de carburant,
 - facteur d'émission,
 - émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
 - émissions cumulées résultant de:
 - tous les vols réalisés pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquels il est considéré comme l'exploitant des aéronefs, et qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre et arrivés dans un aéroport situé sur le territoire du même Etat membre,
 - tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
 - émissions agrégées résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef:
 - au départ de chaque Etat membre, et
 - à l'arrivée dans chaque Etat membre en provenance d'un pays tiers,
 - degré d'incertitude.

***Surveillance des données de tonne-kilomètre
aux fins des articles 3sexies et 3septies***

Aux fins des demandes d'allocation de quotas conformément à l'article 3sexies, paragraphe 1, ou à l'article 3septies, paragraphe 2, le volume des activités aériennes est calculé en tonnes-kilomètres à l'aide de la formule suivante:

Tonnes-kilomètres = distance x charge utile

dans laquelle:

„distance“ est la distance orthodromique entre l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km, et

„charge utile“ est la masse totale du fret, du courrier et des passagers transportés.

Aux fins du calcul de la charge utile:

- le nombre de passagers est le nombre de personnes à bord, à l'exclusion des membres de l'équipage,
- les exploitants d'aéronefs peuvent appliquer soit la masse réelle, soit la masse forfaitaire pour les passagers et les bagages enregistrés figurant dans la documentation de masse et centrage pour les vols concernés, soit une valeur par défaut de 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

***Déclaration des données de tonne-kilomètre
aux fins des articles 3sexies et 3septies***

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 3sexies, paragraphe 1, ou à l'article 3septies, paragraphe 2:

- A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment:
- nom de l'exploitant d'aéronef,
 - Etat membre responsable,
 - adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
 - numéros d'identification des avions et types d'avions utilisés, pendant l'année couverte par la demande, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
 - numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
 - adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
 - nom du propriétaire de l'avion.
- B. Données de tonne-kilomètre:
- nombre de vols par paire d'aérodromes,
 - nombre de passagers-kilomètres par paire d'aérodromes,
 - nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes,
 - méthode choisie pour le calcul de la masse des passagers et des bagages enregistrés,
 - nombre total de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.“

3) L'annexe V est modifiée comme suit:

a) l'intitulé suivant est ajouté après le titre:

„PARTIE A – **Vérification des émissions des installations fixes**“;

b) la partie B suivante est ajoutée:

„PARTIE B

Vérification des émissions des activités aériennes

13. Les principes généraux et les méthodes définis dans la présente annexe s'appliquent à la vérification des déclarations d'émissions des vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I.

A cette fin:

- a) au paragraphe 3, la référence à l'exploitant doit être lue comme une référence à un exploitant d'aéronef, et au point c) de ce paragraphe, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'aéronef utilisé pour effectuer les activités aériennes couvertes par la déclaration;
- b) au paragraphe 5, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'exploitant d'aéronef;
- c) au paragraphe 6, la référence aux activités menées dans l'installation doit être lue comme une référence aux activités aériennes couvertes par la déclaration qui sont menées par l'exploitant d'aéronef;
- d) au paragraphe 7, la référence au site de l'installation doit être lue comme une référence aux sites utilisés par l'exploitant de l'aéronef pour mener les activités aériennes couvertes par la déclaration;

- e) aux paragraphes 8 et 9, les références aux sources d'émissions dans l'installation doivent être lues comme une référence à l'aéronef dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité; et
- f) aux paragraphes 10 et 12, les références à l'exploitant doivent être lues comme des références à un exploitant d'aéronef.

***Dispositions complémentaires relatives à la vérification des déclarations
d'émissions du secteur de l'aviation***

14. Le vérificateur s'assure notamment que:
- a) tous les vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I ont été pris en compte. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données sur les horaires et d'autres données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par l'exploitant d'aéronef à Eurocontrol;
 - b) les données relatives à la consommation de carburant agréée et les données sur les carburants achetés ou livrés d'une autre manière à l'aéronef effectuant l'activité aérienne sont cohérentes.

***Dispositions complémentaires relatives à la vérification des données
de tonne-kilomètre soumises aux fins des articles 3sexies et 3septies***

15. Les principes généraux et les méthodes applicables lors de la vérification des déclarations d'émissions conformément à l'article 14, paragraphe 3, énoncés dans la présente annexe doivent, le cas échéant, être également appliqués lors de la vérification des données de tonne-kilomètre.
16. Le vérificateur doit notamment s'assurer que seuls ont été pris en compte dans la demande introduite par l'exploitant en vertu de l'article 3sexies, paragraphe 1, et de l'article 3septies, paragraphe 2, les vols réellement effectués et relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par cet exploitant à Eurocontrol. Le vérificateur doit en outre s'assurer que la charge utile déclarée par l'exploitant d'aéronef correspond à celle figurant dans le registre tenu par cet exploitant à des fins de sécurité.“

Service Central des Imprimés de l'Etat

6114/0A

N° 6114^A

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Addendum au document de dépôt</i>	
1) Dépêche de la Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (29.4.2010).....	1
2) Avis du Conseil d'Etat (10.11.2009)	2

*

**DEPECHE DE LA MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(29.4.2010)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et en complément au dépôt du projet de loi sous rubrique du 22 février 2010, j'ai l'honneur de vous faire parvenir en annexe l'avis du Conseil d'Etat du 10 novembre 2009 sur le projet en question.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Pour la Ministre aux Relations
avec le Parlement,*

Daniel ANDRICH

Conseiller de Gouvernement Ire classe

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT (10.11.2009)

Le projet de loi susmentionné a été transmis pour avis au Conseil d'Etat par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 18 juin 2009. Au texte du projet, élaboré par le ministre de l'Environnement, étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles ainsi que le texte de la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce parvinrent au Conseil d'Etat par dépêches respectivement du 1er et du 7 octobre 2009.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le but du projet de loi sous revue est de transposer en droit national la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté afin d'intégrer les activités aériennes dans ledit système communautaire.

Le Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques fut approuvé par le législateur luxembourgeois par la loi du 29 novembre 2001 et par l'Union européenne par décision du Conseil du 25 avril 2002. Ainsi, la Communauté européenne s'était engagée pour la période allant de 2008 à 2012 à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 8% par rapport aux taux enregistrés en 1990 et le Luxembourg s'était fixé l'objectif ambitieux de 28% pour la même période.

Or, force est de constater dans les rapports nationaux du Luxembourg, soumis à la Commission européenne et au secrétariat de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (UNFCCC), que la situation réelle du Luxembourg présentera en 2012 non pas une réduction, mais une augmentation de ses émissions de gaz à effets de serre de 3%.¹

Ceci est d'autant plus déplorable qu'au niveau international, les scientifiques s'accordent désormais pour reconnaître que le changement climatique est bien réel: *„l'exposition croissante aux sécheresses, aux inondations et aux tempêtes ruine déjà les perspectives d'avenir de nombreux pays et renforce l'inégalité. (...) il est maintenant scientifiquement prouvé que nous nous rapprochons du point auquel une catastrophe écologique irréversible deviendra inévitable“*.²

Face à l'impossibilité prévue d'atteindre les objectifs par les seules mesures nationales, un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (SCEQE) fut instauré par la loi du 23 décembre 2004, transposant la directive 2003/87/CE. Le Conseil d'Etat rappelle que ce nouveau marché du carbone se fait par le biais de projets de mise en oeuvre conjointe réalisés dans les pays de l'OCDE et les pays à économie de transition ainsi que les projets de mécanismes de développement propre (MDP) dans les pays en développement.

Actuellement, le Luxembourg participe à des fonds carbone de différents instituts financiers internationaux, à savoir:

- „Biocarbon Fund“ de la Banque mondiale avec une mise de 5 millions de dollars US;
- „Community Development Carbon Fund“ de la Banque mondiale, avec une mise de 10 millions de dollars US;
- „Multilateral Carbon Credit Fund“ de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement avec une mise de 10 millions d'euros;
- „European Carbon Fund“ de la Banque européenne d'investissement/Banque mondiale, avec une mise de 10 millions d'euros;

¹ Rapport établi à l'issue de l'examen du rapport initial du Luxembourg UNFCCC FCCC/IRR/2007/LUX, p. 6

² Rapport mondial sur le développement humain 2007/2008, édité par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD)

- „Asian Pacific Carbon Fund II“ de la Banque asiatique pour le développement, avec une mise de 15 millions de dollars US.

„Selon le 2^{ième} plan national d'allocation le Luxembourg devra acquérir quelque 23,5 millions de crédits d'émission pendant la période 2008-2012. Selon ce plan, environ 50% seront des réductions d'émission certifiées provenant de projets de mécanismes de développement propres, 20-25% des unités de réduction d'émission provenant de projets de mise en oeuvre conjointe et 20-25% de l'échange de droits d'émission entre pays.“³

Le budget pour l'année 2010⁴ précise que le fonds de financement des mécanismes de Kyoto aura des recettes de 96,2 millions d'euros d'un côté, dont une dotation budgétaire de 11 millions, et des dépenses de 125 millions d'euros de l'autre, dont 28,75 millions sont prévus pour des mesures nationales de réduction de CO₂.

Le Conseil d'Etat avait exprimé dans ses avis antérieurs (8 juin 2004 et 28 septembre 2004) relatifs à l'introduction de ce système d'échange de quota sa préférence pour *„les efforts domestiques à entreprendre et ceci par la promotion des transports publics et par le logement à faible consommation énergétique pour devoir recourir le moins possible, dès 2012, aux mécanismes d'échange très critiqués“*, tout en notant *„que la priorité découlant des engagements de Kyoto revient à une réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à des mesures à mettre en oeuvre au niveau national, voire européen“*. Il se voit conforté dans cette position par la décision No 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil qui retient dans son considérant (11) que *„des réductions de gaz à effet de serre significatives devraient être réalisées au sein de l'Union. L'utilisation des crédits résultants d'activités de projet devrait être limitée de manière à venir en complément d'actions nationales“*. Si le recours aux crédits d'émission semble être inévitable aux vues de la situation spécifique du Luxembourg et de son *„tourisme à la pompe“*, le Conseil d'Etat insiste à ce que tout soit mis en oeuvre afin que les crédits résultants d'activités de projet représentent *„des réductions d'émissions effectives, vérifiables, supplémentaires et permanentes ayant des effets clairement positifs sur le plan du développement durable et n'ayant pas d'effets graves sur le plan environnemental et social“⁵*.

Le Protocole de Kyoto n'avait pas inclus les émissions de gaz à effet de serre résultant des activités de l'aviation internationale. La nécessité de limiter l'augmentation de la température mondiale à 2°C au maximum par rapport au niveau de l'époque préindustrielle a cependant conduit les autorités européennes à inclure entre-temps ces émissions, lorsqu'elles sont dues aux vols internationaux. Dans le rapport national à l'UNFCCC susmentionné, les autorités luxembourgeoises mentionnent une évolution du poids des émissions luxembourgeoises de CO₂ attribuables à l'aviation allant de 3 à 9% par rapport au total des émissions pour la période passant de 1990 à 2007.

Le système proposé repose sur le principe que l'autorité de régulation communautaire fixe une quantité maximale pour les émissions polluantes et répartit cette quantité entre les compagnies aériennes. Cette quantité limitée de droits de polluer devrait inciter les acteurs concernés à réduire leurs émissions ou à acheter des droits d'émission à d'autres participants s'ils dépassent le montant qui leur est attribué. Le résultat escompté serait une réduction des émissions polluantes. Le nombre élevé de participants permettrait en outre de minimiser les coûts pour les acteurs économiques.

Le projet de loi, copie fidèle de la directive, prévoit concrètement qu'à partir du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre feront l'objet d'une réglementation quant aux émissions de CO₂. Le système d'allocation de quotas aux exploitants d'aéronefs sera entièrement gratuit en 2012 et le montant des quotas correspondra à 97% des émissions historiques (moyenne des années 2004 à 2006). A partir de 2013, ce montant correspondra à 95% des émissions historiques et les exploitants d'aéronefs devront acquérir des quotas par le biais de mise aux enchères de 15% du total de ces quotas. Ce système sera revu périodiquement et notamment pour évaluer le risque d'une délocalisation du trafic aérien international dans les pays hors Union européenne.

Le Conseil d'Etat tient à signaler trois autres textes communautaires qui complètent la directive 2008/101/CE, en précisent l'application, à savoir:

3 Réponse du ministre de l'Environnement à la question parlementaire No 2418 du 26 mars 2008 du député Eugène Berger

4 Page 598

5 Considérant (11) de la décision No 406/2009/CE

- la décision No 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'effort à fournir par les Etats membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements communautaires en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020. L'annexe II de cette décision prévoyant que le Luxembourg devra atteindre en 2020 une diminution d'émissions de gaz à effet de serre de 20% par rapport au niveau de 2005;
- la décision de la Commission du 8 juin 2009 relative à l'interprétation précise des activités aériennes visées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE;
- le règlement (CE) No 748/2009 de la Commission du 5 août 2009 concernant la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I de la directive 2003/87/CE à compter du 1er janvier 2006 et précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs et dont l'annexe indique les exploitants d'aéronefs visés par la directive à transposer, cette liste indiquant non seulement l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronefs mais aussi le lieu d'établissement de celui-ci.

Pour le Grand-Duché, 16 exploitants figurent sous le chapitre du Luxembourg, alors que pour 19 exploitants, le Luxembourg figure comme lieu d'établissement de l'exploitant. Dans son avis, la Chambre de commerce donne des détails sur l'importance que revêt l'activité aérienne pour notre pays; ainsi en 2005, ce secteur représentait 1,6% de l'emploi intérieur total et 1,9% du produit intérieur brut. Elle recommande entre autres qu'une majeure partie des recettes liées à la mise aux enchères de quotas soit attribuée „aux fonds de recherche dans le domaine de l'aviation et notamment afin de contribuer aux efforts internationaux de certification de biocarburants alternatifs“.

Devant ce nouveau marché du carbone, désormais élargi aux activités aériennes, conduisant à une commercialisation de plus en plus grande de l'atmosphère, le Conseil d'Etat voudrait souligner l'urgence de lier intérêts économiques, sociaux et environnementaux. Il souscrit entièrement à l'appel de la communauté scientifique la plus reconnue, à savoir la communauté des lauréats des prix Nobel, qui finissent leur mémorandum (St James's Palace Memorandum⁶) de mai 2009 pour une „Action for a Low Carbon and Equitable Future“ par les phrases suivantes: „We know what needs to be done. We cannot wait until it is too late. We cannot wait until what we value most is lost.“

*

EXAMEN DES ARTICLES

Observation préliminaire

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.

Intitulé

En se référant à l'observation préliminaire qui précède, l'intitulé sera à libeller comme suit: „*Projet de loi établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto*“.

Article 3

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.

⁶ <http://www.nobelcause.org/Conclusions/Pages/Memorandum.aspx>

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.

Article 4 (ad Article 7 selon le Conseil d'Etat)

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) No 748/2009 de la Commission du 5 août 2009.

Article 5 (ad Article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)

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 „devraient servir à faire face au changement climatique dans l'Union européenne et dans les pays tiers“.

Article 7 (ad Article 10, paragraphe 8 selon le Conseil d'Etat)

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.

Article 15 (ad Article 23, paragraphe 2 selon le Conseil d'Etat)

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.

Article 17 (ad Article 28 selon le Conseil d'Etat)

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 du 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.

Article 18 (ad Article 29 selon le Conseil d'Etat)

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.

Observation concernant l'article 32 du texte ci-après proposé par le Conseil d'Etat (ancien article 22ter)

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. No 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:

*

PROJET DE LOI
établissant un système d'échange de quotas d'émission de
gaz à effet de serre et créant un fonds de financement des
mécanismes de Kyoto

Chapitre I.– Dispositions générales

Art. 1er. Objet

La présente loi établit un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes.

Art. 2. Champ d'application

La présente loi s'applique aux émissions résultant des activités indiquées à l'annexe I et aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II.

Art. 3. Définitions

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- a) „*quota*“, le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente loi, et transférable conformément aux dispositions de la présente loi;
- 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;
- c) „*gaz à effet de serre*“, les gaz dont la liste figure à l'annexe II;
- d) „*autorisation d'émettre des gaz à effet de serre*“, l'autorisation délivrée conformément aux articles 13 et 14;
- e) „*installation*“, une unité technique fixe où se déroulent une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ainsi que toute autre activité s'y rapportant directement qui est liée techniquement aux activités exercées sur le site et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution;
- f) „*exploitant*“, toute personne qui exploite ou contrôle une installation ou toute personne à qui un pouvoir économique déterminant sur le fonctionnement technique de l'installation a été délégué;
- g) „*personne*“, toute personne physique ou morale;
- h) „*nouvel entrant*“, toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I, qui a obtenu une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre ou une actualisation de son autorisation d'émettre des gaz à effet de serre en raison d'un changement intervenu dans sa nature ou son fonctionnement ou d'une extension de l'installation, postérieurement à la notification à la Commission européenne du plan national d'allocation des quotas;
- i) „*le public*“, une ou plusieurs personnes ainsi que les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes;
- j) „*tonne d'équivalent-dioxyde de carbone*“, une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO₂) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre visé à l'annexe II ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent;
- k) „*ministre*“, le membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions;
- l) „*administration*“, l'administration de l'Environnement;
- m) „*commission*“, la Commission européenne;
- n) „*activité de projet*“, une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l'annexe I de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, faite à New York, le 9 mai 1992, telle qu'approuvée par une loi du 4 mars 1994, et dénommée ci-après „CCNUCC“, conformément à l'article 6 ou 12 du Protocole à ladite Convention, fait à Kyoto, le 11 décembre 1997, tel qu'approuvé par une loi du 29 novembre 2001 et dénommé ci-après

- „Protocole“ et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole, pour autant que lesdites parties aient ratifié le Protocole;
- o) „*unité de réduction des émissions*“ ou „*URE*“: une unité délivrée en application de l'article 6 du Protocole, et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole;
- p) „*réduction d'émissions certifiées*“ ou „*REC*“: une unité délivrée en application de l'article 12 du Protocole et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole;
- q) „*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;
- r) „*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;
- s) „*Etat membre responsable*“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 12;
- t) „*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;
- u) „*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.

Art. 4. Annexes

Font partie intégrante de la présente loi les annexes suivantes:

Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi;

Annexe II: gaz à effet de serre visés à l'article 3;

Annexe III: critères applicables au plan national d'allocation de quotas visé à l'article 16.

Art. 5. Comité d'accompagnement

Il est institué auprès du ministre un comité d'accompagnement qui a pour mission principale de discuter et de se prononcer, sur demande du ministre ou de sa propre initiative, sur les problèmes généraux pouvant se présenter dans le contexte de l'exécution de la présente loi.

Le comité, qui peut se faire assister par des experts, comprend des représentants

- du ministre,
- du ministre ayant dans ses attributions les Classes moyennes,
- du ministre ayant dans ses attributions le Logement,
- du ministre ayant dans ses attributions l'Economie,
- du ministre ayant dans ses attributions les Finances,
- du ministre ayant dans ses attributions les Transports.

Les membres effectifs et suppléants sont nommés par le ministre avec l'accord, le cas échéant, des ministres concernés. Ils sont nommés pour une durée de 3 ans. Leur mandat est renouvelable. Le président est désigné parmi les délégués du ministre.

Art. 6. Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

Pour toute installation se livrant à une activité visée à l'annexe I, l'exploitant est soumis à une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Chapitre II.– Aviation

Art. 7. 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 pour cent 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 pour cent des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.

Art. 8. Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères

(1) Pendant la période visée à l'article 7, paragraphe 1er, 15 pour cent des quotas sont mis aux enchères.

(2) A compter du 1er janvier 2013, 15 pour cent des quotas sont mis aux enchères.

(3) Le nombre de quotas mis aux enchères pendant chaque période est proportionnel à la part du Grand-Duché de 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 23, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 24.

Pour la période visée à l'article 7, paragraphe 1er, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 7, 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 30, paragraphe 3, point 2.

La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe.

Art. 9. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

(1) Pour chacune des périodes visées à l'article 7, 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 8, paragraphe 1er. 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 7, paragraphe 1er.

(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 7, paragraphe 1er, les demandes reçues au titre du paragraphe 1er sont soumises à la Commission.

(3) Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 7, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 7, paragraphe 1er, la Commission calcule et adopte une décision indiquant:

- a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 7;
- b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 8;
- 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 10, paragraphe 1er;
- 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 10.

Art. 10. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

(1) Pour chaque période visée à l'article 7, paragraphe 2, 3 pour cent 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 1 après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 9, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 7, paragraphe 2; ou
- b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 pour cent entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 9, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 7, 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 1er 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 7, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.

En application du paragraphe 1er, 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 7, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte;
- b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1er sont remplis; et
- c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1er, 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 9, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 7, 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 9, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 7, 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 9, paragraphe 1er, pour une période visée à l'article 7, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1er, 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 1er, 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 1er, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1er, 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 9, 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 1er, 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 1er, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1er, 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 7, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.

Art. 11. 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 9. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec le règlement grand-ducal mentionné à l'article 23.

Art. 12. 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 7, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1er,

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 1er, 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.

Chapitre III.– Installations fixes

Art. 13. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre comprend une description:

- a) de l'installation et de ses activités ainsi que des technologies utilisées;
- b) des matières premières et auxiliaires dont l'emploi est susceptible d'entraîner des émissions des gaz énumérés à l'annexe II;
- c) des sources d'émission des gaz énumérés à l'annexe II de l'installation; et
- d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions conformément aux lignes directrices dont question à l'article 23, paragraphe 1er.

La demande comprend également un résumé non technique des informations visées au premier alinéa.

Art. 14. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre

(1) Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre concernant les émissions en provenance de tout ou partie d'une installation, s'il considère que l'exploitant est en mesure de surveiller et de déclarer les émissions.

Une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre peut couvrir une ou plusieurs installations exploitées sur le même site par le même exploitant.

(2) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants:

- a) le nom et l'adresse de l'exploitant;
- b) une description des activités et des émissions de l'installation;
- c) les exigences en matière de surveillance, précisant la méthode et la fréquence de la surveillance;
- d) les exigences en matière de déclaration;
- 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 24.

(3) L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre est réexaminée régulièrement. Elle peut être modifiée ou complétée en cas de nécessité.

(4) Sur demande motivée du ministre, l'exploitant d'une installation doit délivrer les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

Art. 15. Changements concernant les installations

L'exploitant informe le ministre de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement ou une extension de l'installation, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. Le cas échéant, le ministre actualise l'autorisation.

En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant.

Art. 16. Plan national d'allocation de quotas

(1) Pour chaque période visée à l'article 18, paragraphes 1er et 2, le ministre élabore ou fait élaborer par l'administration et en collaboration avec les secteurs concernés, un projet de plan national précisant la quantité totale de quotas qu'elle a l'intention d'allouer pour la période considérée et la manière dont elle se propose de les attribuer. Le projet de plan fait l'objet d'une publicité sur support électronique. Un avis concernant le projet de plan et informant sur le début de la période de publicité qui est d'un mois au moins est inséré dans 4 journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché. Au cours de ladite période, les intéressés peuvent émettre leurs observations et suggestions par le biais dudit support ou transmettre ces dernières directement au ministre.

Pour chaque période visée à l'article 18, paragraphe 2, le projet de plan précise également l'utilisation globale d'URE et de REC ainsi que le pourcentage de l'allocation accordée à chaque installation à concurrence duquel les exploitants sont autorisés à utiliser pour cette période les URE et les REC dans le système institué par la présente loi. L'utilisation totale des URE et des REC est compatible avec les obligations de complémentarité pertinentes découlant du Protocole et de la CCNUCC ainsi que des décisions adoptées à ce titre.

(2) En ce qui concerne la période visée à l'article 18, paragraphe 1er, le projet de plan est adressé à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'Union européenne dans les meilleurs délais et au plus tard dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi. Pour les périodes ultérieures, le projet de plan est adressé au moins dix-huit mois avant le début de la période concernée.

(3) Le plan tel qu'accepté par la Commission est fondé sur des critères objectifs et transparents, incluant les critères énumérés à l'annexe III. Il tient dûment compte des observations formulées par le public. Il peut être déclaré obligatoire, en tout ou en partie, par voie de règlement grand-ducal. Il est notifié à la Commission.

Art. 17. Méthode d'allocation de quotas

Pour la période de cinq ans qui débute le 1er janvier 2008, au moins 90 pour cent des quotas sont alloués à titre gratuit.

Chapitre IV.– Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes**Art. 18. Allocation et délivrance de quotas**

(1) Pour la période de cinq ans qui débute le 1er janvier 2008, et pour chaque période de cinq ans suivante, le ministre détermine la quantité totale de quotas à allouer pour cette période et lance le processus d'attribution de ces quotas à l'exploitant de chaque installation. Le ministre prend cette initiative au moins douze mois avant le début de la période concernée, sur la base du plan national d'allocation de quotas élaboré en application de l'article 16.

(2) Lorsqu'il statue sur l'allocation de quotas, le ministre tient compte de la nécessité d'ouvrir l'accès aux quotas aux nouveaux entrants.

(3) Le ministre délivre une partie de la quantité totale de quotas chaque année de la période visée au paragraphe 2, au plus tard le 28 février de l'année en question.

Art. 19. Utilisation des REC et des URE résultant d'activités de projets dans le système communautaire

(1) Sous réserve du paragraphe 3 et durant chaque période visée à l'article 18, paragraphe 2, le ministre peut autoriser les exploitants à utiliser des REC et des URE résultant d'activités de projets dans le cadre du système institué par la présente loi, jusqu'à concurrence d'un pourcentage de l'allocation des quotas attribuée à chaque installation, devant être spécifié dans le plan national d'allocation de quotas.

A cette fin, le ministre délivre et restitue immédiatement un quota en échange d'une REC ou d'une URE détenue par cet exploitant dans le registre visé à l'article 26.

(2) Sous réserve du paragraphe 3 et durant la période visée à l'article 18, paragraphe 1er, le ministre peut autoriser les exploitants à utiliser des REC résultant d'activités de projets dans le cadre du système institué par la présente loi.

A cette fin, le ministre délivre et restitue immédiatement un quota en échange d'une REC.

Les REC utilisées par les exploitants durant la période visée à l'article 18, paragraphe 1er sont annulées par le ministre.

(3) Toutes les REC et les URE qui sont délivrées et qui peuvent être utilisées conformément à la CCNUCC, au Protocole et aux décisions ultérieures adoptées à ce titre peuvent être utilisées dans le système institué par la présente loi:

- a) sauf que, les exploitants doivent s'abstenir d'utiliser les REC et les URE générées par des installations nucléaires dans le système institué par la présente loi pendant la période visée à l'article 18, paragraphe 1er et la première période de cinq années visée à l'article 18, paragraphe 2, et
- b) à l'exception de celles qui résultent des activités d'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie.

(4) Pendant la période visée à l'article 7, paragraphe 1er, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15 pour cent du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 21, paragraphe 3. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 7.

Art. 20. Activités de projets

(1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3, et lorsqu'une activité de projet est mise en oeuvre, aucune URE ou REC ne peut être délivrée pour une réduction ou une limitation des émissions de gaz à effet de serre des activités qui relèvent de la présente loi.

(2) Jusqu'au 31 décembre 2012, pour les activités de projet MOC et MDP qui réduisent ou limitent directement les émissions d'une activité tombant dans le champ d'application de la présente loi, des URE ou des REC ne peuvent être délivrées que si un nombre égal de quotas est annulé par l'exploitant de l'activité en question.

(3) Jusqu'au 31 décembre 2012, pour les activités de projet MOC et MDP qui réduisent ou limitent indirectement les émissions d'une activité tombant dans le champ d'application de la présente loi, des URE ou des REC ne peuvent être délivrées que si un nombre égal de quotas est annulé dans le registre national de l'Etat membre d'origine des URE ou des REC.

(4) Lorsqu'il autorise la participation d'entités privées ou publiques à des activités de projet, le ministre veille à ce qu'elle soit compatible avec les orientations, modalités et procédures pertinentes adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.

(5) Dans le cas d'activités de projet de production d'hydroélectricité avec une capacité de production excédant 20 MW, le ministre s'assure, lorsqu'il approuve de telles activités de projet, que les critères et lignes directrices internationaux pertinents, y compris ceux contenus dans le rapport final de 2000 de la Commission mondiale des Barrages, „Barrages et développement: un nouveau cadre pour la prise de décision“, seront respectés pendant la mise en place de telles activités de projet.

Art. 21. Transfert, restitution et annulation de quotas

(1) Les quotas peuvent être transférés entre:

- a) personnes dans la Communauté européenne;
- b) personnes dans la Communauté européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre la Communauté européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

(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.

(3) 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 24, 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.

(4) 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 24. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.

(5) Des quotas peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

(6) Tout transfert de quotas dans lequel est impliqué un exploitant sis au Grand-Duché doit immédiatement être notifié à l'administration.

(7) Toute cessation totale ou partielle de l'exploitation d'une installation doit immédiatement être notifiée au ministre. Le ministre statue sur la restitution totale ou partielle des quotas non utilisés.

Art. 22. Validité des quotas

(1) Les quotas sont valables pour les émissions produites au cours de la période visée à l'article 20, paragraphe 1er ou 2, pour laquelle ils sont délivrés.

(2) Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 18, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 21, paragraphe 4.

Le ministre peut délivrer des quotas aux personnes pour la période en cours afin de remplacer tout quota qu'elles détenaient et qui a été annulé conformément au premier alinéa.

(3) Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 18, 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 18, paragraphe 3 ou 4.

Le ministre délivre des quotas aux personnes pour la période en cours afin de remplacer tout quota qu'elles détenaient et qui a été annulé.

Art. 23. Surveillance et déclaration des émissions

(1) La surveillance des émissions est effectuée par l'administration au titre des lignes directrices qui sont élaborées selon les modalités déterminées au niveau de l'Union européenne. Ces lignes directrices sont fondées sur les principes en matière de surveillance et de déclaration définis par règlement grand-ducal.

L'administration peut se faire assister 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.

(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.

Art. 24. Vérification des émissions

Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 23, 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.

Art. 25. Accès à l'information

Les décisions relatives à l'allocation de quotas, les informations relatives aux activités de projets et les rapports sur les émissions requis conformément à l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre qui sont détenus respectivement par le ministre et l'administration sont mis à la disposition du public conformément à la législation concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement.

Art. 26. Registres

(1) L'administration établit et maintient un registre afin de tenir une comptabilité précise des quotas délivrés, détenus, transférés et annulés. Elle peut coopérer avec une ou plusieurs autorités compétentes d'un autre Etat membre en vue de la gestion des registres dans un système consolidé. Elle peut se faire assister par un expert.

(2) Toute personne peut détenir des quotas. Le registre est accessible au public et comporte des comptes séparés pour enregistrer les quotas détenus par chaque personne à laquelle et de laquelle des quotas sont délivrés ou transférés.

Art. 27. Constatation des infractions et pouvoirs de contrôle

(1) Les officiers de police judiciaire et les fonctionnaires de la Police grand-ducale sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

(2) Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou installations à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.

(3) Ils peuvent en outre prélever des échantillons aux fins d'analyser la quantité des émissions de gaz à effet de serre visés à l'annexe II. Ces échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant de l'établissement ou au détenteur pour le compte de celui-ci, à moins que l'exploitant ou le détenteur n'y renoncent expressément.

(4) Hormis les cas de flagrant délit, ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de documents, qu'en vertu d'un mandat délivré par le juge d'instruction.

Art. 28. Mesures administratives

(1) En cas de non-respect des dispositions des articles 9, 10, 11, 6, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 23 et 24 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 1er.

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 1er, ces dernières sont levées.

(2) Le ministre peut retirer à l'exploitant l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre si celle-ci a été délivrée sur base de renseignements sciemment inexacts ou s'il ne respecte pas les dispositions réglementaires ou les conditions particulières déterminées dans l'autorisation.

(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 l'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) Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1er, premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1er, 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 recouvrement des amendes visées au paragraphe 3 est effectué par l'Administration de l'enregistrement et des domaines.

(6) Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants qui ne se conforment pas à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 21, paragraphe 3 ou 4, est publié.

(7) 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.

Art. 29. Sanctions pénales

(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 9, 10, 11, 6, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 23 et 24 de la présente loi.

(2) Les mêmes peines sont applicables

- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 28,
- aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.

Chapitre V.– Fonds de financement des mécanismes de Kyoto

Art. 30. Objet du Fonds

(1) Il est créé un fonds spécial sous la dénomination de „Fonds de financement des mécanismes de Kyoto“ et appelé fonds par la suite.

Le fonds est placé sous l'autorité du ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et dénommé ci-après le „ministre“.

Le financement se fait sur décision conjointe du ministre et du ministre ayant les Finances dans ses attributions, à l'exception des interventions énumérées au paragraphe 2, alinéa 2, point 5, pour lesquelles le financement se fait sur décision du ministre.

(2) Le fonds a pour objet de contribuer au financement des mécanismes de flexibilité de Kyoto et des mesures nationales afférentes qui sont mis en oeuvre en vue de la réduction des émissions à effet de serre.

Il intervient dans les domaines suivants:

1. échange de droits d'émission dans le cadre d'un accord avec respectivement un pays ayant ratifié le protocole de Kyoto ou une entité privée;
2. activités de projet de mise en oeuvre conjointe (MOC) réalisées dans les pays membres de l'OCDE et les pays à économie de transition dans le but d'acquérir des unités de réduction des émissions;
3. activités de projet de mécanisme de développement propre (MDP) dans des pays en voie de développement dans le but d'acquérir des réductions d'émissions certifiées;
4. participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux qui ont pour mission notamment d'appuyer financièrement lesdites activités;
5. projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le fonds intervient

1. soit par l'achat ou la vente de crédits d'émission;
2. soit par le financement ou le cofinancement des domaines visés sous les points 2 à 5, sous la forme
 - a) soit d'investissements,
 - b) soit d'études ou de conseils portant sur les modalités d'investissement,
 - c) soit d'études ou de conseils portant sur la faisabilité et l'éligibilité d'activités de projet,
 - d) soit d'études portant sur les potentiels de réduction des émissions,
 - e) de participation financière directe.

La limite de quarante pour cent, prévue au dernier alinéa de l'article 14 de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics, ne s'applique pas aux interventions du fonds.

(3) Le fonds est alimenté:

1. par des dotations budgétaires annuelles,
2. par le produit de la vente de crédits d'émissions,
3. par des dons,
4. par un droit d'accise autonome additionnel prélevé sur les huiles minérales légères et les gasoils destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules routiers et utilisés comme carburant, dénommé contribution changement climatique,
5. par une partie du produit de la taxe sur les véhicules routiers fixée au budget.

Les recettes prévues aux points 2, 3, 4 et 5 y sont portées directement en recette au fonds.

(4) Il est institué un comité interministériel chargé de conseiller le ministre sur les secteurs d'intervention dont question au paragraphe 2.

Art. 31. Autorité nationale

Le ministre est l'interlocuteur en matière d'approbation des activités de projet en vertu de l'article 6, paragraphe 1er, point a) du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques ainsi que l'autorité nationale en matière de mise en oeuvre de l'article 12 du Protocole.

Art. 32. Contribution changement climatique

Les huiles minérales légères et les gasoils ci-après destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules routiers circulant sur la voie publique et utilisés comme carburant, qui sont mis à la consommation dans le pays, sont soumis à un droit d'accise autonome additionnel dénommé contribution changement climatique ne pouvant dépasser les taux suivants par 1.000 litres à la température de 15°C:

essence au plomb: 20 euros

essence sans plomb: 20 euros

gasoil: 25 euros.

Les conditions d'application de la présente loi sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

Sont applicables au droit d'accise autonome additionnel les dispositions légales et réglementaires relatives au droit d'accise sur les produits énergétiques.

Chapitre VI.– Dispositions diverses**Art. 33. Disposition abrogatoire**

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés est abrogée.

Art. 34. Intitulé abrégé

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du XXX établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre“.

*

ANNEXE I

Catégories d'activités relevant de la présente loi

1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés ne sont pas visées par la présente loi.

2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si un même exploitant met en oeuvre plusieurs activités relevant de la même rubrique dans une même installation ou sur un même site, les capacités de ces activités s'additionnent.

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.

*

ANNEXE II

Gaz à effet de serre visés à l'article 3

Dioxyde de carbone (CO₂)

Méthane (CH₄)

Protoxyde d'azote (N₂O)

Hydrocarbures fluorés (HFC)

Hydrocarbures perfluorés (PFC)

Hexafluorure de soufre (SF₆)

*

ANNEXE III

Critères applicables au plan national d'allocation de quotas visé à l'article 16

1. La quantité totale de quotas à allouer pour la période considérée est compatible avec l'obligation, pour le Luxembourg, de limiter ses émissions conformément à la décision 2002/358/CE et au protocole de Kyoto, en tenant compte, d'une part, de la proportion des émissions globales que ces quotas représentent par rapport aux émissions provenant de sources non couvertes par la présente loi et, d'autre part, de sa politique énergétique nationale, et devrait être compatible avec le programme national en matière de changements climatiques. Elle n'est pas supérieure à celle nécessaire, selon toute vraisemblance, à l'application stricte des critères fixés dans la présente annexe.

2. La quantité totale de quotas à allouer est compatible avec les évaluations des progrès réels et prévus dans la réalisation de la contribution du Luxembourg aux engagements de la Communauté, effectuées en application de la décision 93/389/CEE.

3. Les quantités de quotas à allouer sont cohérentes avec le potentiel, y compris le potentiel technologique, de réduction des émissions des activités couvertes par le présent système. La répartition des quotas peut être fondée sur la moyenne des émissions de gaz à effet de serre par produit pour chaque activité et sur les progrès réalisables pour chaque activité.

4. Le plan est cohérent avec les autres instruments législatifs et politiques en la matière. Il convient de tenir compte des inévitables augmentations des émissions résultant de nouvelles exigences législatives.

5. Le plan n'opère pas de discrimination entre entreprises ou secteurs qui soit susceptible d'avantager indûment certaines entreprises ou activités.

6. Le plan contient des informations sur les moyens qui permettront aux nouveaux entrants de commencer à participer au système.

7. Le plan peut tenir compte des mesures prises à un stade précoce et contient des informations sur la manière dont il en est tenu compte. Des référentiels, établis à partir de documents de référence concernant les meilleures techniques disponibles, peuvent être utilisés pour élaborer leur plan national d'allocation de quotas et inclure un élément destiné à tenir compte des mesures prises à un stade précoce.

8. Le plan contient des informations sur la manière dont les technologies propres, notamment les technologies permettant d'améliorer l'efficacité énergétique, sont prises en compte.

9. Le plan comprend des dispositions permettant au public de formuler des observations et contient des informations sur les modalités en vertu desquelles ces observations seront dûment prises en considération avant toute prise de décision sur l'allocation de quotas.

10. Le plan contient la liste des installations couvertes par la présente loi avec pour chacune d'elles les quotas que l'on souhaite lui allouer.

11. Le plan peut contenir des informations sur la manière dont on tiendra compte de l'existence d'une concurrence de la part des pays ou entités extérieurs à l'Union européenne.

12. Le plan fixe la quantité maximale de REC et d'URE que les exploitants peuvent utiliser dans le système institué par la présente loi, sous forme de pourcentage des quotas alloués à chaque installation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 10 novembre 2009.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

6114/01

N° 6114¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

* * *

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 (7.6.2010).....	1
2) Texte coordonné.....	5

*

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

(7.6.2010)

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 un amendement au projet de loi sous rubrique, amendement adopté 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 de la proposition d'amendement de la Chambre des Députés.

*

REMARQUES PRELIMINAIRES

La Commission du Développement durable a constaté que plusieurs erreurs matérielles se sont glissées dans le texte du projet de loi soumis au Conseil d'Etat pour avis. La Commission considère que ces modifications constituent des redressements d'erreurs matérielles. Elle prie la Haute Corporation de lui faire savoir si cette dernière peut être d'accord avec cette procédure:

1) modification concernant l'article 2

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“. Elle a cependant constaté que la phrase introductive du point 2 de l'article 2 est incomplète et devra se lire comme suit:

„2. Les points p), q), r), s), t), u) nouveaux sont ajoutés:“

2) modification concernant l'article 6

Une coquille s'est glissée dans le libellé du premier paragraphe de l'article et le terme „autorisation“ doit se lire „allocation“. Le paragraphe en question se lira donc 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.

3) modification concernant l'article 9

Une erreur de frappe s'est glissée au paragraphe 1er point b) de l'article et le terme „sols“ doit se lire „vols“. Le point b se lira comme suit:

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.

4) modification concernant l'article 14

La Commission du Développement durable informe 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 donc 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.“

5) modification concernant l'article 19

La commission parlementaire informe 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.“

Amendement portant sur l'article 17

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.

Commentaire de l'amendement

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 modifié 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. La Commission du Développement durable a fait sienne cette nouvelle formulation.

*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement exposé 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

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

Art. 1er. *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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:*

- 1. Avant l'article 1er 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“.*

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“.

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“.

Art. 4. La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:

„Art. 5bis: 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.“

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.“

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.

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 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.

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.

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.“*

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.“

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.“

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 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 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 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 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 directrices définies dans un règlement grand-ducal.“

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.“

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:

- e) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi;*
- f) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi;*
- g) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire; et*
- h) 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.

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.*

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“

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p><i>„Aviation</i></p> <p><i>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</i></p> <p><i>Sont exclus de cette définition:</i></p> <p><i>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;</i></p> <p><i>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</i></p> <p><i>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;</i></p> <p><i>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;</i></p> <p><i>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;</i></p> <p><i>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel naviguant 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;</i></p> <p><i>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;</i></p> <p><i>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</i></p> <p><i>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 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;</i></p> <p><i>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</i></p>	<p><i>Dioxyde de carbone</i></p>
--	----------------------------------

- 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.*

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.“

Service Central des Imprimés de l'Etat

6114/02

N° 6114²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(22.6.2010)

Sur la base de l'article 19(2) de sa loi organique du 12 juillet 1996, le Conseil d'Etat fut saisi le 7 juin 2010 par le Président de la Chambre des députés d'un amendement au projet de loi sous rubrique, adopté par la commission du Développement durable dans sa séance du 2 juin 2010.

En plus, le texte lui soumis fait part de cinq modifications redressant des erreurs matérielles qui s'étaient glissées dans le projet de loi soumis au Conseil d'Etat. Ces redressements ne soulèvent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

L'amendement unique portant sur l'article 17 était accompagné d'un commentaire et d'une nouvelle version coordonnée du projet de loi reprenant à la fois l'amendement et les modifications matérielles.

*

Quant au fond, par cet amendement, la Chambre des députés tient compte des observations du Conseil d'Etat en précisant les articles, dont le non-respect est susceptible d'entraîner des sanctions administratives.

La Commission parlementaire suit pareillement le Conseil d'Etat en retenant, compte tenu des obligations découlant de la Convention, que les recours prévus sont en plein contentieux.

Partant, l'amendement unique trouve l'accord du Conseil d'Etat.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 juin 2010.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

6114/03

N° 6114³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(30.6.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marcel OBERWEIS, Rapporteur; MM. Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand ETGEN, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Camille GIRA, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Ben SCHEUER et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le 22 février 2010, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, du projet de règlement grand-ducal y afférent, de l'avis de la Chambre de Commerce du 28 septembre 2009, de l'avis de la Chambre des Métiers du 10 septembre 2009 ainsi que de la directive 2008/101/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 10 novembre 2009.

Lors de sa réunion du 5 mai 2010, la Commission du Développement durable a analysé le projet de loi sous rubrique ainsi que l'avis du Conseil d'Etat y afférent. Au cours de la même réunion la Commission a désigné Monsieur Marcel Oberweis comme rapporteur du projet.

En date du 2 juin 2010, la Commission du Développement durable a continué l'analyse de l'avis du Conseil d'Etat et a adopté une série d'amendements.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 22 juin 2010.

En date du 30 juin 2010, la Commission du Développement durable a analysé l'avis complémentaire de la Haute Corporation et adopté le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

1. Objet de la loi

Le projet de loi sous rubrique vise à transposer en droit national la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. A cet effet, les dispositions relatives à l'aviation sont insérées dans la législation luxembourgeoise de transposition de la directive de 2003.

Il convient que les politiques et les mesures soient mises en œuvre au niveau des Etats membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires. Si l'incidence du secteur de l'aviation sur le climat continue d'augmenter au rythme actuel, elle neutralisera dans une large mesure les réductions réalisées par d'autres secteurs afin de lutter contre le changement climatique.

La directive 2008/101/CE a été adoptée afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. L'aviation internationale n'étant pas encore couverte par le Protocole de Kyoto, la croissance prévisible du trafic aérien n'a, à l'heure actuelle, aucune incidence juridique. Dans le système communautaire existant, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Un plafond limite le nombre total de quotas alloués. Les exploitants d'aéronefs peuvent échanger des quotas de manière que les réductions des émissions puissent être réalisées là où elles sont les plus avantageuses du point de vue économique.

Le Protocole de Kyoto n'avait pas inclus les émissions de gaz à effet de serre résultant des activités de l'aviation internationale. La nécessité de limiter l'augmentation de la température mondiale à 2°C au maximum par rapport au niveau de l'époque préindustrielle a cependant conduit les autorités européennes à inclure entre-temps ces émissions, lorsqu'elles sont dues aux vols internationaux. Dans le rapport national à l'UNFCCC, les autorités luxembourgeoises mentionnent une évolution du poids des émissions luxembourgeoises de CO₂ attribuables à l'aviation allant de 3 à 9% par rapport au total des émissions pour la période passant de 1990 à 2007.

Le système proposé repose sur le principe que l'autorité de régulation communautaire fixe une quantité maximale pour les émissions polluantes et répartit cette quantité entre les compagnies aériennes. Cette quantité limitée de droits de polluer devrait inciter les acteurs concernés à réduire leurs émissions ou à acheter des droits d'émission à d'autres participants s'ils dépassent le montant qui leur est attribué. Le résultat escompté serait une réduction des émissions polluantes. Le nombre élevé de participants permettrait en outre de minimiser les coûts pour les acteurs économiques.

Le projet de loi, copie fidèle de la directive, prévoit concrètement qu'à partir du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre feront l'objet d'une réglementation quant aux émissions de CO₂. Le système d'allocation de quotas aux exploitants d'aéronefs sera entièrement gratuit en 2012 et le montant des quotas correspondra à 97% des émissions historiques (moyenne des années 2004 à 2006). A partir de 2013, ce montant correspondra à 95% des émissions historiques et les exploitants d'aéronefs devront acquérir des quotas par le biais de mise aux enchères de 15% du total de ces quotas. Ce système sera revu périodiquement et notamment pour évaluer le risque d'une délocalisation du trafic aérien international dans les pays hors Union européenne. Néanmoins les coûts auxquels seront confrontés les exploitants d'aéronefs sont difficilement chiffrables, voire imprévisibles, à ce stade. De surcroît, nul ne sait raisonnablement prédire l'effet sur le prix du marché d'une tonne de CO₂ qui résultera de l'inclusion de l'aviation internationale dans le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire seront couverts par le système à partir du 1er janvier 2012. A noter que les vols effectués par des aéronefs d'Etat, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5.700 kg sont exclus du système.

En vue de transposer fidèlement les dispositions afférentes de la directive 2008/101/CE, il y a lieu de modifier et compléter également les annexes du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions b) les critères de vérification des déclarations en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

2. Contexte de la directive

Le transport aérien, qui permet le déplacement tant des passagers que des marchandises sur de grandes distances en un temps record et contribue à l'intégration européenne et mondiale, fait désormais partie intégrante de la société du 21^e siècle. L'aviation contribue également au changement climatique.

Au Luxembourg, le nombre de passagers a augmenté de quelque 60% entre 1990 et 2008, alors que l'évolution du fret en tonnes se montre encore plus dynamique. En 2007, un record historique concernant le fret avait été atteint, à 856 milliers de tonnes, en augmentation de l'ordre de 500% par rapport à 1990. A côté de l'augmentation du volume d'activité, l'activité aérienne a en outre un poids significatif des points de vue économique et social. Les emplois salariés directement et indirectement créés au sein et autour du secteur aérien luxembourgeois oscillaient autour de 4.600 unités en 2005, ce qui représentait quelque 1,6% de l'emploi intérieur total. La valeur ajoutée générée par le secteur s'élevait, en 2005, à 550 millions d'euros, équivalent à quelque 1,9% du produit intérieur brut de la même année. Depuis 2005 l'activité a continué d'évoluer positivement, faisant en sorte que les activités aériennes revêtent désormais un impact économique de premier ordre et qu'elles concourent activement aux efforts de diversification de la structure économique nationale. Cette évolution favorable au fil des années a contribué à ce que le pays consolide sa position de plaque tournante dans le domaine logistique.

En 2004, les émissions de gaz à effet de serre résultant de la part de la Communauté dans l'aviation internationale ont augmenté de 7,5% par rapport à 2003, ce qui représente une croissance cumulée de 87% depuis 1990. Si cette évolution se poursuit, plus d'un quart des avantages environnementaux liés aux réductions requises au titre de l'objectif assigné à la Communauté dans le cadre du protocole de Kyoto pourraient se trouver neutralisés par l'augmentation de la part communautaire des émissions résultant de l'aviation internationale. L'aviation n'exerce pas moins des incidences sur l'environnement qu'il convient de traiter dans le cadre d'une politique efficace et tournée vers l'avenir dans le domaine du changement climatique.

Le 27 septembre 2005, la Commission a adopté une communication relative à la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique. La principale conclusion de cette communication était que, compte tenu de la croissance prévisible du trafic aérien, de nouvelles politiques et mesures devaient être adoptées afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. Après avoir analysé plusieurs options, la Commission a décidé de mettre en place au niveau communautaire un nouvel instrument fondé sur le marché plutôt que de prendre d'autres mesures financières telles que des taxes et redevances. Sur la base de cette conclusion, la Commission a annoncé son intention de soumettre une proposition législative dans ce sens et invité les autres institutions communautaires à examiner la politique et les recommandations formulées dans la communication.

Le 2 décembre 2005, le Conseil des ministres de l'environnement a reconnu, dans ses conclusions, que, d'un point de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté; il a par ailleurs engagé la Commission à présenter une proposition législative avant la fin 2006. Le Conseil européen a confirmé les principales conclusions du Conseil „Environnement“.

Le 21 avril 2006, le Comité économique et social européen a émis un avis sur la communication dans lequel il déclarait que l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire pourrait constituer une option réalisable. Le 4 juillet 2006, le Parlement européen a adopté une résolution dans laquelle il se félicitait de la communication de la Commission et reconnaissait que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, à condition que ce système soit conçu de manière appropriée.

L'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau tel que le risque d'interférence anthropique dangereuse avec le système climatique soit écarté. La Communauté a affirmé à maintes reprises que la température mondiale annuelle moyenne en surface ne devait pas augmenter de plus de 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Des politiques et des mesures devraient être mises en œuvre dans tous les secteurs de l'économie communautaire afin d'atteindre les réductions significatives des émissions de gaz à effet de serre, par rapport aux niveaux de 1990, nécessaires pour atteindre cet objectif.

Les objectifs de limitation et de réduction adoptés au titre du Protocole de Kyoto tiennent compte des émissions de l'aviation intérieure, mais pas des émissions liées aux vols internationaux. Le protocole prévoit cependant que les parties doivent „chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre ... provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens ..., en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale“.

3. Contenu de la directive

Dans le système communautaire existant, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas dont chacun les autorise à émettre une tonne de dioxyde de carbone par an. Le nombre total de quotas alloués établit un plafond qui limite les émissions globales des participants au système. Au plus tard le 30 avril de chaque année, les exploitants doivent restituer une quantité de quotas correspondant à leurs émissions réelles. Les exploitants peuvent échanger des quotas de manière que les réductions des émissions puissent être réalisées là où elles sont les plus avantageuses du point de vue économique.

L'obligation de surveiller et de déclarer les émissions entrera en vigueur en 2010. A compter de 2011, les émissions du secteur de l'aviation seront plafonnées et les exploitants d'aéronefs devront restituer des quotas pour couvrir leurs émissions.

Afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives excessives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant d'aéronef, y compris les exploitants émanant de pays tiers, relèvera d'un Etat membre seulement. Contrairement à ce qui se passe dans le système existant, la méthode d'allocation des quotas sera harmonisée dans toute la Communauté. Le nombre total de quotas à allouer au secteur de l'aviation sera déterminé au niveau communautaire sur la base des émissions moyennes de ce secteur pendant les années 2004-2006. Les exploitants d'aéronefs auront la possibilité d'acheter des quotas à d'autres secteurs relevant du système communautaire et de les utiliser pour couvrir leurs émissions. Ils pourront utiliser les crédits résultant de projets menés dans le cadre de la mise en œuvre conjointe et du mécanisme de développement propre (MOC/MDC) – appelés „Unités de réduction d'émission“ et „Réductions certifiées d'émission“ – à concurrence d'une limite harmonisée correspondant à la moyenne des limites fixées par les Etats membres dans leurs plans nationaux d'allocation pour les autres secteurs relevant du système communautaire.

Les principes directeurs de la directive 2008/101/CE sont essentiellement les suivants:

Quantité totale de quotas pour l'aviation et plafond des émissions:

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2013 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l'aviation. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation débutant en 2013, et pour chaque période d'allocation ultérieure – ceci sous réserve de l'examen intervenant dans le cadre de la clause de rendez-vous – correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période. 85% des quotas sont délivrés à titre gratuit, sur la base d'un référentiel simple.

L'annexe I vise les vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un EM soumis aux dispositions du Traité, lesquels sont effectués à compter du 1er janvier 2012. Les exploitants qui assurent ces vols seront intégrés au système, qu'ils soient établis ou non dans l'UE. L'annexe énumère également les exemptions, y compris la clause dite „de minimis“.

Pour ce qui est des „émissions historiques du secteur de l'aviation“, il s'agit de 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. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne aurait dû déterminer 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. Ces données n'ont cependant pas encore été publiées. Le pourcentage de 95% est susceptible d'être révisé dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

Méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères:

Pendant la période 2012-2013, 15% des quotas sont mis aux enchères. Le nombre de quotas mis aux enchères par chaque EM est proportionnel à la part de l'EM dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les EM pour l'année de référence, lesquelles sont déclarées et vérifiées.

Il appartient aux EM de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères. Celui-ci devrait être utilisé pour faire face au changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers et à financer des travaux de recherche dans le domaine du transport à faibles émissions, notamment dans les secteurs de l'aéronautique et de l'aviation. Les EM doivent rendre compte à la Commission de cette utilisation.

En sa séance du 5 juin 2009, le Gouvernement en Conseil a confirmé l'affectation au fonds de financement des mécanismes de KYOTO du produit des recettes liées à la mise aux enchères. En effet, la loi du 23 décembre 2004 – telle que modifiée par la suite – prévoit en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autre par l'achat et 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. Les modalités de mise aux enchères sont fixées par un règlement CE.

Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs:

Pour chaque période d'allocation, l'exploitant d'un aéronef soumet à l'autorité compétente de l'EM responsable une demande en vue de l'allocation à titre gratuit. Les demandes sont transmises à la Commission à toutes fins utiles. Conformément à un calendrier déterminé, la Commission adopte une décision portant notamment sur la quantité totale de quotas à allouer pour la période d'allocation 2012-2013 et les périodes d'allocation suivantes, sur le nombre de quotas à mettre aux enchères pour les périodes concernées et sur le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour les périodes en question. L'EM responsable calcule et publie le total des quotas alloués pour la période d'allocation concernée à chaque exploitant d'aéronef ayant soumis une demande d'allocation ainsi que les quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année. L'autorité compétente de l'EM responsable délivre à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloués à cet exploitant pour l'année en question.

Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs:

Pour chaque période d'allocation – dès 2013 – 3% de la quantité totale de quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale. Sont visés les nouveaux exploitants d'aéronefs ainsi que les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes-kilomètres qu'ils effectuent (croissance annuelle supérieure à 18%). Il s'agit de ne pas pénaliser les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les exploitants d'aéronefs des EM dont le taux de mobilité est initialement très faible quoi qu'en augmentation. Afin d'éviter des distorsions du marché, l'allocation de quotas dans ce cadre a un caractère non récurrent et ne peut être supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre du système d'allocation principal. Cette réserve spéciale est susceptible d'être supprimée dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

1. Le Conseil d'Etat

Dans son avis du 10 novembre 2009, le Conseil d'Etat souligne qu'il avait déjà exprimé dans ses avis antérieurs (8 juin 2004 et 28 septembre 2004) relatifs à l'introduction de ce système d'échange de quotas sa préférence pour „les efforts domestiques à entreprendre et ceci par la promotion des transports publics et par le logement à faible consommation énergétique pour devoir recourir le moins possible, dès 2012, aux mécanismes d'échange très critiqués“, tout en notant „que la priorité découlant des engagements de Kyoto revient à une réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à des mesures à mettre en œuvre au niveau national, voire européen“.

La Haute Corporation propose de remplacer intégralement la loi tout en respectant la transcription fidèle des dispositions de la directive, car elle estime 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 du Conseil d'Etat 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 montre que le texte coordonné proposé 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.

Dans son avis complémentaire du 22 juin 2010, la Haute Corporation marque son accord avec l'amendement unique proposé par la Commission parlementaire.

2. Les chambres professionnelles

La Chambre de Commerce

Hormis quelques observations, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver la technique quant à la forme de transposition de la directive 2008/101/CE, bien qu'elle déplore au fond l'opportunité, voire l'intérêt à ce stade d'une telle initiative communautaire isolée, en dehors du contexte international.

La Chambre des Métiers

Le Chambre des Métiers approuve le projet de loi ainsi que le projet de règlement grand-ducal.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX DE LA COMMISSION

Article 1er

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. 1er. *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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:*
 - 1. Avant l'article 1er 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 a 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. 5bis: 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.

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. 5bis: 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 alloués à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5quinquies."

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 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.

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.

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 5septies (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 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. 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 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.“

Article 14

L'article 14 reprend le point 11) figurant au chapitre IV de la directive. Il 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 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 des paragraphes 1, 2, 3, 4, 4bis, 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, la Commission du Développement durable a introduit un amendement en la matière, amendement que le Conseil d'Etat a été en mesure d'approuver dans son avis complémentaire du 22 juin 2010. 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“

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p>„Aviation</p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</p> <p>Sont exclus de cette définition:</p> <p>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;</p> <p>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</p> <p>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;</p> <p>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</p> <p>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 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>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.“</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>
--	---------------------------

*

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

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

Art. 1er. Les titres suivants sont insérés dans 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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:
 1. Avant l'article 1er 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*“.

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“.

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“.

Art. 4. La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:

„Art. 5bis: *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.“

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.“

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 alloués à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5quinquies."

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 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.

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.

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:

- a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précitées 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.“

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.“

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.“

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 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 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 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 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 directrices définies dans un règlement grand-ducal.“

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.“

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."

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."

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."

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p><i>„Aviation</i></p> <p><i>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aérodrome situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</i></p> <p><i>Sont exclus de cette définition:</i></p> <p><i>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;</i></p> <p><i>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</i></p> <p><i>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;</i></p> <p><i>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;</i></p> <p><i>e) les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;</i></p> <p><i>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel naviguant 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;</i></p> <p><i>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;</i></p> <p><i>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</i></p> <p><i>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 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;</i></p> <p><i>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>– soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois;</i> <i>– soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an.</i> <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>	<p><i>Dioxyde de carbone</i></p>
--	----------------------------------

Luxembourg, le 30 juin 2010

Le Rapporteur,
 Marcel OBERWEIS

Le Président,
 Fernand BODEN

Service Central des Imprimés de l'Etat

6114/04

N° 6114⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

* * *

**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

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

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 10 novembre 2009 et 22 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 DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 30 juin 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 21 juin 2010
2. Echange de vues avec des représentants gouvernementaux au sujet du Conseil "Environnement" réuni en date du 11 juin 2010
3. 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
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
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, 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. Claude Franck, M. Georges Gehl, Mme Martine Kemmer, M. Georges Molitor, Mme Carla Oliveira, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

Mme Rachel Moris, de l'administration parlementaire

*

*

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 21 juin 2010

Le projet de procès-verbal de la réunion du 21 juin 2010 est adopté.

2. Echange de vues avec des représentants gouvernementaux au sujet du Conseil "Environnement" réuni en date du 11 juin 2010

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures présente les résultats du Conseil « Environnement » qui s'est tenu le 11 juin dernier, en se concentrant sur les discussions politiques qui ont eu lieu. Il précise que, comme c'est habituellement le cas dans ce type de réunion, les discussions ont été, d'une part, tout à fait formelles et, d'autre part, plus informelles au cours du déjeuner de travail.

Pour ce qui est des discussions formelles, les ministres de l'Environnement des pays membres de l'UE ont mené un échange de vues au sujet de la communication sur le changement climatique de la Commission intitulée « Analyse des options envisageables pour aller au-delà de l'objectif de 20% de réduction des émissions de gaz à effet de serre et évaluation du risque de fuites de carbone ». Cette communication est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

En premier lieu, dans cette communication, la Commission européenne constate qu'à ce jour, elle n'est pas à même, faute de données suffisantes, d'évaluer de manière exacte les conséquences des engagements émis par les différents pays réunis à Copenhague. La Commission européenne estime néanmoins que les engagements seraient insuffisants pour atteindre une réduction des émissions de gaz à effet de serre allant au-delà de 18 % par rapport à 1990 et conclut donc que, pour le moment, les conditions nécessaires ne sont manifestement pas réunies pour concrétiser l'offre de porter l'objectif de réduction de 20% à 30%.

La deuxième partie de la communication tente de chiffrer les implications financières liées à la réalisation de l'objectif de réduction de 20%. Le coût est estimé à 48 milliards EUR/an. A cet égard, il convient de noter que ce coût est moindre que ce qui avait initialement été planifié. En effet, dans l'analyse de 2008, les coûts liés à la réalisation de l'objectif de réduction de 20% avaient été estimés à 70 milliards EUR/an, dans l'hypothèse d'une croissance économique continue.

Pour Monsieur le Ministre, plusieurs questions se posent dans le contexte de cette communication :

- L'estimation actuelle de 48 milliards EUR n'est pas fautive au jour d'aujourd'hui, mais elle prend en compte la récession économique qui a engendré une baisse sensible du prix de la tonne de carbone. Or, la situation économique risque de s'améliorer, donc le prix de la tonne de carbone risque à nouveau d'augmenter. Le chiffre de 48 milliards EUR est donc à appréhender avec beaucoup de précaution ;
- L'estimation de 48 milliards EUR est une estimation globale pour toute l'UE. La répartition de ce coût dans les 27 Etats membres ne se fera pas proportionnellement au nombre d'habitants, mais au contraire en se basant sur des critères d'industrialisation ou de PIB/habitant. Monsieur le Ministre estime essentiel de connaître, dans les meilleurs délais, quelle sera exactement cette répartition et quelle proportion le Luxembourg devra

endosser. C'est ainsi qu'au cours du Conseil « Environnement », il a été donné mandat à la Commission européenne de réaliser une analyse de la répartition du coût de l'objectif de réduction au niveau de chaque Etat membre et de chaque secteur économique ;

- Finalement, la question de la comparabilité par rapport aux pays tiers est évoquée. Il est en effet important d'évaluer où se situe l'UE au niveau mondial. Monsieur le Ministre souligne l'importance d'efforts comparables à entreprendre par les autres pays, notamment les Etats-Unis et les pays émergents.

*

Comme précisé ci-avant, le Conseil a également donné lieu à des discussions plus informelles, lors desquelles la préparation de la COP16, qui aura lieu à Cancún en décembre prochain, a notamment été évoquée.

Il y a tout d'abord été question du problème institutionnel et procédural de l'UE qui doit, avant de prendre une décision formelle s'assurer que ses 27 pays membres sont d'accord avec cette décision. C'est une méthode de négociation longue, compliquée et pour le moins inefficace si on la compare aux pratiques en cours dans les autres grands pays, qui n'ont qu'un seul représentant. C'est pour cette raison que les ministres de l'environnement ont estimé que :

- un travail diplomatique préalable est absolument nécessaire, afin que l'UE trouve des alliés, notamment parmi les pays émergents. Les alliances préalables sont très importantes, afin d'expliquer la position de l'UE au reste du monde ;
- il est primordial de définir quelle personnalité représentera l'UE à la COP16. Monsieur le Ministre informe que Madame Connie Hedegaard, Commissaire au Climat, aura ce rôle à Cancún ; elle bénéficie du support de la plupart des ministres de l'environnement. Il est en effet établi que le système de présidence tournante a de nombreux inconvénients et que ces inconvénients risqueraient encore d'être exacerbés au regard des problèmes institutionnels que connaissent les deux communautés linguistiques de la Belgique, qui présidera encore l'UE en décembre prochain.

Suite à plusieurs questions afférentes, Monsieur le Ministre explique que Madame Connie Hedegaard a d'ores et déjà mené maintes discussions bilatérales avec de nombreux pays tiers ; elle est très engagée, afin de créer des contacts à l'étranger.

Monsieur le Ministre évoque également les discussions concernant les suites du Protocole de Kyoto. Plusieurs scénarios sont envisageables. Le premier, le plus optimiste, est que la COP16 aboutisse à un accord et que cet accord soit ratifié avant 2012, date de l'échéance du Protocole de Kyoto. Il n'est pourtant pas du tout certain qu'un nouveau protocole puisse être signé à Cancún et beaucoup d'observateurs estiment déjà que Cancún ne sera qu'une étape intermédiaire, et non pas une conclusion définitive. Il faut dès lors se demander quelles sont les alternatives envisageables.

Il faut tout d'abord savoir que si la COP16 n'aboutit à aucun accord, l'on sera face à un problème de temps. En effet, la prochaine Conférence des Parties n'aura pas lieu avant décembre 2011 en Afrique du Sud. Or, étant donné que le processus de ratification d'un tel accord dure au moins un an et que le Protocole de Kyoto arrive à échéance en 2012, l'on peut aisément comprendre que le risque de vide juridique ne peut pas être écarté.

Dans ce contexte, Monsieur le Ministre explique que la position de l'UE est la suivante : en principe et de préférence, un nouveau protocole, incluant tous les pays et comprenant des engagements chiffrés, devrait être signé le plus vite possible afin de pouvoir être appliqué directement après l'échéance du Protocole de Kyoto. Mais, les 27 ministres de l'environnement sont d'avis qu'il faut prévoir le cas où un nouvel accord ne serait pas trouvé

en temps voulu. Dans ce cas, la solution serait de prolonger le Protocole de Kyoto pendant un ou deux ans, en l'assortissant de critères stricts. Les 27 sont conscients que cette alternative n'est pas idéale, mais qu'elle est cependant meilleure que le vide juridique pur et simple. A cet égard, il faut savoir qu'aussi bien à la COP15 et qu'à la Conférence de Bonn, deux groupes de travail bien distincts ont d'ores et déjà été établis : le premier pour réfléchir sur les suites à donner au Protocole de Kyoto et le second pour réfléchir sur un tout nouvel accord.

Monsieur le Ministre souhaite connaître l'avis des membres de la Chambre des Députés sur cette question. Les différents points de vue évoqués peuvent être résumés comme suit :

- Il est très important que lors de la COP16, les experts prennent le pas sur les chefs d'Etat aux egos surdimensionnés. En effet, l'échec de Copenhague est partiellement dû au fait que certaines personnalités ont tenté de se faire valoir afin d'apparaître comme les « sauveurs » du monde ;
- L'UE doit tenter de récupérer la prépondérance dans les négociations sur le changement climatique ;
- L'UE doit absolument montrer de la détermination et déclarer officiellement qu'elle est à la recherche d'un accord à Cancún, même si en coulisses, elle travaille sur l'alternative qui est la prolongation de Protocole de Kyoto ;
- Le problème de légitimation engendré par le fait que la plupart des pays ayant signé le Protocole de Kyoto n'ont pas atteint leur objectif, est également abordé. Le représentant du groupe parlementaire *déi gréng* estime qu'il est difficile dans ces circonstances de persuader d'autres pays de signer un nouvel accord, alors que nous avons été, jusqu'à aujourd'hui, incapables de faire baisser nos émissions de GES. Monsieur le Ministre donne quant à lui à considérer que l'on ne peut en aucun cas considérer que la crédibilité des pays qui ont refusé de signer le Protocole de Kyoto est plus importante que celle des pays qui l'ont signé, même s'ils n'ont pas atteint tous leurs objectifs ;
- L'UE doit montrer l'exemple, être plus offensive et s'engager sans contrepartie à réduire de 30% ses émissions de CO2. Ce serait un signal clair et qui, de surcroît, apporterait des gains de productivité à l'Union sur le long terme.

Le dernier point abordé lors du Conseil « Environnement » est la problématique du *fast-start funding*, à savoir la mise en place d'une aide financière immédiate (entre 2010 à 2012) aux pays en développement. Les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que la concrétisation rapide de cette aide est essentielle pour la crédibilité de l'UE et pour la recherche d'alliances dans les pays émergents.

Suite à une question afférente, il est encore précisé que le dossier du développement de l'utilisation des énergies renouvelables est un dossier traité séparément du dossier sur le changement climatique.

*

Le Conseil « Environnement » du 11 juin dernier comportait également plusieurs dossiers techniques à son ordre du jour. Ces différents points sont présentés succinctement par un fonctionnaire du Ministère du Développement durable et des Infrastructures. Pour les détails de cette présentation, il est prié de consulter l'annexe 2 du présent procès-verbal.

3. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au courrier électronique n° 90801. Il commente plus particulièrement l'avis complémentaire que le Conseil d'Etat a émis en date du 22 juin 2010, à la suite du train d'amendements parlementaires que la Commission lui a fait parvenir le 5 mai dernier.

Pour ce qui est de l'amendement I, le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec le texte amendé de l'article 1^{er} qui reprend la substance du texte qu'il a proposé dans son premier avis du 23 mars 2010.

La Haute Corporation estime cependant que l'ajout du mot « *notamment* » à l'alinéa 3 est superflu, car l'énumération détaillée des travaux dont l'Administration des Ponts et Chaussées est chargée devrait être exhaustive. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir le terme « *notamment* ».

Quant à l'alinéa 5, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il est lui aussi superflu. En effet, dans la mesure où l'alinéa 1^{er} charge l'Administration des Ponts et Chaussées « *des travaux de génie civil pour compte de l'Etat* » et que l'alinéa 2 l'autorise à assumer « *la conception et (...) la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le compte d'autres départements ministériels...* », la mention sous le premier tiret de l'alinéa 5 « *de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure* » pour compte d'autres départements ministériels n'apporte rien de nouveau. Par ailleurs, le Conseil d'Etat note que le texte du deuxième tiret de l'alinéa 5 figure déjà dans l'énumération de l'alinéa 3, deuxième tiret. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir l'alinéa 5.

Pour finir, le Conseil d'Etat regrette que sa proposition de faire facturer par l'Administration des Ponts et Chaussées les travaux effectués dans l'intérêt d'administrations communales n'ait pas été retenue par la Commission du Développement durable. Il insiste sur une facturation généralisée afin de mettre toutes les communes sur un pied d'égalité. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir le texte tel qu'elle l'a amendé en mai dernier.

Pour ce qui est de l'amendement II concernant l'article 3, le Conseil d'Etat suggère de lire l'alinéa 2 comme suit : « *Le directeur arrête les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.* » Il constate en effet que le libellé choisi par la Commission du Développement durable diminue sensiblement l'autorité du directeur puisque, bien qu'il soit en tant que chef hiérarchique responsable de la gestion de l'administration, l'élaboration du « *règlement d'ordre interne* » est confiée à « *la direction* », entité qui a disparu de l'article 4 épuré par l'amendement y relatif. La commission parlementaire décide de suivre la suggestion de la Haute Corporation.

Les amendements III, IV et V relatifs aux articles 4 nouveau, 7 nouveau et 10 initial ne soulèvent pas d'observation de la part du Conseil d'Etat.

La Commission du Développement durable procède à quelques modifications rédactionnelles mineures dans le texte du projet de rapport.

La commission parlementaire constate encore que, à l'instar de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics qui, dans son avis du 8 juin 2010, estime que « *comme le projet sous avis règle toutes les dispositions relatives à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, tout comme le fait actuellement la loi modifiée du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, il est pour le moins surprenant qu'il ne soit pas prévu d'abroger la loi précitée* », il serait opportun d'ajouter deux articles *in fine*, afin d'abroger la loi de 1974 et de prendre des mesures transitoires.

Elle se propose donc d'envoyer un nouvel amendement au Conseil d'Etat, afin d'intégrer au texte du projet de loi les articles 10 et 11 suivants :

« **Art. 10.** *Jusqu'à l'entrée en vigueur des règlements et arrêtés grand-ducaux et ministériels prévus dans la présente loi, les règlements et arrêtés pris en exécution des dispositions*

légales antérieures relatives à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées restent applicables ».

« **Art. 11.** Est abrogée la loi du 15 mai 1974 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées. Sont aussi abrogées toutes autres dispositions légales ayant trait à l'organisation de l'Administration des Ponts et Chaussées qui sont contraires aux dispositions de la présente loi ».

Sour réserve de la disponibilité du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat, le projet de rapport serait adopté au cours de la réunion du 7 juillet prochain, ceci afin de pouvoir encore évacuer le projet de loi sous rubrique en séance plénière avant le début des vacances d'été.

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**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6114³.

Il précise notamment que, dans son avis complémentaire du 22 juin dernier, le Conseil d'Etat a considéré que l'amendement introduit par la Commission du Développement durable tenait compte des observations qu'il avait émises dans son avis du 10 novembre 2009 et que, partant, cet amendement trouvait son accord.

Suite à cette présentation et à une question afférente, il est signalé que la Commission européenne aurait dû déterminer 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, avant le mois d'août 2009. Ces données n'ont cependant pas encore été publiées. Le paragraphe afférent du projet de rapport sera amendé afin de préciser ce point.

Suite à quelques modifications rédactionnelles, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents. La commission parlementaire propose le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

5. Divers

Les membres de la Commission du Développement durable expriment le souhait d'organiser une réunion jointe, ensemble avec la Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police au sujet du projet de loi 6023 portant modification 1. de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988, 2. de la loi modifiée du 28 décembre 1988 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, 3. de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, 4. de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, 5. de la loi du 13 mars 2007 portant transposition en droit luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport de la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997 modifiant la directive 85/337/CEE

concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Cette réunion pourrait avoir lieu en septembre 2010.

*

La prochaine réunion aura lieu le 7 juillet 2010. Les projets de rapport relatifs aux projets de loi suivants seront adoptés :

- Projet de loi 6014 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées (sous réserve de la disponibilité du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat) ;
- Projet de loi 6056 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 ;
- 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.

En outre, la Commission examinera le projet de loi n°6137 relatif à l'aménagement du boulevard Raiffeisen et du boulevard Kockelscheuer dans le cadre de la construction du réseau routier du ban de Gasperich.

Luxembourg, le 5 juillet 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1

Bruxelles, le 26 mai 2010

COM(2010) 265 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

**Analyse des options envisageables pour aller au-delà de l'objectif de 20 % de réduction
des émissions de gaz à effet de serre et évaluation du risque de «fuites de carbone»**

{SEC(2010) 650}

1. INTRODUCTION

En décidant en 2008 de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, l'Union européenne (UE) a montré qu'elle était déterminée à faire face à la menace que constitue le changement climatique et à ouvrir la voie en indiquant les moyens d'y parvenir. En se fixant pour objectifs de réduire ses émissions de 20 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2020 et de porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans sa consommation totale d'énergie, l'UE a franchi une étape décisive dans sa politique de développement durable et a ainsi clairement indiqué au reste du monde qu'elle était prête à prendre les mesures qui s'imposent. L'UE parviendra à atteindre l'objectif établi dans le cadre du protocole de Kyoto, et elle a largement fait ses preuves dans le domaine de la lutte contre le changement climatique.

Toutefois, il a toujours été clair que l'Union européenne ne pourrait pas lutter seule contre le changement climatique et qu'une réduction de 20 % de ses émissions ne mettra pas fin au problème. L'Union européenne ne parviendra pas à elle seule à maintenir l'augmentation de la température mondiale en deçà de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Tous les pays devront consentir des efforts supplémentaires et les pays développés, en particulier, devront réduire leurs émissions à raison de 80 à 95 % d'ici à 2050. L'objectif de 20 % de réduction que s'est fixé l'UE pour 2020 ne constitue qu'une première phase du travail à accomplir pour que les émissions suivent cette tendance.

L'UE a donc décidé de prendre, en plus de son engagement unilatéral de réduire de 20 % ses émissions, l'engagement de porter cette réduction à 30 % dans le cadre d'un véritable effort consenti au niveau mondial¹, et elle s'en tient actuellement à cette position.

Depuis l'adoption de cette ligne de conduite, la situation générale a changé en peu de temps. Une crise économique d'une ampleur sans précédent a éclaté. Partout en Europe, elle a soumis les entreprises et les collectivités, ainsi que les finances publiques, à une très forte pression. Dans le même temps, elle a confirmé que des vastes perspectives s'offrent à l'Europe pour construire une société économe en ressources.

C'est également à cette période que s'est tenu le sommet de Copenhague. Malgré la déception qu'a suscité l'échec des négociations qui devaient mener à la conclusion d'un accord international complet et contraignant, il est un point très positif, à savoir que les pays actuellement responsables de près de 80 % des émissions de CO₂ se sont engagés à réduire ces émissions, même si l'on sait que cela ne sera pas suffisant pour atteindre l'objectif des 2 °C. Il demeurera essentiel d'intégrer l'accord de Copenhague dans les négociations de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ce qui ne veut pas dire pour autant que le travail s'arrête là.

La présente communication n'a pas pour objet de porter dès à présent l'objectif de réduction à 30 %, les conditions nécessaires n'étant manifestement pas réunies pour le moment. Destiné à permettre aux parties de débattre en meilleure connaissance de cause de l'incidence des différents niveaux d'ambition, ce document présente le résultat des analyses des incidences qu'aurait la mise en œuvre des objectifs de 20 % et de 30 % dans le contexte actuel. Il traite aussi de la question des «fuites de carbone», conformément aux dispositions de la directive

¹ En décembre 2008, le Conseil européen a confirmé «l'engagement de l'Union européenne de porter cette réduction à 30 % dans le cadre d'un accord mondial ambitieux et global à Copenhague sur le changement climatique pour l'après-2012 à condition que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions d'émissions comparables et que les pays en développement plus avancés sur le plan économique apportent une contribution adaptée à leurs responsabilités et à leurs capacités respectives.»

sur le système d'échange de quotas d'émission² prévoyant de présenter, pour le mois de juin 2010, une analyse tenant compte des conclusions de la conférence de Copenhague. La communication s'accompagne de documents de travail des services de la Commission, qui présentent une analyse technique plus détaillée des points qu'elle aborde.

2. L'OBJECTIF ACTUEL DE 20 % DE REDUCTION DES EMISSIONS

Pour pouvoir apprécier les effets possibles de la mise en œuvre de l'objectif des 30 % de réduction d'émission, il est impératif d'analyser les conséquences actuelles de la réalisation de l'objectif des 20 %. Il n'est pas surprenant de constater que la crise économique a fortement influé sur les hypothèses qui avaient été formulées au moment où l'objectif des 20 % a été fixé, influence qui s'est toutefois manifestée de différentes façons.

La crise économique et le défi de la réalisation de l'objectif de 20 % de réduction

Entre 2005 et 2008, l'UE a réduit ses émissions à raison de 7 à 10 % par rapport aux niveaux de 1990³. Ainsi, lorsque la crise a éclaté, l'intensification des mesures de lutte contre le changement climatique et la hausse des prix de l'énergie avaient déjà entraîné une accélération du rythme de réduction des émissions de l'UE.

La crise a immédiatement provoqué une nouvelle réduction des émissions. En 2009, le niveau des émissions vérifiées dans le système d'échange de quotas d'émission était inférieur de 11,6 % à celui des émissions de 2008. Les prix du carbone ont chuté en conséquence, la tonne de CO₂ passant de quelque 25 EUR à 8 EUR au début de l'année 2009⁴. Mais cette chute des prix du carbone a montré que l'influence du système d'échange de quotas d'émission sur les entreprises et les consommateurs pouvait aussi varier en fonction de l'évolution de la situation économique.

Cette progression spectaculaire des efforts de réduction des émissions a fait que les émissions de gaz à effet de serre enregistrées en 2009 pour l'UE ont été inférieures de près de 14 % par rapport au niveau de 1990. Il est toutefois évident qu'avec la reprise de la production dans les secteurs à forte intensité énergétique comme celui de l'acier, on ne peut se contenter d'extrapoler ce taux de réduction et de le transposer dans l'avenir.

Certes, les coûts en valeur absolue liés à la réalisation de l'objectif des 20 % de réduction ont diminué. Dans l'analyse présentée 2008 et sur laquelle repose le paquet «Climat et énergie», les coûts liés à la réalisation de l'objectif fixé avaient été estimés au bas mot à 70 milliards EUR/an pour 2020⁵, dans l'hypothèse d'une croissance économique continue. Aujourd'hui, l'analyse prenant aussi en compte la récession⁶, le coût est désormais évalué à 48 milliards EUR (soit 0,32 % du PIB en 2020), ce qui correspond à une réduction d'environ 22 milliards EUR ou de 30 % par rapport au montant escompté il y a deux ans. Néanmoins, cette réduction des coûts en valeur absolue intervient dans un contexte de crise dans lequel les

² Directive 2009/29/CE.

³ Données basées sur les inventaires des États membres, secteur de l'aviation inclus, hors activités liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie (LULUCF).

⁴ Ils ont depuis légèrement augmenté pour atteindre entre 12 et 15 EUR.

⁵ Ce chiffre représente une augmentation du coût de l'énergie et non une réduction du PIB. Il comprend les investissements supplémentaires nécessaires ainsi que les économies d'énergie, mais pas les avantages en matière de qualité de l'air.

⁶ Dans l'analyse présentée en 2008, le rythme annuel moyen du PIB de l'UE pour la période 2005-2020 avait été estimé à 2,4 %. Dans l'analyse révisée, le rythme de progression annuel pour la même période n'est plus que de 1,7 %. Des informations supplémentaires figurent dans le tableau 4 de la partie II du document de travail des services de la Commission (SEC(2010) 650) qui accompagne la présente communication.

entreprises disposent désormais de moyens bien plus limités pour trouver à court terme les investissements nécessaires à leur modernisation et sont laissées dans une grande incertitude quant au temps nécessaire pour renouer avec la croissance. C'est l'interaction de plusieurs facteurs qui fait que le coût du paquet «Climat et énergie» est moindre aujourd'hui. Premièrement, le ralentissement de la croissance a de fait rendu l'objectif de 20 % moins contraignant. Deuxièmement, la hausse des prix du pétrole⁷ a agi comme un vecteur d'efficacité énergétique, puisqu'elle a provoqué une baisse de la demande d'énergie. Troisièmement, le prix du carbone devrait conserver son niveau faible, étant donné que les quotas non utilisés pendant la récession sont reportés sur les périodes suivantes.

Du fait de la souplesse du système d'échange de quotas d'émission, les effets de la crise se feront sentir pendant plusieurs années. La crise ayant laissé un grand nombre de quotas inutilisés, les entreprises auront la possibilité de reporter entre 5 et 8 % de leurs quotas alloués pour la période 2008-2012 sur la troisième phase fixée par la directive relative au système d'échange de quotas d'émission (2013-2020). De plus, la réalisation des objectifs liés aux énergies renouvelables et l'application de mesures relatives à l'efficacité énergétique auront pour effet de réduire encore le niveau des émissions. Le prix du carbone s'établira alors à un niveau bien inférieur à celui prévu en 2008⁸

Dans les secteurs concernés par le partage de l'effort⁹ mais qui ne relèvent pas du système d'échange de quotas d'émission, une situation similaire se fait jour, avec des niveaux de réduction variés selon les secteurs. La réalisation de l'objectif en matière d'énergies renouvelables et la mise en œuvre déjà en cours des initiatives relatives à l'efficacité énergétique rendront nécessaire l'adoption de mesures d'incitation appropriées pour atteindre l'objectif global que s'est fixé l'Union européenne, à savoir réduire de 10 % ses émissions par rapport aux niveaux de 2005 dans les secteurs ne relevant pas du système d'échange de quotas d'émission.

Dans le même temps, la crise a soumis l'économie européenne à une forte pression. Actuellement, les entreprises doivent faire face à une baisse de la demande et éprouvent des difficultés à trouver des sources de financement. Avec la baisse du prix du carbone, les recettes que les gouvernements tirent des enchères pourraient aussi se trouver divisées par deux, ce qui augmenterait la pression exercée sur les finances publiques et réduirait encore une autre source potentielle de financement public pour les mesures en faveur du climat. Dans les secteurs tels que ceux de l'électricité, du chauffage et des transports, il demeure toujours aussi vital de trouver les investissements nécessaires si l'on veut pouvoir espérer atteindre l'objectif qui a été fixé de porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie.

La révolution technologique verte

⁷ Le prix estimé du baril de pétrole dans le scénario de référence de 2007 était de 66 USD pour 2020, contre 88 USD dans le nouveau scénario de référence.

⁸ L'analyse d'impact tablait sur un prix du carbone à quelque 32 EUR (prix de 2008) dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission, dans un scénario de mise en œuvre intégrale du paquet «Climat et énergie» (y compris les mesures relatives aux énergies renouvelables et le recours aux crédits internationaux dans les limites maximales). D'après les nouvelles prévisions établies, le prix du carbone devrait atteindre 16 EUR en 2020 (en tenant compte des mesures relatives aux énergies renouvelables pour atteindre l'objectif des 20 % de réduction, sans recours aux crédits internationaux).

⁹ Relèvent de la décision sur le partage de l'effort (décision n° 406/2009/CE) toutes les émissions des secteurs auxquels ne s'applique pas le système d'échange de quotas d'émission, tels que les transports routiers, le secteur du chauffage, l'agriculture (hors LULUCF) et les déchets.

Beaucoup s'accordent désormais à dire que le développement de technologies écologiques et économes en énergie constituera l'un des principaux moteurs de croissance. Alors que dans le monde entier les pays s'efforçaient de stimuler leurs économies en crise au moyen de mesures de relance, on a observé chez les investisseurs une tendance claire à se tourner vers des infrastructures au service de modes de transport moins polluants, tels les transports publics, les systèmes intelligents de gestion du trafic, la production d'énergie à faible intensité de carbone, les réseaux électriques intelligents et le secteur de la recherche et développement dans le domaine des transports et des énergies propres. Des signes du passage à une économie à faible intensité de carbone se font jour à travers le monde, les pays voyant aussi dans l'option écologique le potentiel très important de création d'emplois qu'elle représente.

Le programme «Europe 2020» repose sur la conviction selon laquelle la base industrielle européenne doit se réorienter vers un avenir plus durable et exploiter les possibilités qui lui sont offertes grâce aux investissements dans les technologies dites «vertes» réalisés par l'Europe à un stade précoce. Toutefois, cette capacité de mener le jeu ne doit pas être considérée comme acquise.

Une chose est certaine: la concurrence mondiale est rude. Le secteur automobile européen est à l'avant-garde des efforts consentis pour réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves. En 2008, 17 % de la totalité des voitures particulières neuves vendues dans l'UE émettaient moins de 120 g/km, la part de marché de ces véhicules s'élevant même dans certains États membres à plus de 25 %. En 2009, des programmes de renouvellement des flottes automobiles ont encore contribué à améliorer la situation. Mais on a pu observer les mêmes progrès chez d'autres constructeurs, qui ont opéré un bond technologique en développant des véhicules hybrides et électriques.

Dans le domaine de l'énergie, les énergies renouvelables représentaient, en 2009, 61 % des nouvelles capacités de production d'électricité dans l'UE. Aujourd'hui, cependant, l'Europe n'est plus seule dans la course. Le baromètre «Renewable energy country attractiveness indices» 2010 classe les États-Unis¹⁰ et la Chine en tête des pays qui offrent les meilleures possibilités d'investissement dans les énergies renouvelables. Les États-Unis prévoient de doubler leur production d'énergie renouvelable d'ici à 2012. En 2009, la Chine a terminé en tête du classement mondial pour ce qui est de l'installation de parcs éoliens. Les constructeurs d'éoliennes chinois et indiens figurent désormais parmi les dix premiers. Actuellement, la majorité des panneaux photovoltaïques produits dans le monde proviennent de Chine et de Taïwan. Et ce au moment où la baisse du prix des matières premières, conjuguée à une efficacité et une productivité accrues, a réduit de moitié le prix des modules photovoltaïques en quelques années à peine. Ces secteurs sont en train d'acquiescer en peu de temps une dimension mondiale.

La sûreté des approvisionnements énergétiques est une autre raison qui justifie la nécessité d'un changement. La consommation d'énergie, après une baisse passagère en 2009, continue d'augmenter. Selon l'Agence internationale de l'énergie, d'ici à 2015, le secteur pétrolier pourrait avoir des difficultés à faire face à la demande croissante, ce qui entraînerait de nouvelles hausses des prix du pétrole et, partant, risquerait d'entraver la reprise économique. L'énergie d'origine nationale, telle que les énergies renouvelables, possède le grand avantage de limiter la dépendance à l'égard des importations.

Il est donc essentiel que l'Europe prenne les mesures nécessaires pour stimuler davantage le développement de ces secteurs sur son territoire. Mais alors que les mesures de relance sont

¹⁰ En particulier les États qui disposent de normes en matière de portefeuille de sources d'énergie renouvelables.

peu à peu supprimées et qu'une ère de restrictions budgétaires s'ouvre, les incitations se font plus rares. Certes, il existe d'autres facteurs susceptibles d'encourager le développement, tels que l'objectif concernant les énergies renouvelables, les normes en matière d'efficacité énergétique applicables aux produits et aux véhicules et les marchés publics écologiques. Mais l'objectif de 20 % de réduction a toujours été considéré comme un levier décisif pour la modernisation. Les investissements dans les solutions telles que la capture et le stockage du carbone sont fortement liés au signal donné par le prix du carbone sur le marché. Un carbone peu cher incite beaucoup moins au changement et à l'innovation.

Accroissement de l'écart par rapport à une trajectoire des 2 °C après 2020

Parvenir à limiter la hausse de la température à moins de 2 °C exigera de la part des pays développés de réduire leurs émissions à raison de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990¹¹. Pour atteindre un tel taux de réduction, on pourra compter en partie sur les efforts déployés par l'UE au-delà de ses frontières, mais une première estimation indique que l'UE devra tout de même réduire d'environ 70 % ses émissions sur son territoire. La trajectoire de réduction des émissions définie en 2008 devrait faire diminuer les émissions internes de l'UE de 20 % d'ici à 2020 et, sans autre changement, de 25 % d'ici à 2030. Cela ne permettra pas à l'UE d'atteindre le niveau d'ambition qu'elle s'est fixé pour 2050 au meilleur coût. Si les mesures nécessaires étaient reportées, l'UE et ses partenaires mondiaux devraient combler leur retard après 2020. L'Agence internationale de l'énergie a estimé, par exemple, que chaque année de retard d'investissement dans des sources d'énergie à faible intensité de carbone représentait à l'échelle mondiale entre 300 et 400 milliards USD supplémentaires sur la facture¹². Il y a donc lieu de définir la voie à suivre d'ici à 2050 afin de planifier l'investissement dans les meilleures conditions de coût et d'efficacité possibles.

La réalisation de l'objectif de 20 % de réduction d'ici à 2020 ne constituant pas un vecteur de changement aussi important qu'il était escompté en 2008, le risque existe pour l'UE de devoir fournir davantage d'efforts, y compris financiers, après 2020.

3. ANALYSE DE L'OBJECTIF DES 30 % DE RÉDUCTION

L'évolution de la situation ayant profondément changé la donne en ce qui concerne l'objectif des 20 % de réduction, il semble indispensable d'examiner dans le détail ce qu'il en est pour l'objectif des 30 % de réduction. Les conséquences économiques pour l'UE de la mise en œuvre d'un objectif de 30 % de réduction doivent être clarifiées. Selon toute probabilité, on ne pourra aller au-delà des 20 % de réduction qu'en renforçant les mesures existantes ou en adoptant de nouvelles. Dès lors se pose la question de savoir quelles pourraient être ces nouvelles mesures, quelles mesures actuelles pourraient être renforcées et comment pourraient-on les renforcer?

Les options exposées ci-après figurent parmi celles qui pourraient être envisagées par l'UE si la décision était prise de porter l'objectif de réduction des émissions à 30 %.

¹¹ Pour atteindre l'objectif de limitation à 2 °C de l'augmentation de la température, les pays en développement devront, ensemble, et notamment les plus avancés d'entre eux, limiter considérablement et de manière quantifiable, d'ici à 2020, la croissance de leurs émissions à un niveau inférieur de 15 à 30 % à celui auquel elles se situeraient en l'absence de mesures.

¹² Estimation fournie dans les Perspectives énergétiques mondiales pour 2009 de l'AIE: 500 milliards USD.

3.1. OPTIONS POSSIBLES POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF DES 30 % DE RÉDUCTION

Options possibles dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission

Principal vecteur de réduction des émissions, le système d'échange de quotas d'émission devrait être le point de départ des options visant à permettre de dépasser l'objectif des 20 % de réduction.

- *Recalibrer le système d'échange de quotas d'émission en «réservant» une part des quotas destinés à la mise aux enchères* - Si la décision politique était prise de relever l'objectif de réduction des émissions, la principale contribution du système d'échange de quotas d'émission à la réalisation d'un objectif relevé pourrait prendre la forme d'une diminution progressive de la quantité de quotas vendus aux enchères. L'abaissement du plafond dans le cadre de ce système relèverait le niveau de performance environnementale et aurait pour effet de renforcer l'effet d'incitation qu'exerce le marché du carbone. Une réduction des droits de mise aux enchères de l'ordre de 15 % pour l'ensemble de la période 2013-2020, soit l'équivalent de 1,4 milliard de quotas, pourrait suffire. Selon certaines prévisions, les recettes tirées de la mise aux enchères pourraient s'accroître de près d'un tiers car l'augmentation des prix du carbone devrait plus que compenser la réduction de la quantité de quotas vendus. L'utilisation que les États membres feront des revenus supplémentaires tirés de la mise aux enchères aura une incidence sur les investissements dans des solutions d'avenir produisant peu de carbone.
- *Récompenser les plus rapides qui investissent dans les technologies les plus performantes* - Le système d'étalonnage (*benchmarking*) offre la possibilité de repérer ceux qui progressent le plus rapidement en matière d'amélioration de leurs performances et de les récompenser en leur allouant, à titre gratuit, des quotas supplémentaires prélevés dans la réserve de quotas non alloués. Cette solution permettrait de dégager des fonds supplémentaires pour les sociétés désireuses d'innover.

Options technologiques

La réglementation peut contribuer à la réalisation d'objectifs plus ambitieux en matière de climat, notamment en promouvant le rendement énergétique et l'efficacité des ressources. Cela peut se traduire par l'adoption de normes applicables aux produits, telles que les mesures prises au titre de la directive «Éco-design»¹³ et les limites applicables aux émissions de CO₂ des véhicules¹⁴, et la mise en œuvre de la «stratégie numérique pour l'Europe»¹⁵. Les réseaux intelligents peuvent aider à changer le comportement des consommateurs, à améliorer l'efficacité énergétique et à accroître le taux de pénétration des énergies renouvelables. À titre d'exemple, les compteurs intelligents sont amortis, estime-t-on, en moins de quatre ans grâce à un accroissement de la productivité dû à une meilleure information des consommateurs et aux signaux donnés par les prix de l'énergie sur le marché.

Les taxes sur le carbone

L'introduction de taxes applicables aux émissions de CO₂ dans les secteurs ne relevant pas du système d'échange de quotas d'émission est une solution simple, fondée sur les mécanismes

¹³ Directive 2005/32/CE.

¹⁴ Règlement (CE) n° 443/2009.

¹⁵ COM(2010) 245.

de marché, pour promouvoir la réduction des émissions au niveau national ou européen. Adapter le régime fiscal applicable aux carburants ou aux biens de telle sorte qu'il tienne compte de la composante CO₂ est l'une des options que certains États membres appliquent d'ores et déjà, par exemple pour exploiter le fort potentiel de réduction que présente le secteur du chauffage, pour réduire l'intensité de carbone du parc automobile et pour améliorer l'efficacité des transports. L'analyse indique que cette solution pourrait grandement contribuer à atteindre les objectifs revus à la hausse et, selon le niveau et l'éventail d'application, générer des recettes très importantes pour les États membres, qui pourraient être affectées à des investissements visant à réduire les émissions de carbone et créateurs d'emplois au niveau local et favoriser la passation de marchés publics écologiques, comme le prévoit la directive sur la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie¹⁶.

Utiliser les politiques de l'UE comme vecteurs de réduction des émissions

L'UE pourrait continuer d'encourager les États membres, les régions et les villes à relever le niveau de leurs investissements dans les technologies à faible émission de carbone en orientant une plus grande part des fonds destinés à la politique de cohésion vers des investissements écologiques. Elle ne ferait ainsi qu'accélérer la tendance actuelle consistant à utiliser les fonds de cohésion de manière plus efficace pour promouvoir les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique et les transports publics. Cela constituerait également une alternative à l'utilisation des unités de quantités attribuées surnuméraires comme moyen de financement, laquelle porte atteinte à l'intégrité écologique du marché du carbone.

Du fait de l'existence de nombreux obstacles commerciaux et réglementaires, les possibilités de réaliser des économies d'énergie restent largement inexploitées. Améliorer le cadre de la politique en matière d'efficacité énergétique serait un moyen efficace de dépasser l'objectif des 20 % de réduction.

Les activités liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie, qui étaient exclues du paquet «Climat et énergie» adopté en 2008, offrent des possibilités supplémentaires de réduction des émissions. En outre, l'entretien et la restauration des puits naturels de carbone est nécessaire pour éviter que les émissions n'augmentent encore. Actuellement, des incertitudes de calcul¹⁷ et la volatilité¹⁸ rendent difficile l'évaluation de la prévisibilité à court terme des activités susvisées, de même que celle de leur contribution à la réalisation des objectifs de l'UE. Cependant, à mesure que se poursuivront les travaux consistant à établir des règles efficaces applicables à ces activités, ces dernières pourraient avec le temps contribuer de manière croissante à l'effort de réduction par l'amélioration des modes de culture et de la gestion forestière. Ainsi, la politique agricole commune pourrait être utilisée en particulier pour inciter les exploitants agricoles et forestiers à adopter des pratiques plus durables et, avec le temps, à contribuer davantage à l'effort de réduction des émissions.

Utiliser le poids des crédits internationaux

¹⁶ Directive 2009/33/CE.

¹⁷ Incertitudes liées, par exemple, à un manque de données ou de méthodes approuvées de mesure du carbone dans les forêts et dans les sols agricoles.

¹⁸ Volatilité due à la forte incidence de la variabilité des conditions météorologiques (par exemple, des tempêtes frappant des peuplements forestiers).

L'UE a été la première à constater que les efforts déployés au-delà de ses frontières pouvaient encourager le secteur privé à agir. Le mécanisme de développement propre (MDP) a donné naissance à plusieurs milliers de projets dans le monde et a souvent abouti à des réductions économiquement avantageuses. Il semble toutefois que ces initiatives se prêtent désormais davantage à la mise en œuvre de projets par les économies émergentes elles-mêmes, et un afflux abondant et prolongé de réductions à moindre coût dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE constitue un frein à l'innovation.

L'une des solutions pour renforcer le poids de l'action de l'UE serait de remplacer une partie de la demande de crédits générés au titre du mécanisme de développement propre par de nouveaux crédits sectoriels¹⁹. Cela réorienterait le financement par le marché du carbone vers des mesures offrant un potentiel de réduction des émissions de carbone plus élevé (comme par exemple dans le secteur de l'électricité dans les économies en développement les plus avancées), et cette mesure pourrait être liée à l'utilisation de systèmes tels qu'un multiplicateur²⁰ pour les crédits traditionnels générés au titre du développement propre (comme dans les projets relatifs au gaz industriel). Cela pourrait générer d'importantes réductions supplémentaires dans les pays en développement et contribuer ainsi à l'effort global consenti par l'UE, offrant par là même aux pays les moins développés (PMD) davantage de possibilités de bénéficier du mécanisme de développement propre.

En ce qui concerne les émissions maritimes, l'UE continuera à rechercher un accord international dans le cadre de l'OMI et de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (UN-FCCC). Comme convenu dans le paquet «Climat et énergie», l'UE prendra les dispositions nécessaires pour aller de l'avant si aucun accord de ce type n'est conclu d'ici au 31 décembre 2011.

Des progrès importants ont été accomplis à Copenhague quant à la définition de règles internationales strictes visant à accélérer le rythme de la lutte contre la destruction des forêts tropicales. La coopération entre les pays en développement dans lesquels se trouvent des forêts tropicales, les États membres de l'UE et la Commission devrait être renforcée. L'UE pourrait partiellement remplir les objectifs renforcés grâce à des crédits internationaux de réduction des émissions satisfaisant aux normes appropriées en matière d'intégrité de l'environnement.

3.2. LE DEFI DE LA REALISATION DE L'OBJECTIF DES 30 % DE REDUCTION

Le fait que l'objectif des 20 % de réduction semble aujourd'hui plus facile à atteindre que ce qu'on ne pensait en 2008 a une certaine incidence sur la gageure que représente la réalisation de l'objectif des 30 %. En valeurs absolues, le montant estimé à 70 milliards EUR pour 2020 au début de l'année 2008 suffirait pour permettre à l'UE d'effectuer la moitié du chemin

¹⁹ L'article 11 *bis*, paragraphe 5, de la directive relative au système d'échange de quotas d'émission (2009/29/CE) contient la base juridique en vertu de laquelle la Communauté peut conclure des accords avec des pays tiers pour l'attribution de crédits sectoriels dans le cas où les négociations d'un accord international sur le changement climatique n'auraient pas abouti au 31 décembre 2009.

²⁰ Dans le cas d'un multiplicateur de 2, par exemple, pour chaque tonne émise dans une installation relevant du système d'échange de quotas d'émission, il faudrait restituer deux tonnes de crédits générés au titre du mécanisme de développement propre. De cette manière, chaque crédit généré au titre du mécanisme de développement propre utilisé pour compenser une tonne émise en Europe aurait pour effet connexe d'entraîner une nouvelle réduction d'une tonne dans un pays en développement.

nécessaire pour passer de 20 à 30 % de réduction, dans un contexte où l'économie de l'UE est toutefois plus limitée.

Le coût total additionnel que l'Europe aurait à supporter pour passer de l'objectif actuel des 20 % de réduction à un objectif de 30 % serait d'environ 33 milliards EUR pour 2020, soit 0,2 % du PIB. Selon les estimations, pour parvenir à une réduction de 30 %, il faudrait que le prix du carbone dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE soit d'environ 30 EUR/tonne de CO₂, ce qui correspond au niveau de prix jugé nécessaire en 2008 pour atteindre l'objectif de réduction de 20 %. Les émissions internes diminueraient de 25 % par rapport aux niveaux de 1990 et le pourcentage restant serait couvert au moyen de quotas prélevés dans la réserve et de crédits internationaux²¹.

Le coût total d'une réduction de 30 % des émissions, comprenant les coûts liés à la réalisation de l'objectif des 20 %, est estimé à 81 milliards EUR, soit 0,54 % du PIB²².

Si l'on se souvient qu'au début de l'année 2008, le coût du paquet «Climat et énergie» avait été estimé à 70 milliards EUR ou 0,45 % du PIB pour 2020, on constate que pour atteindre l'objectif de 30 % de réduction, le coût serait majoré de 11 milliards EUR par rapport aux estimations de coût en valeurs absolues du paquet «Climat et énergie» en 2020 établies en 2008.

Les coûts ont certes clairement diminué, mais la baisse de la rentabilité des entreprises et du pouvoir d'achat des consommateurs et l'accès plus limité aux prêts bancaires ont aussi amoindri la capacité de l'UE d'investir dans les technologies à faible intensité de carbone; seuls le retour de la croissance et la prise d'initiatives visant à privilégier la croissance dans ces secteurs permettront de remédier aux conséquences de la crise.

Comment la charge supplémentaire sera-t-elle répartie?

Il ressort de l'analyse que le secteur de l'électricité est celui qui offre le potentiel de réduction des émissions le plus important en raison des effets conjugués de la maîtrise accrue de la demande et de la diminution des investissements des fournisseurs dans les technologies à forte intensité de carbone. Une grande partie des capacités de production d'électricité vieillissantes devra être remplacée au cours des dix prochaines années; le fait de recourir à des solutions à faible intensité de carbone à cette fin offrirait des possibilités importantes de réduction. Certains des secteurs industriels relevant du système d'échange de quotas d'émission (par exemple, les raffineries) offrent un important potentiel de réduction réalisable dans de bonnes conditions d'économie et d'efficacité. Dans les secteurs concernés par le partage de l'effort, les ménages et les services jouent un rôle majeur dans la réduction des émissions de CO₂, et notamment des émissions provenant des installations de chauffage. Dans le secteur agricole, l'expérience acquise dans certains États membres laisse penser que l'on pourrait peut-être encore réduire les émissions de méthane et de protoxyde d'azote provenant de l'agriculture intensive, même s'il convient d'abord d'en évaluer le coût avec précision.

Pour ce qui est de la répartition géographique, le potentiel de réduction des émissions jugé nécessaire pour passer d'un objectif de 20% à un objectif de 30% de réduction est proportionnellement plus élevé dans les États membres pauvres. Il faudra mobiliser des ressources financières publiques et privées pour réduire davantage les émissions sans

²¹ Selon les dispositions de la législation en vigueur.

²² Estimation de coût tenant compte de la réalisation de l'objectif des 20 % d'énergies renouvelables.

compromettre la croissance économique. En ce sens, la politique de cohésion de l'UE constitue un instrument important.

L'analyse montre également qu'en termes relatifs, dans le cas d'un objectif de 30 % de réduction, la répartition rationnelle des efforts entre les secteurs relevant du système d'échange de quotas d'émission et les autres secteurs demeure largement semblable à celle constatée dans le cas de l'objectif de 20 % de réduction. Si l'on passait à un objectif de 30 % en 2020, le plafond d'émission fixé dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission serait de 34 % contre 21 % actuellement par rapport aux niveaux de 2005, tandis que l'objectif global pour les secteurs ne relevant pas du système d'échange serait de 16 %, contre 10 % actuellement par rapport aux niveaux de 2005.

L'analyse qui figure dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne la présente communication a été effectuée à l'échelle de l'UE. L'adoption éventuelle d'un objectif de 30 % de réduction exigerait que l'on décide d'une combinaison spécifique d'options concernant la clé de répartition des réductions supplémentaires. Une analyse détaillée de l'incidence au niveau des États membres et des secteurs économiques ne pourra se faire que sur la base d'options spécifiques.

3.3. AUTRES EFFETS LIÉS À LA RÉALISATION D'UN OBJECTIF DE 30 % DE RÉDUCTION

La réalisation d'un objectif de réduction de 30 % ne peut être prise en considération de manière isolée. Outre la mise en œuvre même de cet objectif, on pourra observer différents phénomènes connexes.

À titre d'exemple, les incitations à l'innovation, qui avaient disparu dès lors que l'objectif des 20 % était devenu plus facile à atteindre, devraient réapparaître. Ce point est très important car les technologies à faible intensité de carbone nécessitent généralement une main-d'œuvre plus importante que les secteurs traditionnels et renforcent la sûreté des approvisionnements énergétiques. La mise en œuvre d'un objectif de 30 % de réduction aurait pour effet de réduire les importations de pétrole et de gaz d'environ 40 milliards EUR en 2020, dans l'hypothèse d'un prix du baril de pétrole à 88 USD en 2020. Les investissements seraient donc destinés à promouvoir les emplois dits «verts» dans les technologies à faible intensité de carbone de l'UE, telles que la constitution d'un parc immobilier plus efficace sur le plan énergétique. L'analyse macro-économique montre généralement que les effets sur l'emploi sont globalement limités, même s'il existe des différences sectorielles, mais la situation est tout autre lorsque les recettes tirées des enchères et les taxes sur le carbone sont utilisées à bon escient. Des mesures de recyclage et de perfectionnement de la main-d'œuvre seront également nécessaires, et les systèmes d'enseignement et de formation devront être adaptés à ces nouveaux défis, comme l'explique l'initiative phare de la stratégie «Europe 2020».

Marchés mondiaux des technologies à faible intensité de carbone et avantages associés en matière de qualité de l'air

Le fait de prendre les devants assurera à l'Europe des retombées durables importantes sur sa compétitivité et lui permettra de conserver une position solide sur un marché mondial des technologies à faible intensité de carbone à la croissance rapide.

La qualité de l'air devrait aussi bénéficier de retombées positives. Si l'objectif des 30 % de réduction était atteint, on aurait besoin de moins d'équipements de lutte contre la pollution pour réduire les autres polluants tels que les particules, le dioxyde de soufre et les métaux

lourds, de sorte que les coûts liés à la réalisation des objectifs de la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique s'en trouveraient diminués d'environ 3 milliards EUR en 2020. L'amélioration de la qualité de l'air aurait également des effets positifs sur la santé qui, selon les estimations, représenteraient entre 3,5 et 8 milliards EUR en 2020²³. Ces avantages associés ne sont pas pris en compte dans l'estimation des coûts liés à la réalisation d'un objectif de 30 % de réduction.

4. ÉVALUATION DU RISQUE DE FUITE DE CARBONE

Un aspect important de la politique de l'UE en matière de climat concerne les «fuites de carbone» et la nécessité de les éviter. Il existe un risque, en l'absence d'efforts suffisants au niveau mondial, que des mesures prises au niveau national conduisent à un glissement de parts de marché en faveur d'installations moins performantes à l'extérieur, augmentant ainsi le niveau d'émissions dans le monde. Les avantages et désavantages concurrentiels dépendent bien sûr d'une variété de facteurs en dehors du prix du carbone, mais plus il y a de pays concurrents qui s'engagent à fournir des efforts comparables pour réduire leurs émissions, plus le risque de fuite de carbone diminue. Il est admis dans le paquet «Climat et énergie» que ce risque doit être surveillé, et des mesures de prévention appropriées ont été prévues.

Le fait que le prix du carbone soit moins élevé qu'il n'avait été prévu initialement a des conséquences sur le débat relatif aux fuites de carbone. De plus, en raison de la diminution des émissions, il est probable que les secteurs à forte intensité énergétique qui relevaient déjà du système d'échange de quotas d'émission avant 2013 se trouveront à la fin de la seconde période du système d'échange de quotas d'émission, en 2012, avec un nombre considérable de quotas alloués à titre gratuit non utilisés, qui pourront être reportés sur la troisième phase (2013-2020). Ces secteurs occuperont alors dans une position concurrentielle comparativement plus favorable au niveau mondial que ce que ne prévoyaient les estimations de 2008.

La législation relative au système d'échange de droits d'émission prévoit la présentation d'un rapport d'ici juin 2010 pour examiner la question des fuites de carbone au regard des conclusions des négociations internationales en matière de climat. La poursuite des négociations au sein de la CCNUCC rend difficile une évaluation définitive. Il est cependant évident que la mise en œuvre de l'accord de Copenhague serait un pas dans la bonne direction. L'ensemble des pays développés et les principaux pays en développement – qui forment ensemble le noyau dur de la concurrence pour les industries à forte intensité énergétique de l'UE – se sont pour la première fois officiellement engagés à prendre des mesures concrètes pour réduire leurs émissions.

On estime que l'incidence sur la production de l'objectif de 20 % de réduction de l'UE, dans l'hypothèse où les autres parties mettent en œuvre leurs objectifs les moins contraignants, se limiterait à moins de 1 %, les secteurs des produits chimiques organiques, inorganiques et des engrais étant les plus durement touchés avec une perte de production de 0,5 %, 0,6 % et 0,7 % respectivement. Seul le secteur «autres produits chimiques» subirait une perte plus lourde (2,4 %). Comparé à l'hypothèse d'une mise en œuvre unilatérale par l'UE de son objectif de 20 %, certains secteurs à forte intensité énergétique de l'UE se trouveraient dans une position légèrement plus favorable, alors que pour d'autres secteurs cela ne ferait aucune différence. Étant donné les incertitudes qui accompagnent la mise en œuvre de l'accord de Copenhague,

²³ Ce qui contribuera à la réalisation des objectifs de la stratégie thématique sur la pollution atmosphérique – COM(2005) 466.

la Commission estime que les mesures sur lesquelles un accord a déjà été trouvé pour aider les industries à forte intensité énergétique (quotas alloués à titre gratuit et accès aux crédits internationaux) sont toujours justifiées pour le moment.

Passer à un objectif de 30 % de réduction

L'analyse macroéconomique montre qu'une augmentation de l'effort de l'UE à 30 %, tandis que les autres parties se borneraient à respecter leurs objectifs les moins ambitieux, par rapport au paquet «Climat et énergie» aurait des conséquences limitées sur la production des industries à forte intensité énergétique de l'UE, pour autant que les mesures spéciales prévues pour ces industries restent en place. On estime que porter l'objectif de l'UE à 30 % entraînerait une perte de production supplémentaire d'environ 1 % pour les métaux ferreux et non ferreux, pour les produits chimiques et pour d'autres industries énergivores comparé à un objectif de 20%. Les incidences pour les secteurs des produits chimiques organiques et inorganiques, des engrais et des «autres produits chimiques» s'élèveraient alors à 0,9 %, 1,1 %, 1,2 % et 3,5 % respectivement. Le risque de fuite de carbone diminuerait à mesure que les principaux partenaires commerciaux appliqueraient leurs engagements les plus contraignants.

L'observation des fluctuations d'émissions des industries à forte intensité énergétique n'a jusqu'à présent pas permis de tirer de conclusions quant à la mesure dans laquelle la politique sur le climat de l'UE influe sur la délocalisation d'activités économiques en dehors de l'Europe. D'une part, les émissions des secteurs énergivores ont considérablement diminué ces dernières années. Les quotas alloués à titre gratuits qui n'ont pas été utilisés ont été monétisés. D'autre part, l'investissement dans les technologies à faible intensité de carbone dans les secteurs à faible intensité énergétique a renforcé leur productivité globale.

Dans certains cas, les fuites de carbone peuvent entraîner d'autres effets que la perte de compétitivité. Pour certains États membres à la périphérie de l'Union qui sont géographiquement proches de pays tiers, elles peuvent avoir des effets en matière de sécurité énergétique. C'est le cas, par exemple, des États baltes, du fait de la situation unique de leurs marchés de l'électricité. C'est l'une des raisons pour lesquelles le système d'échange de quotas d'émission a déjà prévu une exemption optionnelle et partielle de mise aux enchères intégrale pour ces pays. Des investissements dans le réseau de transport peuvent aider à réduire les risques en matière de sûreté des approvisionnements dans le secteur de l'électricité. En outre, la Commission suivra de près l'évolution de la situation et pourra, si nécessaire, prendre des mesures pour favoriser la sûreté dans ce secteur et assurer une concurrence équilibrée sur les marchés de l'électricité.

Options pour faire face aux fuites de carbone

Le principal problème en matière de fuites de carbone est la différence concurrentielle entre l'UE et les pays tiers. Il existe trois manières de faire face à ce problème: en apportant un soutien plus grand aux industries à forte intensité énergétique en continuant à leur allouer des quotas à titre gratuit, en augmentant les coûts d'importation pour compenser l'avantage dont jouissent les pays qui n'appliquent pas de politique de réduction des émissions de CO₂ ou en prenant des mesures pour que les autres pays fournissent un effort d'un niveau proche de celui consenti par l'UE.

Étant donné les incertitudes qui entourent les engagements pris à Copenhague, le passage à un objectif de réduction de 30 % pourrait s'accompagner de mesures complémentaires. Ces

mesures auraient aussi pour effet de pousser les pays à relever le niveau de leur engagement dans un accord international.

Le moyen le plus évident de contribuer à uniformiser les règles du jeu par une action au sein de l'UE est de maintenir l'allocation de quotas à titre gratuit.

Comme le prévoit la législation en vigueur, il serait également possible *d'inclure les importations dans le système d'échange de quotas d'émission*. Des propositions spécifiques ont été faites en ce sens qui ont conduit à l'intégration des activités aériennes dans le système susmentionné. Dans ce scénario, des quotas devraient être achetés sur le marché pour couvrir les émissions de certaines marchandises importées. Des propositions similaires sont actuellement à l'étude aux États-Unis et il serait naturellement souhaitable que de telles initiatives soient prises conjointement avec des partenaires de ce type.

Cela soulève des questions plus larges concernant la politique commerciale de l'UE et plus généralement son intérêt dans un système commercial ouvert: un certain nombre d'économies émergentes ont déjà exprimé des inquiétudes sur ce point et il convient de reconnaître que les efforts des pays développés et des pays en développement ne suivront pas le même rythme. Par ailleurs, il faut tenir compte des effets qu'aurait l'augmentation des coûts d'importations d'intrants pour les fabricants de l'UE. De plus, une telle mesure pourrait potentiellement être contournée: les importations de l'UE pourraient provenir des producteurs de pays tiers les plus «propres», dont la production «moins propre» serait réservée à un usage national.

L'intégration des importations dans le système d'échange de quotas d'émission en soi devrait être soigneusement préparée afin de s'assurer que le système est compatible avec les règles de l'OMC. Il pourrait être difficile de mettre en œuvre un système qui cherche à définir en détail la teneur en carbone de chaque catégorie de marchandises, mais ce niveau de précision pourrait être nécessaire: cela signifie que le système pourrait au mieux être envisageable pour un nombre limité de marchandises standardisées, comme le ciment ou l'acier. De plus, il faudrait définir une teneur moyenne en carbone UE pour chaque catégorie de marchandises. Cela représenterait une charge administrative et nécessiterait de trouver un accord sur cette valeur moyenne, ce qui exigerait sans doute un processus difficile et très long. En outre, il serait difficile de vérifier le niveau de performance de différentes installations dans les pays tiers sans un système de suivi et de notification très sophistiqué dans ces installations.

Plusieurs moyens permettraient à une action de l'UE d'aider à *rapprocher les mesures de réduction des émissions de CO₂ des autres pays des mesures prises par l'UE*, réduisant l'écart concurrentiel entre les industries à forte intensité énergétique. Cela permettrait d'éviter les phénomènes de «cavaliers seuls» et la concurrence déloyale des pays tiers.

Par exemple, l'UE devrait envisager d'appliquer une approche plus ciblée de la nature et de la reconnaissance des crédits internationaux dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission. Les différentes options consistent à redoubler d'efforts pour progresser vers des crédits sectoriels reposant sur des seuils de crédit ambitieux (excepté pour les pays les moins avancés) et à restreindre l'utilisation de crédits du mécanisme de développement propre générés dans les secteurs à forte intensité énergétique (acier, ciment et aluminium) dans les pays tiers qui ne font pas partie des pays les moins avancés. Il conviendrait également d'envisager une consolidation de l'intégrité environnementale des crédits du mécanisme de développement propre provenant des pays qui ne participent pas de manière adéquate aux efforts internationaux en matière de climat. Une option prometteuse consisterait pour ce faire

à appliquer un coefficient multiplicateur, par exemple en prévoyant que deux crédits du mécanisme de développement propre seraient rendus pour une tonne de CO₂ émise dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission. Ces idées pourraient s'inscrire dans des accords bilatéraux relatifs aux crédits sectoriels qui seraient passés entre l'UE et un certain nombre de pays tiers. Par exemple, l'UE prendrait l'engagement de soutenir un projet pilote en vue d'un accord UE/Chine de crédits sectoriels pour l'acier.

D'autres approches consisteraient à ce que l'UE fournisse des efforts accrus pour aider ses partenaires à atteindre son propre niveau d'action en matière de climat et à réduire les écarts concurrentiels. Dans le cas des pays en développement et émergents, cela passerait par des transferts de technologie. Pour les partenaires plus développés, l'évolution rapide d'un marché international du carbone couvrant dans un premier temps les secteurs à plus forte intensité énergétique dans le monde rendrait inutile l'adoption de mesures spéciales.

5. CONCLUSION

Depuis que l'UE a adopté des décisions historiques en matière de lutte contre le changement climatique en 2008, la crise économique a entraîné des changements fondamentaux dans le paysage politique et économique de l'UE dans lequel s'inscrit la politique de l'UE dans le domaine. La pression sur l'économie de l'Union est intense. Quoi qu'il en soit, l'Union a raison de maintenir un engagement solide en faveur d'une action pour lutter contre le changement climatique. Contenir l'élévation de la température mondiale reste l'un des plus grands défis auxquels doit faire face la génération actuelle. L'UE a été la première à montrer que des mesures concrètes et efficaces pouvaient être prises pour renverser la tendance des émissions de gaz à effet de serre à augmenter sans pour autant freiner la croissance économique. Elle restera à l'avant-garde des efforts internationaux en mettant en œuvre le paquet «Climat et énergie».

La mise en œuvre de mesure de réduction des émissions de gaz à effet de serre joue un rôle moteur dans la modernisation de l'économie européenne, en canalisant les investissements et l'innovation vers des secteurs à fort potentiel de croissance et d'emploi dans le futur. Comme il est inscrit dans la stratégie «Europe 2020», assurer une prospérité durable pour l'avenir est un point essentiel de toute stratégie crédible.

La présente communication a montré comment l'évolution de la situation mondiale a modifié les objectifs fixés en 2008. Si le coût absolu de la mise en œuvre de l'objectif de 20 % de réduction d'émissions a diminué, soulageant les entreprises qui livrent la bataille de la reprise, il se pourrait aussi que l'efficacité d'un objectif à 20 % en tant que vecteur de changement se trouve diminuée. Ceci à un moment où les contraintes économiques sont nombreuses, tant pour les gouvernements que pour les entreprises.

Il est donc important d'analyser les conséquences directes d'un éventuel passage à l'objectif de 30 de réduction d'émissions. La décision politique de changer ainsi d'objectif ne peut être prise sans tenir compte du contexte international. À l'heure actuelle, les conditions nécessaires à ce changement d'objectif ne sont pas réunies, mais il faut également prendre pleinement conscience des conséquences économiques qu'une telle décision entraînerait dans l'Union. Tant le contexte international que l'analyse économique donnent à penser que le passage à l'objectif de 30 % devrait rester une option viable pour l'UE: nous devrions être prêts à agir dès que les conditions permettront de prendre cette décision.

Entretemps, nous devons redoubler nos efforts pour collaborer avec nos partenaires internationaux et les encourager afin que nous puissions atteindre le niveau d'ambition nécessaire pour que les efforts mondiaux garantissent la limite au changement climatique envers laquelle nous sommes tous engagés à agir.

La Commission continuera de suivre la situation, et notamment de surveiller la compétitivité de l'industrie de l'UE par rapport à celle de ses principaux concurrents internationaux, en particulier ceux qui n'ont pas encore entrepris d'action convaincante en matière de lutte contre le changement climatique. De plus, la Commission actualisera son analyse en tenant compte de l'évolution de la situation et des négociations internationales en matière de climat, afin d'apporter des éléments d'information au débat en cours au Conseil et au Parlement européen sur le contenu de la présente communication.

ANNEXE 2 : note du MDDI concernant le Conseil **« Environnement » du 11 juin 2010**

Les ministres de l'environnement ont pris acte de l'état des travaux sur quatre propositions législatives, à savoir

- déchets électriques et électroniques
- restriction de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques
- mise sur le marché et utilisation des produits biocides
- normes de performance en matière d'émissions pour les nouveaux véhicules commerciaux légers dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers.

Déchets électriques et électroniques / Restriction de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques

En date du 3 décembre 2008, la Commission européenne a adopté une proposition de directive sur les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) et une proposition de directive sur la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques. Les directives proposées visent à faire face au flux en augmentation rapide des déchets d'équipements électriques et électroniques; elles complètent les mesures communautaires concernant la mise en décharge et l'incinération des déchets. Grâce à l'augmentation du recyclage des équipements électriques et électroniques prévue par la proposition de directive sur les DEEE, on limitera la quantité totale de déchets devant faire l'objet d'une élimination finale. Il incombera aux producteurs de reprendre et de recycler les équipements électriques et électroniques. Cela les incitera à concevoir les équipements électriques et électroniques de façon à les rendre moins polluants, compte tenu dûment des aspects relatifs à la gestion des déchets. Les consommateurs pourront se défaire gratuitement de leurs vieux équipements. Pour empêcher la production de déchets dangereux, la proposition de directive sur la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques prévoit le remplacement de différents métaux lourds et de retardateurs de flammes bromés dans les nouveaux équipements électriques et électroniques à partir du 1er janvier 2008.

La directive sur les DEEE, qui repose sur l'article 175 du traité, couvrira tous les équipements électriques et électroniques utilisés par les consommateurs et qui ne sont actuellement pas traités avant d'être brûlés dans des incinérateurs ou mis en décharge²⁴. Elle couvre également une large gamme d'équipements électriques et électroniques utilisés à des fins professionnelles, tels que le matériel des technologies de l'information (TI) et des télécommunications, qui n'est pas suffisamment recyclé à l'heure actuelle.

La directive sur les déchets électroniques complète le droit communautaire sur l'élimination des déchets, notamment les directives sur la mise en décharge et l'incinération des déchets, et suit l'exemple d'autres directives particulières sur d'autres flux de déchets, telles que la directive sur les véhicules en fin de vie, qui vient d'être adoptée. Étant donné qu'à l'heure actuelle plus de

²⁴

Tels que les gros appareils électroménagers (frigos, machines à laver, etc.), les petits équipements électroménagers (grille-pain, sèche-cheveux, etc.), les jouets, les postes de télévision, les magnétoscopes....

90 % des déchets électroniques sont éliminés ou broyés sans le moindre traitement préalable, la dépollution et un recyclage adéquat de ces déchets sont les principaux objectifs de la proposition. Un traitement préalable et un recyclage adéquats ne sont toutefois possibles que s'il existe un ramassage sélectif des déchets électroniques. En conséquence, les États membres devront organiser ce ramassage auprès des ménages. Les producteurs devront alors emporter les déchets à partir d'installations de ramassage désignées. De là, les déchets devront être envoyés dans des installations de traitement agréées, où le traitement des déchets pourra continuer conformément aux normes fixées par la directive. Les normes de traitement prévoient des pourcentages minimaux de valorisation de ces déchets. Ces pourcentages seront appliqués avant 2006 au plus tard. Le taux de valorisation devra se situer entre 70 et 90 % selon les catégories de produits.

Conformément au principe du pollueur-payeur, les producteurs doivent organiser et financer le traitement, la valorisation et l'élimination des déchets. L'entrée en vigueur de l'obligation de financer sera repoussée de cinq ans de façon à réduire l'impact pour les producteurs de l'exigence de financement concernant les déchets provenant de produits mis sur le marché avant l'entrée en vigueur de la législation ("déchets historiques").

La directive proposée sur la limitation de l'utilisation de certaines substances dangereuses dans les équipements électriques et électroniques, qui repose sur l'article 95 du traité, introduit une exigence de substitution pour les substances contenues dans les équipements électroniques qui posent les plus graves problèmes environnementaux au cours de l'élimination et du recyclage de ces déchets. Cette exigence soutiendra les efforts déployés actuellement en vue de remplacer ces substances par d'autres moins dangereuses. Conformément à la directive sur les véhicules en fin de vie, les substances visées sont les métaux lourds, le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent.

En outre, deux types de retardateurs de flammes bromés, le PBB et le PBDE, doivent être remplacés avant le 1er janvier 2008. Le remplacement du PBB et du PBDE ne doit pas conduire à un affaiblissement des normes anti-incendie. En conséquence, la directive prévoit des exemptions à l'exigence de substitution dans les cas où une telle substitution est impossible.

Pour ce qui est de la directive DEEE, les principaux points en discussion concernent le champ d'application, le taux de collecte séparée ainsi que la définition et le rôle du producteur.

La présidence ES ayant réussi à consolider la notion de producteur – ceci à l'opposé de ce que la Commission avait préconisé dans sa proposition – les deux problèmes majeurs auxquels aura à faire face la présidence BE sont le champ d'application, y compris les exclusions, et le taux de collecte séparée.

Pour ce qui est de la directive ROH's, les principaux points en discussion concernent le champ d'application, la liste de substances interdites et les exemptions à l'interdiction. Les deux problèmes majeurs auxquels aura faire face la présidence BE sont les exclusions ainsi que la liste des substances interdites, y compris les critères de révision.

Mise sur le marché et utilisation des produits biocides

En juin 2009, la Commission a présenté une proposition de règlement qui vise à renforcer la protection contre les biocides.

La proposition de règlement prévoit, tout d'abord, une élimination progressive des substances les plus dangereuses (comme celles pouvant causer des cancers ou des problèmes de fertilité)

en privilégiant, si possible, l'utilisation de substances alternatives. Ce texte prévoit également d'intégrer de nouvelles règles pour certains objets (meubles, vêtements, etc.) qui sont traités avec des biocides et qui ne sont, à ce jour, pas couverts par la législation existante. Sur ce dernier point, ces produits ne pourront être traités qu'avec des biocides autorisés et seront étiquetés de manière à ce que les consommateurs puissent effectuer leur choix en toute connaissance de cause.

La proposition de règlement prévoit, ensuite, une simplification des procédures existantes afin d'inciter les entreprises à développer des produits plus sûrs contre les parasites nuisibles et les microbes.

Enfin, la proposition de règlement prévoit de mettre en place une autorisation centralisée des biocides afin de promouvoir l'utilisation de ceux qui présentent un risque faible au sein de l'Union européenne

Débat d'orientation Conseil environnement du 22 décembre 2009

Le débat s'est concentré sur les principales modifications apportées par la refonte législative exposées ci-après.

– Procédure d'autorisation centralisée

Un soutien large, presque unanime, s'est manifesté en faveur du principe de l'autorisation centralisée des produits, option venant s'ajouter au système en vigueur d'autorisations nationales assorties d'une reconnaissance mutuelle. Certains ont toutefois fait valoir qu'il faut maintenir les procédures nationales afin de prendre en compte les conditions particulières d'utilisation dans les différents Etats membres.

En ce qui concerne le champ d'application de la procédure d'autorisation centralisée, les vues étaient assez variées. Certains Etats membres proposaient que les produits associant faible risque et faible exposition, ainsi que d'autres produits caractérisés par une faible exposition y soient inclus, tandis que d'autres soutenaient la proposition de la Commission de commencer avec les nouvelles substances actives et les produits à faible risque et que d'autres suggéraient encore d'autres solutions.

Il a également été souligné qu'une procédure d'autorisation centralisée ne doit pas causer une charge excessive pour les PME, notamment sous la forme de redevances.

– Critères d'exclusion

Un grand nombre de délégations se sont félicitées de la proposition de la Commission de fixer des critères permettant de recenser les substances actives dont l'utilisation dans les produits biocides serait interdite en raison de leurs propriétés intrinsèques de danger. Les délégations et la Commission ont décidé que les risques environnementaux devraient être ajoutés à la liste des critères d'exclusion. En outre, un large accord s'est dégagé pour que des substances actives satisfaisant aux critères d'exclusion puissent être autorisées lorsque certains critères sévères de risque ou de nature socio-économique sont remplis.

- Articles et matériaux traités

Les délégations ont marqué leur accord sur l'inclusion dans le champ d'application du règlement de tous les articles et matériaux traités avec des produits biocides ou qui en comprennent, tels que les meubles, les textiles et les matières entrant en contact avec les denrées alimentaires. Un large accord s'est également dégagé pour exiger que les articles dont la fonction primaire est d'être biocides soient autorisés en tant que produits biocides. Toutefois, certaines délégations ont souligné la nécessité d'adopter une approche pratique et proportionnée, notamment en ce qui concerne l'étiquetage.

A part les thèmes ayant fait l'objet du débat d'orientation, les principaux points en discussion concernent les conditions et modalités de l'autorisation communautaire et le rôle de l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA).

Normes de performance en matière d'émissions pour les nouveaux véhicules commerciaux légers dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires légers

La Commission européenne a présenté le 28 octobre 2009 une proposition visant à réduire à 175 grammes par kilomètre les émissions moyennes de CO₂ des véhicules utilitaires légers (camionnettes). La proposition sera mise en œuvre progressivement entre 2014 et 2016 et comporte un objectif plus lointain de réduction des émissions à 135 g/km d'ici à 2020. La forme de la proposition est semblable à celle des propositions relatives aux voitures particulières adoptées à la fin de 2008. Il s'agit de l'un des derniers éléments manquants de la stratégie européenne visant à optimiser la consommation de carburant des véhicules utilitaires légers, qui sont responsables d'environ 15 % des émissions totales de carbone de l'UE. La proposition insiste sur la détermination de l'UE à mettre en place des mesures concrètes pour respecter ses engagements en matière d'émissions de gaz à effet de serre dans la perspective de la conférence de Copenhague sur le climat.

Comment fonctionnera ce texte législatif?

La législation en projet s'inspire largement du règlement relatif aux émissions de CO₂ des voitures particulières. Elle prévoit une réduction progressive à 175 g/km, de 2014 à 2016, des émissions moyennes de CO₂ des camionnettes neuves. À long terme, elle vise une réduction des émissions moyennes à 135 g/km d'ici à 2020. Les limites d'émission sont fixées en fonction du poids du véhicule, selon une courbe de valeurs limites. La courbe est définie sur la base d'une moyenne de 175 g de CO₂ par kilomètre pour l'ensemble du parc automobile. Les constructeurs devront garantir que les véhicules mis en circulation dans l'UE à partir de 2014 – à raison de 75 % du total des véhicules – présenteront des émissions moyennes qui se trouveront sous la courbe des valeurs limites. En 2015, ce pourcentage passera à 80 % et, dès 2016, 100 % du parc automobile devra respecter la moyenne. Seule la moyenne du parc automobile est réglementée. Les constructeurs conserveront donc la possibilité de fabriquer des véhicules dont les émissions sont supérieures à la courbe des valeurs limites si celles-ci sont compensées par celles d'autres véhicules qui se trouvent sous la courbe.

Quels sont les véhicules concernés?

La proposition concerne les camionnettes, qui représentent environ 12 % du marché des véhicules utilitaires légers, c'est-à-dire les véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids ne dépasse pas 3,5 t (essentiellement les camionnettes et les camionnettes apparentées aux voitures, ou catégorie N1), et qui pèsent moins de 2 610 kg à vide. Les États membres contrôleront chaque année les progrès réalisés par les constructeurs sur la base des données d'immatriculation des nouveaux véhicules.

Y aura-t-il des sanctions pour les constructeurs?

La proposition incite les constructeurs à réduire les émissions de CO₂ en instaurant le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires si les valeurs d'émission moyennes dépassent la courbe des valeurs limites. Cette prime sera calculée, pour les véhicules mis en circulation par le constructeur, en fonction du nombre excédentaire moyen de grammes par kilomètre (g/km) par rapport à la courbe, multiplié par le nombre de véhicules. Au cours d'une période initiale allant jusqu'en 2018, le montant de la prime s'élèvera à 5 EUR pour le premier g/km au-dessus de la

courbe, 15 EUR pour le deuxième g/km, 25 EUR pour le troisième et 120 EUR pour chaque g/km supplémentaire au-dessus de la courbe des valeurs limites. À partir de 2019, le premier g/km coûtera 120 EUR par véhicule. Ce montant est plus élevé que celui appliqué aux voitures (95 EUR) en raison des différences de coût de mise en conformité. Les constructeurs devraient respecter l'objectif fixé dans la proposition. Ils éviteront ainsi de lourdes sanctions.

La compétitivité grâce à la flexibilité

Cette proposition vise à préserver la compétitivité de l'Europe en encourageant le développement de technologies automobiles de pointe. Afin de favoriser toutes les innovations, il est prévu un mécanisme d'octroi de crédits aux véhicules équipés d'innovations qui réduisent les émissions mais ne sont pas couvertes par la procédure normale d'essai d'émissions de CO₂. Par ailleurs, les véhicules présentant des taux d'émissions extrêmement faibles (inférieurs à 50 g/km) bénéficieront d'incitations supplémentaires jusqu'en 2008.

La proposition contient un certain degré de flexibilité. Les constructeurs peuvent se rassembler en groupements et agir conjointement pour atteindre les objectifs spécifiques d'émissions. Les constructeurs indépendants qui vendent moins de 22 000 véhicules par an peuvent également demander à la Commission de leur fixer un objectif individuel.

Conseil environnement 15 mars 2010 : débat d'orientation

Les ministres ont été invités à se prononcer sur les questions suivantes:

– *Acceptez-vous l'objectif à long terme de 135 g de CO₂/km en 2020, pour autant que sa viabilité soit confirmée par une réévaluation de la situation?*

Un large accord s'est dégagé en faveur d'un objectif à long terme, pour autant que sa viabilité soit confirmée par une analyse d'impact, étant donné qu'il conférerait une sécurité en matière de programmation et offrirait des avantages concurrentiels au secteur automobile, tout en garantissant une baisse des émissions. Un groupe de délégations a également souligné l'importance d'un tel objectif dans le cadre de la réduction des émissions de CO₂ dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'UE et a mis l'accent sur le caractère ambitieux du projet de règlement. Certaines délégations ont demandé que son champ d'application soit étendu aux minibus et aux véhicules utilitaires plus lourds. D'autres délégations ont fait valoir qu'il était difficile d'atteindre l'objectif de 135 g CO₂/km d'ici 2020 et ont demandé un délai supplémentaire, compte tenu de la durée des cycles d'investissement dans le secteur automobile.

– *Considérez-vous que les mécanismes de flexibilité prévus par la proposition sont de nature à assurer l'équilibre nécessaire entre la nécessité de réduire les émissions de CO₂ et la faisabilité des objectifs du texte?*

Plusieurs ministres ont demandé la suppression de la réalisation progressive de l'objectif entre 2014 et 2016 afin de réduire plus rapidement les émissions. D'autres ont demandé que la phase de réalisation progressive soit prolongée jusqu'en 2017 afin de tenir compte des cycles de développement des produits dans le secteur. Les ministres ont soutenu le principe d'une dérogation applicable aux petits constructeurs.

Les ministres de l'environnement ont adopté une série de conclusions ayant trait

- aux forêts : « préparer les forêts au changement climatique. Protection des forêts et information sur les forêts dans l'UE »

- à la conférence des Nations –unies sur le développement durable (2012)
- à la COP 5 servant de réunion des parties (COP/MOP 5) au Protocole de Carthagène sur la prévention des risques biotechnologiques
- à la pénurie d'eau, la sécheresse et l'adaptation au changement climatique.

Ad forêts : Les conclusions reposent essentiellement sur le *Livre vert* présentant différentes approches possibles pour l'UE en ce qui concerne la protection des forêts et l'information relative aux ressources forestières et à l'état de ces ressources. La Commission se fondera sur les réponses reçues du public, des États membres, des institutions de l'UE et des autres parties intéressées à la consultation sur le Livre vert pour décider si des mesures supplémentaires s'imposent au niveau européen.

Le Livre vert expose les principaux problèmes qui touchent les forêts européennes. Il présente les systèmes d'information existants sur les forêts et les instruments disponibles pour assurer la protection des forêts, et soulève une série de questions à examiner dans le cadre de l'élaboration de solutions stratégiques futures. Ce document s'inscrit dans la continuité du Livre blanc sur l'adaptation au changement climatique, adopté par la Commission en avril 2009. La politique forestière relevant principalement de la compétence des États membres, il convient d'axer le débat sur la manière dont le changement climatique modifie la donne en matière de gestion et de protection des forêts en Europe et sur l'orientation à imprimer à la politique de l'UE pour accroître sa contribution aux initiatives mises en oeuvre par les États membres.

Les conclusions visent principalement l'amélioration des systèmes d'information sur les forêts : la nécessité d'une information comparable au niveau européen ; la collecte au niveau européen d'informations rassemblées par les EM, ceci à travers des systèmes existants tel le « European Forest Data Centre » ; la nécessité du développement de la surveillance et de l'information dans l'UE, en se basant sur les structures et processus existants.

Ad DD : Les conclusions font suite à la PrepCom 1 (1^{er} comité préparatoire), qui s'est déroulée à New York en date du 17-19 mai 2010.

L'objectif des conclusions de procédure est d'envoyer un message politique, qui réaffirme l'engagement au processus de l'UE et de ses EM.

La Commission entend présenter une communication afférente pour la fin de l'année 2010.

Les deux thèmes à l'ordre du jour de la Conférence en 2012 sont « green economy in the context of sustainable development and poverty eradication » et « institutional framework for sustainable development ».

Les ministres de l'environnement sont globalement d'accord pour un renforcement de la gouvernance internationale, tout particulièrement à travers une organisation renforcée en matière environnementale : la structure actuelle c'est-à-dire le Programme des Nations –Unies pour l'environnement (PNUE) est jugée insuffisante.

Ad Protocole de Carthagène : Les conclusions ont trait aux priorités de l'UE pour la COP/MOP 5 qui se déroulera à Nagoya, Japon, 11-15 octobre 2010) ; la COP 5 à la Convention sur la diversité biologique servira de 5^{ème} réunion des parties au Protocole de Cartagena sur la prévention des risques biotechnologiques.

A part les négociations en cours en vue d'un régime international contraignant en matière de responsabilité et de réparation des dommages résultant des mouvements transfrontières d'organismes vivants modifiés (OVM), il y a lieu notamment d'adopter un plan stratégique, qui soit cohérent avec le plan stratégique de la Convention sur la diversité biologique de promouvoir l'évaluation et la gestion des risques, en prenant en compte les spécificités des écosystèmes d'encourager un recours accru au Biosafety Clearing House (BCH), en vue d'améliorer l'échange d'expérience sur la mise en œuvre du Protocole.

Ad pénurie d'eau et sécheresse : Les conclusions reposent essentiellement sur une série de réunions organisées dans le passé, tout particulièrement une conférence qui s'est tenue en la matière en Espagne, en février 2010.

Sans préjudice des rapports et stratégies escomptés en 2012 et ayant trait respectivement à la mise en œuvre de la directive cadre « eau » et à l'adaptation au changement climatique, les conclusions en question rappellent les conclusions d'octobre 2007 qui ont invité la Commission à réviser et à développer davantage à l'horizon 2012 la stratégie UE de 2007 sur la pénurie d'eau et la sécheresse.

Les conclusions relèvent l'opportunité d'une stratégie UE « eau », à présenter par la Commission pour 2012 : « Blue –print for Europe's Water ». En outre, elles appuient le développement de l'observatoire UE « sécheresse » en liaison étroite avec les structures et activités existantes.

Les ministres ont mené un échange de vues sur la communication de la Commission « Analyse des options envisageables pour aller au-delà de l'objectif de 20% de réduction des émissions de gaz à effet de serre et évaluation du risque de fuites de carbone »

La communication de la Commission fait suite aux conclusions du Conseil du 15 mars, qui demandaient la réalisation d'une étude sur les coûts et les avantages de l'offre conditionnelle de l'UE de s'engager à réduire ses émissions de 30 % ainsi que d'une analyse de la comparabilité des réductions proposées par les autres parties dans les négociations internationales. Le débat du Conseil devrait orienter la prochaine étude de la Commission sur les options stratégiques et sur leurs coûts et avantages.

Par ailleurs, comme le prévoit la directive sur le système d'échange de quotas d'émission, le document de la Commission évalue également la situation des secteurs grands consommateurs d'énergie après la conférence de l'ONU sur le climat qui s'est tenue en décembre dernier. Dans ce contexte, les ministres débattront également des moyens de réduire le risque de fuite de carbone, soit la possibilité que des entreprises européennes déménagent vers des pays imposant des normes environnementales et de réduction des émissions moins strictes, nuisant de ce fait tant à l'environnement qu'à la compétitivité de l'UE.

Dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission, les secteurs exposés à un risque important de fuite de carbone ont droit à une allocation de quotas d'émission à titre gratuit. Le

volume total des quotas alloués à titre gratuit ne peut toutefois pas dépasser un niveau de référence ambitieux calculé à partir de la performance moyenne des 10% d'installations les plus efficaces dans l'UE pour les années 2007-2008. Si les émissions d'une installation dépassent ce niveau, celle-ci devra acquérir des quotas d'un niveau correspondant à ses émissions effectives. Les secteurs qui relèvent de ces dispositions ont été énumérés dans une décision de la Commission (JO L 1 du 5.1.2010). La directive sur le système d'échange de quotas d'émission exige la présentation d'un rapport sur ces dispositions pour le 30 juin 2010 afin de vérifier si elles sont toujours adéquates compte tenu des résultats des discussions de Copenhague.

Dans une lettre datée du 28 janvier 2010, l'UE et ses États membres se sont associés à l'accord de Copenhague négocié en décembre et ont présenté leurs objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020: l'UE dispose déjà d'une législation qui garantit d'ici 2020 une réduction de 20% par rapport aux niveaux de 1990. Elle maintient son offre conditionnelle d'une réduction de 30%, pour autant que d'autres pays développés prennent l'engagement de parvenir à des réductions comparables de leurs émissions et que les pays en développement contribuent à l'effort de manière appropriée.

Des conclusions afférentes – adoptées à l'unanimité - demandent à la Commission de procéder à une analyse approfondie des implications d'un objectif de réduction porté à 30% à l'horizon 2020.

Le ministre Claude WISELER a salué la communication comme un excellent point de départ devant mener, le moment venu, à une décision de porter l'objectif communautaire de 20% à 30%. Il s'agit maintenant d'approfondir les analyses politiques concernant les objectifs de réduction des pays industrialisés et l'analyse de l'impact d'une augmentation de l'objectif au niveau de chaque Etat membre et des différents secteurs économiques. Il a souligné l'importance d'efforts comparables par les autres pays, notamment les Etats Unis et les pays émergents.

IV. La Commission a présenté sous point divers sa communication en matière de gestion des biodéchets (cf note pour la Commission du DD du 9 juin 2010).

V. Sous point divers, la délégation FR a interrogé la Commission sur la politique qu'elle entend mener en matière d'OGM. (cf point I)



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 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 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. 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 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 récurrence 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 5 septies ; »

« 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>

6114 - Dossier consolidé : 205

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, 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 <i>Traitement des litiges</i></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>6114 - Dossier consolidé : 212</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 style="text-align: center;">Article 7 Sans observation</p> <p style="text-align: center;">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
<p>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</p>	<p>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.</p>	<p>Un tableau de concordance pourra être établi dès que la loi et le règlement grand-ducal afférent ont été avisés par la Haute Corporation.</p>	<p>Souligné /Supprimé= Propositions du CE</p> <p>GRAS = Amendements</p> <p><i>Italique</i> = <i>Modification non substantielle</i></p>
<p>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</p>			

Mis en forme : Police : (Par défaut)
Times New Roman

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

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)
				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>Art. 3. Autorité nationale de surveillance.</p> <p>La Direction de l'Aviation Civile, ci-après dénommée « la DAC », est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires, les qualifications ou les mentions y inscrites.</p> <p>La DAC est aussi l'autorité compétente pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>Les dispositions qui précèdent</p>	<p>Art. 3. Autorité nationale de surveillance.</p> <p>Le Conseil d'Etat propose de remplacer le libellé du premier alinéa par le texte suivant: „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.“ Il propose encore de libeller le début de l'alinéa 2 comme suit: „La DAC est aussi compétente pour: ...“</p>	<p>Art. 3. Autorité nationale de surveillance.</p> <p>Les propositions du C.E. peuvent être acceptées.</p>	<p>Art. 3. Autorité nationale de surveillance.</p> <p>La Direction de l'Aviation Civile, ci-après dénommée « la DAC », est l'autorité compétente au Grand-Duché de Luxembourg pour délivrer, proroger, limiter, suspendre ou retirer les licences de contrôleurs de la circulation aérienne ou les licences de contrôleurs de la circulation aérienne stagiaires. Elle peut en refuser l'emploi, en restreindre l'emploi et la validité, les suspendre et les retirer et en refuser les qualifications ou les mentions y inscrites. la restitution ou le renouvellement.</p> <p>La DAC est aussi l'autorité compétente pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> d) agréer les plans de formations en matière de licences, qualifications et mentions à élaborer par les prestataires de services de navigation aérienne ; e) agréer les évaluateurs et examinateurs en matière de licences, qualifications et mentions ; f) 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. <p>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</p>	<p>Mis en forme : Police :Gras</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 : Français (France)</p> <p>Mis en forme : Français (France)</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>qualification, mentions d'unité, mentions linguistiques et des attestations médicales sont définies par voie de règlement grand-ducal.</p> <p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>Il en va notamment ainsi:</p> <p>a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées</p> <p>b) si le titulaire refuse d'exécuter toute décision de la DAC</p>	<p>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.</p> <p>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 sous revue. 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</p>	<p>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</p> <p>La proposition de l'introduction d'un recours en réformation contre les décisions de retrait, de refus ou de suspension des licences, mentions et qualifications peut être acceptée.</p> <p>En ce qui concerne l'opposition formelle du C.E. 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 par voie de règlement ministériel, il est fait droit à celle-ci en prévoyant, conformément à l'article 36 de la Constitution le recours à un règlement grand-ducal.</p> <p>La suppression du paragraphe 10 de l'article 7 peut être acceptée. En effet, le juge administratif, seul compétent en la matière, n'a pas compétence de prononcer des mainlevées judiciaires</p> <p>Deux amendements (no. 1 et 2) sont proposés pour clarifier l'article 7, paragraphes (2) e) et (3) b).</p>	<p>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.</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>Il en va notamment ainsi:</p> <p>a) si le titulaire ne répond pas ou plus aux conditions légales et réglementaires requises pour les licences, les qualifications ou les mentions associées</p> <p>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 ;</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 : 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 : 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, 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>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>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><u>(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.</u></p> <p><u>(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</u></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>	<p>Mis en forme : Français (France)</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</p>	<p>Art. 10. Dispositions régissant la rémunération des contrôleurs aériens.</p> <p>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. Le Conseil d'Etat renvoie dans ce contexte à ses observations formulées dans son avis du 18 décembre 2009: „Le Conseil d'Etat s'interroge encore sur les raisons qui pourraient justifier l'allocation d'une prime aux contrôleurs aériens 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>Lesdites primes étant liées aux licences il semble normal de les insérer dans le texte</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 bénéficiaires. Le montant de la prime 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><u>Intitulé</u></p> <p>En se référant à l'observation préliminaire qui précède, l'intitulé sera à libeller comme suit: « <i>Projet de loi établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto</i> ».</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) « <i>Commission</i> », la <i>Commission européenne</i> ».</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: „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 seterminant 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.“</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. 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. 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. 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>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>	
--	--	--	--

25

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 05 mai 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 28 avril 2010
2. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Poursuite de l'examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
3. 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
 - Désignation d'un rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
4. Divers

*

Présents : M. François Bausch, M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Marc Spautz,

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

M. Georges Gehl, M. Tom Schram, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Georges Molitor, de l'Administration des Ponts et Chaussées,

Mme Martine Kemmer, M. Robert Schmit, de l'Administration de l'Environnement,

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 28 avril 2010

Le projet de procès-verbal de la réunion du 28 avril 2010 est adopté.

2. 6014 Projet de loi portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées

Monsieur le Président rappelle qu'au cours de la réunion du 28 avril dernier, la Commission du Développement durable avait entamé l'examen du projet de loi sous rubrique et de l'avis du Conseil d'Etat afférent, mais qu'elle n'avait pas pris de décision définitive quant à la teneur à donner au texte de la future loi, car elle souhaitait d'abord obtenir des réponses à certaines questions qui s'étaient posées au cours des débats.

La Commission entame donc l'examen des articles du projet de loi, à la lumière des explications de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Article 1^{er}

Dans son avis du 23 mars 2010, le Conseil d'Etat s'était déclaré d'accord avec la possibilité de faire intervenir l'Administration des Ponts et Chaussées dans la conception et la réalisation de travaux pour compte de communes ne disposant pas des services techniques adéquats. Il insistait cependant pour que ces interventions fassent l'objet d'une facturation mettant les frais de l'intervention à charge des bénéficiaires réels et pour que l'article 1^{er} crée la base légale afférente. Lors de la réunion du 28 avril dernier, les membres de la Commission du Développement durable ont eu un échange de vues en la matière et, à défaut de compromis, ont décidé d'écouter la prise de position de Monsieur le Ministre sur ce point.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures explique que, dans le texte déposé par le Gouvernement, il n'a pas été fait mention de la facturation aux communes, car les travaux visés sont plutôt apparentés à une aide de l'Administration des Ponts et Chaussées aux communes ne disposant pas de service technique et n'est jamais facturé. Les seuls travaux qui sont facturés sont des travaux de géologie ou de mise en place de pancartes pour des manifestations commerciales. Monsieur le Ministre précise en outre que le système actuel n'a jamais créé de problèmes, de complications ou de rivalités entre communes.

Après un bref échange de vues, il est finalement décidé d'ajouter un alinéa *in fine*, afin de donner suite aux remarques du Conseil d'Etat concernant le respect du principe de la transparence budgétaire et comptable se traduisant par une facturation à l'entité bénéficiaire des prestations effectuées à son égard par le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que par le service géologique de l'Etat. Par contre, la Commission

décide de ne pas donner suite aux remarques du Conseil d'Etat concernant la facturation des prestations d'autre nature en faveur des administrations communales, car celles-ci sont en règle générale effectuées à titre gracieux.

La seconde question restée sans réponse lors de la précédente réunion était celle de la nouvelle répartition ministérielle qui, d'après le Conseil d'Etat ne se reflète pas sur le terrain.

Monsieur le Ministre donne à considérer que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a été mis en place pour régler des questions conceptuelles d'organisation et de coordination, notamment du point de vue de la mobilité. Il signale d'ailleurs que des progrès sensibles ont d'ores et déjà été réalisés. Cela étant dit, l'on se trouve en l'occurrence, non pas au niveau du Ministère, mais au niveau des administrations, et la situation y est très différente. Il existe en effet trois entités s'occupant de travaux de génie civil, à savoir : l'Administration des Bâtiments publics, l'Administration des Ponts et Chaussées et le service des installations fixes des CFL. Monsieur le Ministre est d'avis que ces trois entités ne doivent pas fusionner, car elles exercent manifestement des métiers très différents : il estime en effet qu'une fusion créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait.

En résumé, Monsieur le Ministre est d'avis qu'il est important de travailler de concert au sein du Ministère du Développement durable et des Infrastructures pour la planification et la conception, mais pas pour ce qui est de l'application et de l'exécution des décisions prises. Dans ce contexte et suite à une requête afférente, il donne en outre à considérer que l'organisation du Ministère est de la responsabilité seule du Gouvernement mais qu'il ne s'oppose pas à venir présenter à la Chambre des Députés les grandes lignes et la stratégie de cette organisation.

Dans le même ordre d'idées, il est demandé à Monsieur le Rapporteur de préciser, dans son rapport écrit, que le terme de « planification » ne signifie pas « décision ». En effet, les décisions politiques sont prises au Ministère et l'Administration des Ponts et Chaussées se borne à planifier et à exécuter ces décisions politiques.

Suite à une question concernant la planification et la construction des pistes cyclables, il est précisé que ne sont visées dans le texte de l'article 1^{er} que les pistes cyclables qui sont définies comme telles par la loi.

Après ce bref échange de vues, la Commission du Développement durable décide de suivre en partie les suggestions émises par le Conseil d'Etat dans son avis du 23 mars 2010. Elle convient cependant de maintenir le terme « *notamment* » qui figurait à l'alinéa 3 du texte initial, afin de mettre en évidence que la liste des attributions de l'Administration des Ponts et Chaussées n'est pas nécessairement exhaustive.

Afin de maintenir un parallélisme entre le second et le cinquième alinéas, elle décide en outre de rajouter la mention « *d'autres départements ministériels* » au texte introductif proposé par la Haute Corporation.

Ces amendements sont adoptés à l'unanimité moins une voix. Ainsi, le texte retenu sera le suivant :

Art. 1er. *L'Administration des Ponts et Chaussées, dénommée ci-après „l'administration“, est chargée, dans les limites fixées par les lois et règlements, de travaux de génie civil pour compte de l'Etat.*

Elle peut être chargée de la conception et de la réalisation de ces travaux pour compte des communes, si celles-ci ne disposent pas d'un service technique approprié. Elle peut aussi être chargée de la conception et de la réalisation de grands travaux d'infrastructure pour le

compte d'autres départements **ministériels ou d'organismes de droit public au sens de l'article 2 de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics.**

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires fixant les attributions d'autres organes de l'Etat et des communes et, dans les limites tracées par l'alinéa qui précède, l'administration a notamment les attributions suivantes :

pour compte de l'Etat:

- la planification, la construction, l'aménagement et l'entretien de la voirie de l'Etat et de ses dépendances, y compris la signalisation horizontale et verticale et l'éclairage public;
- la construction, l'entretien courant et l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport;
- la construction, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art;
- la gestion du trafic sur la voirie de l'Etat;
- la conception et la réalisation des couloirs pour autobus et des plateformes intermodales;
- la planification et la construction des pistes cyclables;
- l'établissement des permissions de voirie et l'exercice de la police de la voirie de l'Etat;
- l'entretien de la Moselle canalisée, du port de Merttert et des dépendances de la voie navigable et
- la construction et la surveillance des installations hydroélectriques, avec les ouvrages hydrauliques y afférents, appartenant à l'Etat, ainsi que l'entretien de ces installations.

Elle peut être chargée pour compte des communes :

- des analyses, essais et contrôles de matériaux de construction;
- des études et expertises en géologie et géologie appliquée;
- des opérations topographiques, photogrammétriques et du mesurage des emprises, dans le cadre de travaux de génie civil et
- de la réalisation des projets de la voirie communale et de ses dépendances, ainsi que de la surveillance des travaux.

Elle peut encore être chargée pour le compte d'autres départements ministériels ou des organismes de droit public visés à l'alinéa 2 du présent article :

- de la conception, de la construction et de la surveillance de grands travaux d'infrastructure et
- de la prise en charge de la construction, de l'entretien courant et de l'entretien constructif des infrastructures d'aéroport.

Dans l'exercice de ses attributions, l'administration peut faire appel à la collaboration des hommes de l'art du secteur privé.

Le laboratoire, la division des géomètres et de la photogrammétrie, ainsi que le service géologique de l'Etat sont autorisés à accomplir leurs prestations pour le compte de communautés ou de particuliers, contre le paiement de taxes à approuver par le ministre compétent et dont le produit apparaîtra au budget des recettes.

Article 2

La Commission du Développement durable décide, à l'unanimité moins une voix, de retenir la proposition du Conseil d'Etat et de libeller l'article comme suit :

Art. 2. L'administration est placée sous l'autorité du membre du Gouvernement ayant dans ses attributions les Travaux publics.

Le directeur est responsable de la gestion de l'administration. Il en est le chef hiérarchique.

Il est assisté dans l'accomplissement de sa mission par deux directeurs adjoints. Lors de ses absences, il est remplacé par le directeur adjoint le plus ancien en rang.

Article 3

Le Conseil d'Etat demande la suppression de l'énumération des diverses sous-divisions de l'administration. Après un bref échange de vues, les membres de la Commission du Développement durable décident, à l'unanimité moins une voix, d'amender cet article et de le libeller comme suit :

Art. 3. L'administration comprend la direction ainsi que différentes divisions dont les attributions sont déterminées par règlement grand-ducal.
La direction arrête - sous l'approbation du ministre compétent - un règlement d'ordre interne fixant les détails d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'administration.

Articles 4 et 5

Après lecture de l'avis du Conseil d'Etat, les membres de la Commission du Développement durable décident, à l'unanimité moins une voix, de biffer ces deux articles.

Article 6 initial (nouvel article 4)

Cet article n'appelle pas d'observation et se lira comme suit :

Art. 6. *En dehors du directeur et des deux directeurs adjoints, le cadre du personnel de l'administration comprend les fonctions et emplois suivants :*

Dans la carrière supérieure de l'administration

(1) *carrière de l'ingénieur :*

*des ingénieurs première classe
des ingénieurs-chefs de division
des ingénieurs principaux
des ingénieurs-inspecteurs
des ingénieurs*

(2) *carrière de l'attaché de Gouvernement :*

*des conseillers de direction première classe
des conseillers de direction
des conseillers de direction adjoints
des attachés de Gouvernement premiers en rang
des attachés de Gouvernement*

(3) *carrière de l'ingénieur-conducteur :*

*des ingénieurs-conducteurs principaux
des ingénieurs-conducteurs inspecteurs
des ingénieurs-conducteurs*

(4) *carrière du chargé d'études-informaticien :*

*des conseillers-informaticiens première classe
des conseillers-informaticiens
des conseillers-informaticiens adjoints
des chargés d'études-informaticiens principaux
des chargés d'études-informaticiens*

Dans la carrière moyenne de l'administration

(5) *carrière du chimiste :*

des chimistes

(6) *carrière de l'ingénieur technicien:*

a) *services techniques:*

*des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux 1ers en rang
des ingénieurs techniciens-inspecteurs principaux
des ingénieurs techniciens-inspecteurs
des ingénieurs techniciens principaux
des ingénieurs techniciens*

b) *services des ateliers:*

trois chefs d'atelier

(7) *carrière de l'informaticien diplômé:*

des inspecteurs-informaticiens principaux premiers en rang

- des inspecteurs-informaticiens principaux*
- des inspecteurs-informaticiens*
- des chefs de bureau-informaticiens*
- des chefs de bureau-informaticiens adjoints*
- des informaticiens principaux*
- des informaticiens diplômés*
- (8) *carrière du technicien diplômé:*
 - des inspecteurs techniques principaux 1ers en rang*
 - des inspecteurs techniques principaux*
 - des inspecteurs techniques*
 - des chefs de bureau techniques*
 - des chefs de bureau techniques adjoints*
 - des techniciens principaux*
 - des techniciens diplômés*
- (9) *carrière du rédacteur:*
 - des inspecteurs principaux 1ers en rang*
 - des inspecteurs principaux*
 - des inspecteurs*
 - des chefs de bureau*
 - des chefs de bureau adjoints*
 - des rédacteurs principaux*
 - des rédacteurs*
- Dans la carrière inférieure de l'administration*
- (10) *carrière de l'expéditionnaire technique:*
 - des premiers commis techniques principaux*
 - des commis techniques principaux*
 - des commis techniques*
 - des commis techniques adjoints*
 - des expéditionnaires techniques*
- (11) *carrière de l'expéditionnaire-informaticien:*
 - des premiers commis-informaticiens principaux*
 - des commis-informaticiens principaux*
 - des commis-informaticiens*
 - des commis-informaticiens adjoints*
 - des expéditionnaires-informaticiens*
- (12) *carrière de l'expéditionnaire:*
 - des premiers commis principaux*
 - des commis principaux*
 - des commis*
 - des commis adjoints*
 - des expéditionnaires*
- (13) *carrière de l'artisan:*
 - des artisans dirigeants*
 - des premiers artisans principaux*
 - des artisans principaux*
 - des premiers artisans*
 - des artisans*
- (14) *carrière du cantonnier:*
 - des chefs de brigade dirigeants*
 - des chefs de brigade principaux*
 - des chefs de brigade*
 - des sous-chefs de brigade*
 - des chefs-cantonniers*
 - des cantonniers*
- (15) *carrière du concierge:*

*des concierges surveillants principaux
des concierges surveillants
des concierges.*

Le nombre des emplois du cadre fermé est déterminé par les pourcentages prévus par la loi modifiée du 28 mars 1986 portant harmonisation des conditions et modalités d'avancement dans les différentes carrières des administrations et services de l'Etat.

Article 7 initial (nouvel article 5)

Outre la modification du renvoi à l'article 6, qui devient un renvoi à l'article 4, le libellé de cet article reste inchangé :

Art. 7. *Le cadre prévu à l'article 4 peut être complété par des stagiaires, des employés de l'Etat et des ouvriers de l'Etat suivant les besoins du service et dans les limites des crédits budgétaires.*

En cas de difficultés de recrutement d'un candidat à la fonction de chef d'atelier qui appartient à la carrière de l'ingénieur technicien, l'emploi afférent peut être occupé, conformément à l'article 18 de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, par un fonctionnaire qui, en raison de ses études et examens, appartient à la carrière de l'expéditionnaire technique ou de l'artisan.

Article 8 initial (nouvel article 6)

L'article est maintenu dans sa version initiale :

Art. 8. *Sans préjudice des conditions générales d'admission au service de l'Etat, les conditions particulières de formation, d'admission au stage, de nomination et de promotion du personnel des cadres dans l'administration sont déterminées par règlement grand-ducal qui peut également déterminer les attributions particulières de ces fonctionnaires.*

Article 9 initial (nouvel article 7)

Le Conseil d'Etat est d'avis que le deuxième alinéa de l'article peut se limiter à mentionner la condition spécifique d'accès aux fonctions de directeur et de directeur adjoint et que la partie finale de la phrase (« ... sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil ») est superflue, puisque l'alinéa 1er règle la question pour toute l'administration. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir ce bout de phrase, car cette formule met en évidence la différence entre les nominations définitives et les nominations pour une durée de sept ans.

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition que le Conseil d'Etat a faite dans son commentaire à l'égard de l'article 4 : « il est erroné de parler du „ministère de tutelle“, alors qu'est visé en l'occurrence le „ministre compétent“. En effet, le terme „tutelle“ est à réserver aux actes de tutelle administrative de l'Etat à l'égard d'une autre personne juridique de droit public (tels les communes ou les établissements publics), et non à des rapports simplement hiérarchiques ». Elle remplace donc l'expression « de tutelle » par l'adjectif « compétent ».

Il en est de même pour ce qui est de la suppression de l'expression « en conseil ». En effet, à l'article 9 nouveau (12 initial), le Conseil d'Etat avait suggéré de biffer cette mention.

Le nouvel article 7 est libellé comme suit :

Art. 7. *Sont nommés par le Grand-Duc les fonctionnaires des grades supérieurs au grade 8 ; le ministre **compétent** nomme aux autres emplois.*

Le directeur et les directeurs adjoints, qui doivent être détenteurs d'un diplôme de fin d'études secondaires luxembourgeois, ou d'un certificat d'études équivalent suivant la réglementation luxembourgeoise en vigueur, et d'un diplôme d'ingénieur en génie civil, sont nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil.

Article 10 initial

Par le biais de cet article, il était prévu d'accorder aux cantonniers la qualité d'officier de police judiciaire, étant donné que ces derniers seraient appelés à régler la circulation sur la voie publique lorsque celle-ci est entravée par un chantier. Le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à ce que les cantonniers soient constitués officiers de police judiciaire. Suite à cette opposition formelle, la commission parlementaire décide, à l'unanimité moins une voix, de biffer l'article sous rubrique.

Article 11 initial (nouvel article 8)

La commission parlementaire décide de suivre la suggestion du Conseil d'Etat de biffer la formule « *en vertu de ses études et diplômes* » aux paragraphes 2, alinéa 1, 3, alinéa 1, 4, alinéa 1, 5, alinéa 1, 6, alinéa 1 et 7, alinéa 1. Le nouvel article 8 se lira comme suit :

Art. 8. Dispositions transitoires

1) *Par dérogation à l'article 17,b) de la loi modifiée du 27 mars 1986 fixant les conditions et les modalités selon lesquelles le fonctionnaire de l'Etat peut se faire changer d'administration, les premiers artisans principaux hors cadre de l'Administration des Ponts et Chaussées, ayant obtenu leur nomination définitive au grade d'artisan en date du 28 novembre 1979 respectivement en date du 19 juin 1980, peuvent obtenir leur promotion au grade d'artisan dirigeant par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'artisan qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date du 4 décembre 1979.*

2) *L'employé de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur forestier dénommé « Diplomforstwirt », engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 1982 et classé à partir du 1er février 1995 au grade 15 de l'annexe A de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat, est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.*

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er mai 1984, au grade 13 le 1er mai 1987 et au grade 14 le 1er mai 1990. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er novembre 1985 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 2.

3) *L'employée de l'Etat détenteur du diplôme d'ingénieur géomètre dénommé «Diplom-Ingenieur im Vermessungswesen», engagée à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er juin 1990 est admissible à la carrière de l'ingénieur ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Elle est dispensée de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.*

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er juin 1992, au grade 13 le 1er juin 1995 et au grade 14 le 1er juin 1998. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à

l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er mars 1994 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 3.

4) L'employé de l'Etat détenteur des diplômes «licence des sciences de la terre» et «maîtrise en sciences de l'environnement», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er octobre 1997 est admissible à la carrière de l'ingénieur en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er octobre 1999, au grade 13 le 1er octobre 2002 et au grade 14 le 1er octobre 2005. Les promotions supérieures au grade 14 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'ingénieur nommé définitivement à l'Administration des Ponts et Chaussées le 1er janvier 2006 et étant considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employé visé par le présent paragraphe 4.

5) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de l'Etat détenteur du diplôme de «Master en mathématiques et informatique, spécialité génie informatique», engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 16 octobre 2005 est admissible à la carrière du chargé d'études-informaticien en vertu de ses études et diplômes. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage et de l'examen d'admission définitive, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 12 a eu lieu le 1er novembre 2007, au grade 13 le 1er novembre 2010 et au grade 14 le 1er novembre 2013.

Les promotions supérieures au grade 14 se feront hors cadre et seront opérées par référence au chargé d'études-informaticien pouvant être considéré comme de rang immédiatement inférieur à celui de l'employée visée par le présent paragraphe 5. S'il n'existe au moment de la fonctionnarisation pas d'autres fonctionnaires dans la carrière du chargé d'études-informaticien à l'Administration des Ponts et Chaussées, l'employée visée par le présent paragraphe 5 est intégré dans le cadre.

6) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service depuis la dernière date d'engagement, à temps plein ou à temps partiel, l'employé de la carrière de l'ingénieur technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er avril 1999 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien en vertu de ses études et diplômes. Etant donné qu'il avait réussi aux examens d'admission définitive et de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien en 1984 et en 1987 lors de son occupation auprès du service de l'énergie de l'Etat, il est dispensé de ces examens à l'Administration des Ponts et Chaussées ainsi que de l'examen de la carrière organisé pour les employés de la carrière de l'ingénieur technicien, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal. Les années passées au service de l'Administration des Ponts et Chaussées lui sont bonifiées comme périodes de service intégrales pour le calcul du traitement.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er avril 2000, au grade 10 le 1er avril 2003 et au grade 11 le 1er avril 2006. Les promotions supérieures au grade 11 qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 14, 15 et 16 juillet 2003.

7) A condition d'avoir accompli au moins dix années de service, à temps plein ou à temps partiel et d'avoir réussi à l'examen de carrière, l'employé de la carrière de l'ingénieur

technicien engagé à l'Administration des Ponts et Chaussées à partir du 1er mai 2002 est admissible à la carrière de l'ingénieur technicien ~~en vertu de ses études et diplômes~~. Il est dispensé de l'examen d'admission au stage, de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion, à condition de réussir à l'examen spécial dont l'organisation et la matière sont déterminées par règlement grand-ducal.

Pour la fixation de la carrière, à condition d'avoir réussi à l'examen spécial précité, il est admis que la nomination définitive au grade 9 a eu lieu le 1er mai 2003, au grade 10 le 1er mai 2006 et au grade 11 le 1er mai 2009. Les promotions supérieures au grade 11, qui se feront hors cadre, seront opérées par référence à l'examen de promotion de la carrière de l'ingénieur technicien qui a eu lieu à l'Administration des Ponts et Chaussées en date des 4, 5 et 6 décembre 2006.

Article 12 initial (nouvel article 9)

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat. Le nouvel article 9 sera lira donc comme suit :

Art. 9.

Le Gouvernement ~~en conseil~~ est autorisé à procéder aux engagements de renforcements à titre permanent suivants au profit de l'administration :

- a) 3 ingénieurs ;
- b) 1 attaché de gouvernement ;
- c) 1 chimiste ;
- d) 1 ingénieur technicien ;
- e) 1 informaticien diplômé ;
- f) 2 expéditionnaires techniques ;
- g) 2 expéditionnaires-informaticiens ;
- h) 1 expéditionnaire administratif ;
- i) 2 artisans ;
- j) 11 ouvriers de l'Etat.

Les engagements définitifs au service de l'Etat résultant des dispositions du présent article se font par dépassement de l'effectif total du personnel et en dehors du nombre des engagements de renforcements déterminés dans la loi concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice ~~2009~~ 2010 et dans les lois budgétaires pour les exercices futurs.

~~Les engagements visés au présent article se font au niveau de l'Administration des Ponts et Chaussées.~~

*

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

3. 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**

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet a pour objet de transposer la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. A cet effet, il adapte la loi de transposition de la directive de 2003, à savoir la loi du 23 décembre 2004, en y insérant les dispositions relatives à l'aviation. Cette loi, qui a transposé la directive de 2003, a été adaptée par la loi du 27 mars 2006, afin de transposer la directive 2004/101/CE.

Les représentants gouvernementaux expliquent que le projet de loi respecte le principe de transposition 1/1 de la directive 2008/101/CE. Cette dernière part du constat que le transport aérien international a récemment connu une croissance exponentielle et que les émissions ont quasiment doublé sur les vingt dernières années. Cependant, étant donné que le transport aérien n'est pas encore couvert par le Protocole de Kyoto, cette croissance n'a, pour le moment, aucune incidence juridique, mais n'exerce pas moins des incidences sur l'environnement qu'il convient de traiter dans le cadre d'une politique efficace dans le domaine du changement climatique.

Les représentants gouvernementaux présentent ensuite les principes directeurs de la directive et du projet de loi, pour les détails desquels il est prié de se reporter à l'exposé des motifs du document parlementaire 6114.

Il s'agit, en bref, de mettre en place une approche harmonisée d'allocations de quotas au niveau européen. Le nouveau système couvrira tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1er janvier 2012. Certaines exceptions sont cependant prévues, notamment pour les vols effectués par des avions d'Etat, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les vols effectués par des avions dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5.700 kg.

Suite à une question afférente, il est également précisé que le nouveau système prévoit, dès 2013, la création d'une réserve spéciale européenne pour certains exploitants d'avions. Ainsi, pour chaque période d'allocation, 3% de la quantité totale de quotas à allouer seront versés dans cette réserve spéciale. L'objectif est de ne pas pénaliser les nouveaux exploitants d'avions ou les exploitants d'avions dont la croissance annuelle du nombre de tonnes-kilomètres effectuées est supérieure à 18%.

Suite à la présentation du projet de loi, il est procédé à un bref échange de vues, dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- Il est difficile, voire impossible, de prévoir les coûts supplémentaires que le nouveau système engendrera pour les compagnies aériennes ;
- Les vols nationaux reliant deux villes d'un même pays sont aussi intégrés dans le système ;
- Le projet de loi sous rubrique deviendra une simple loi de transition, car une nouvelle directive qui date de 2009, modifie une nouvelle fois le système. Il s'agit de la directive 2009/29/CE 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, qui devra être transposée en droit national au plus tard le 31 décembre 2012 ;
- L'idée d'intégrer les émissions de GES du secteur de l'aviation dans le système d'échange semble logique et normale dans un contexte de lutte contre le changement climatique, mais il ne faut pas oublier les arguments économiques qui sont en jeu. Ainsi, ce nouveau système engendrera des frais supplémentaires, mais uniquement pour les compagnies aériennes européennes, qui en souffriront au niveau de la compétitivité

internationale. Les membres de la Commission et les représentants du Ministère sont d'avis qu'il aurait été préférable d'intégrer ce système dans un accord international incluant le maximum de pays ;

- En 2009, la Commission européenne a établi une liste officielle reprenant les exploitants d'aéronefs par Etat membre d'administration. Le principe est que chaque compagnie aérienne qui atterrit et décolle sur le territoire l'UE est attribuée à un Etat membre. Aux termes de l'article 18 bis de la directive 2008/101/CE, l'Etat membre responsable 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) n°2407/92 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 ;
 - 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.Il est encore précisé que jusqu'à présent, le Luxembourg s'est vu attribuer neuf compagnies aériennes, mais la liste devra sans doute être amendée.

*

Les membres de la commission parlementaire notent que la procédure législative relative au projet de loi 6114 est quelque peu différente de la procédure habituelle. En effet, le projet de loi a été adopté par le Conseil de Gouvernement en juin 2009 et l'avis du Conseil d'Etat a été demandé avant le dépôt du projet de loi à la Chambre. Le projet de loi n'a été déposé à la Chambre qu'une fois remanié à la lumière de l'avis de la Haute Corporation. Les représentants gouvernementaux expliquent que cette procédure a été choisie afin de gagner du temps, étant donné que le Luxembourg est d'ores et déjà en retard de transposition (la directive 2008/101/CE aurait dû être transposée pour février 2010) ; ils précisent en outre que, bien que cette procédure ne soit pas habituelle, elle est constitutionnelle.

Dans ce contexte et afin de permettre un travail plus aisé aux membres de la Commission, les services du Ministère du Développement durable et des Infrastructures ont élaboré plusieurs documents qui se trouvent en annexe du présent procès-verbal :

- un tableau synoptique (annexe 1) ;
- le texte initial du projet de loi, tel qu'adopté par le Conseil de Gouvernement en juin 2009 (annexe 2) ;
- le texte coordonné de la loi modifiée du 23 décembre 2004 (annexe 3).

Dans son avis daté du 10 novembre 2009, le Conseil d'Etat constate que la façon de procéder des auteurs du projet de loi, à savoir l'insertion des dispositions relatives à l'aviation dans la loi modifiée du 23 décembre 2004, est certes correcte mais qu'elle conduit à un texte difficilement lisible. C'est pour cette raison que la Haute Corporation suggère de le remplacer intégralement et qu'elle propose un nouveau texte coordonné.

Certains membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que la proposition du Conseil d'Etat devrait être retenue. Cependant, suite aux explications des représentants gouvernementaux, il apparaît que le texte coordonné proposé par la Haute Corporation ne tient pas compte de la première période d'allocation des quotas et qu'il n'est donc pas totalement conforme au droit communautaire. En outre, le texte coordonné proposé contient plusieurs références erronées. Les membres de la Commission décident donc de travailler sur base du texte initial, et non sur base du texte proposé par le Conseil d'Etat.

Il est encore signalé que le Conseil d'Etat n'a pas émis d'opposition formelle, mais a simplement suggéré quelques modifications rédactionnelles ponctuelles. L'on devrait donc pouvoir voter ce texte de loi sans devoir l'amender. Seules deux rectifications textuelles devront être signalées par simple courrier à la Haute Corporation.

Au cours d'une prochaine réunion, les membres de la Commission examineront les articles du projet de loi, sur base de la dernière colonne du tableau synoptique repris en annexe 1 du procès-verbal.

4. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 12 mai 2010 ; il s'agit d'une réunion jointe avec la Commission des Classes moyennes et du Tourisme à propos du projet de construction d'un centre commercial à Livange¹.

Les réunions suivantes seront consacrées aux projets de loi :

- N° 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 ;
- N° 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 ;
- N° 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.

Monsieur le Président signale également qu'un membre de la majorité et un membre de l'opposition parmi les membres de la Commission du Développement durable ont été autorisés à assister au Forum de l'OCDE, « *Road to Recovery : Innovation, Jobs and Clean Growth* », qui se tiendra à Paris les 26 et 27 mai prochains. Il prie les personnes intéressées de prendre contact avec le service des Relations internationales.

Il informe en outre que la Commission de l'Economie du Landtag de la Sarre se propose d'organiser une réunion au sujet de la problématique de l'adaptation des écluses de la Moselle, à laquelle elle invite la Commission des Transports et de l'Economie du Land de Rhénanie-Palatinat ainsi que la Commission du Développement durable de la Chambre des Députés. Cette réunion jointe se tiendra le 26 août 2010 à Perl, à Saarlouis ou à Schengen, et aura comme objet les capacités de transport sur la Moselle dans le contexte de l'économie de la sidérurgie et de l'électricité.

¹ Cette réunion a été reportée au 19 mai 2010.

Luxembourg, le 11 mai 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1 : 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><u>Article 3</u></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 du cal.</p>	<p><u>Ad article 3 (annexes)</u></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><u>Article 4 (ad Article 7 selon le Conseil d'Etat)</u></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><u>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</u></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><u>Article 5 (ad Article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)</u></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><u>Ad article 5 ajoutant un nouvel article 5 ter (ad article 8, paragraphe 4 selon le Conseil d'Etat)</u></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 seterminant 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.“</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. 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. 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 5 quinquies. »</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. 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>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>Article 18 (ad Article 29 selon le Conseil d'Etat) 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>Ad article 18 (ad article 29 selon le Conseil d'Etat)</p> <p>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.</p> <p>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>Observation concernant l'article 32 du texte ci-après proposé par le Conseil d'Etat (ancien article 22ter) 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>Ad article 14</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>	
--	--	--	--

ANNEXE 2 : TEXTE DU PL, VERSION 06/2009

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.**

Art. 1^{er}.

Les titres suivants sont insérés dans 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,
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** ».

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) 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 5 septies ; »
- « 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 ; »

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 ».

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. »

Art. 5.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 ter formulé comme suit :

« Art. 5 ter . Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères »

1. Pendant la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.
2. A compter du 1^{er} 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 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.
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. »

Art. 6.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 quater formulé comme suit :

« Art. 5 quater. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

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.
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.
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 :
 - 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.

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 5 quinquies. »

Art. 7.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 quinquies formulé comme suit :

« Art. 5 quinquies. 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 5 bis, 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 5 quater, 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 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).
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 5 quater, 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 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.
8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. »

Art. 8.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 sexies formulé comme suit :

« 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. »

Art. 9.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 septies libellé comme suit :

« Art. 5 septies. 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.
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 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. 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. 12.

A l'article 12 ter 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. 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. 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. »

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. »

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.

Dés 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. »

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 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 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. »

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 1^{er} 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 »

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée :

« Aviation Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.	DdD
---	-----

Sont exclus de cette définition :

- 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'aérodrome 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 5700 kg ;
- i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 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 30000 sièges par an ;
- j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant :
 - soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ;
 - soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10000 tonnes par an.

Les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point »

ANNEXE 3
PL 6114 - Texte coordonné officieux de la loi modifiée du 23.12.2004

Un premier projet de loi a été adopté par le Conseil de Gouvernement en date du 5 juin 2009. Les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des Métiers et du Conseil d'Etat datent respectivement des 18 juin 2009, 10 septembre 2009 et 10 novembre 2009.

Le PL déposé à la CHD en date du 22.2.2010 tient compte des modifications proposées par le Gouvernement suite à l'avis du Conseil d'Etat.

Pour une meilleure lisibilité du texte coordonné officieux, le texte qui a été supprimé par le PL 6114 par rapport au projet de juin 2009 est barré.

Les modifications qui sont à apporter par rapport au texte de la loi actuellement en vigueur sont exprimées en rouge.

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 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.**

Chapitre I : Dispositions générales¹

Art. 1er. Objet.

La présente loi établit un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes.

Art. 2. Champ d'application.

La présente loi s'applique aux émissions résultant des activités indiquées à l'annexe I et aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II.

Art. 3. Définitions.

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- a) «quota», le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente loi, et transférable conformément aux dispositions de la présente loi;

¹ art. 1^{er}

b) ~~«émissions», le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation;~~ « 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 ;

c) «gaz à effet de serre», les gaz dont la liste figure à l'annexe II;

d) «autorisation d'émettre des gaz à effet de serre», l'autorisation délivrée conformément aux articles 7 et 8;

e) «installation», une unité technique fixe où se déroulent une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ainsi que toute autre activité s'y rapportant directement qui est liée techniquement aux activités exercées sur le site et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution;

f) «exploitant», toute personne qui exploite ou contrôle une installation ou toute personne à qui un pouvoir économique déterminant sur le fonctionnement technique de l'installation a été délégué;

g) «personne», toute personne physique ou morale;

h) «nouvel entrant», toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I, qui a obtenu une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre ou une actualisation de son autorisation d'émettre des gaz à effet de serre en raison d'un changement intervenu dans sa nature ou son fonctionnement ou d'une extension de l'installation, postérieurement à la notification à la Commission européenne du plan national d'allocation des quotas;

i) «le public», une ou plusieurs personnes ainsi que les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes;

j) «tonne d'équivalent-dioxyde de carbone», une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO₂) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre visé à l'annexe II ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent;

k) «ministre», le membre du Gouvernement ayant l'environnement dans ses attributions;

l) «administration», l'administration de l'Environnement;

(Loi du 27 mars 2006)

«m) «activité de projet»: une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l'annexe I de la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, faite à New York, le 9 mai 1992, telle qu'approuvée par une loi du 4 mars 1994, et dénommée ci-après «CCNUCC», conformément à l'article 6 ou 12 du Protocole à ladite Convention, fait à Kyoto, le 11 décembre 1997, tel qu'approuvée par une loi du 29 novembre 2001 et dénommé ci-après «Protocole» et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole, pour autant que lesdites parties aient ratifié le Protocole;

n) «unité de réduction des émissions» ou «URE»: une unité délivrée en application de l'article 6 du Protocole, et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole;

o) «réduction d'émissions certifiées» ou «REC»: une unité délivrée en application de l'article 12 du Protocole et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.»

« 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 5 septies ; »

« 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. »²

Art. 4. Annexes.

Font partie intégrante de la présente loi les annexes suivantes:

~~Annexe I: catégories d'activités visées à l'article 2, à l'article 3 et à l'article 6~~

Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi³

Annexe II: gaz à effet de serre visés à l'article 3

Annexe III: critères applicables au plan national d'allocation de quotas visé à l'article 10.

Art. 5. Comité d'accompagnement.

Il est institué auprès du ministre un comité d'accompagnement qui a pour mission principale de discuter et de se prononcer, sur demande du ministre ou de sa propre initiative, sur les problèmes généraux pouvant se présenter dans le contexte de l'exécution de la présente loi.

Le comité, qui peut se faire assister par des experts, comprend des représentants

- du ministre,
- du ministre ayant dans ses attributions les Classes moyennes,
- du ministre ayant dans ses attributions le Logement,
- du ministre ayant dans ses attributions l'Economie,

² art. 2

³ art. 3

- du ministre ayant dans ses attributions les Finances,
- du ministre ayant dans ses attributions les Transports.

Les membres effectifs et suppléants sont nommés par le ministre avec l'accord, le cas échéant, des ministres concernés.

Ils sont nommés pour une durée de 3 ans. Leur mandat est renouvelable. Le président est désigné parmi les délégués du ministre.

Chapitre II : Aviation⁴

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.⁵

Art. 5 ter : Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères

1. Pendant la période visée à l'article 5 bis 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 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.
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.⁶

Art. 5 quater : Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

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

⁴ art. 1^{er}

⁵ art. 4

⁶ art 5

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.

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.
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 :
 - 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.

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 5 quinquies.⁷

Art. 5 quinquies : 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 5 bis, 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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

⁷ art. 6

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

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).

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 5 quater, 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 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.⁸

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 15.⁹

Art. 5 septies. 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. 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 2006.¹⁰

Art. 6. Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

A partir du 1er janvier 2005, pour toute installation se livrant à une activité visée à l'annexe I, l'exploitant est soumis à une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Chapitre III : Installations fixes¹¹

Art. 7. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

⁸ art. 7

⁹ art. 8

¹⁰ art. 9

¹¹ art. 1^{er}

Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée au ministre comprend une description:

- a) de l'installation et de ses activités ainsi que des technologies utilisées;
- b) des matières premières et auxiliaires dont l'emploi est susceptible d'entraîner des émissions des gaz énumérés à l'annexe II;
- c) des sources d'émission des gaz énumérés à l'annexe II de l'installation et
- d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions conformément aux lignes directrices dont question à l'article 15, paragraphe 1.

La demande comprend également un résumé non technique des informations visées au premier alinéa.

Art. 8. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

1. Le ministre délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre concernant les émissions en provenance de tout ou partie d'une installation, s'il considère que l'exploitant est en mesure de surveiller et de déclarer les émissions.

Une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre peut couvrir une ou plusieurs installations exploitées sur le même site par le même exploitant.

2. L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre contient les éléments suivants:

- a) le nom et l'adresse de l'exploitant;
- b) une description des activités et des émissions de l'installation;
- c) les exigences en matière de surveillance, précisant la méthode et la fréquence de la surveillance;
- d) les exigences en matière de déclaration;
- e) ~~l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas 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.~~ 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 16.¹²

3. L'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre est réexaminée régulièrement. Elle peut être modifiée ou complétée en cas de nécessité.

4. Sur demande motivée du ministre, l'exploitant d'une installation doit délivrer les informations jugées nécessaires aux fins de l'application de la présente loi.

Art. 9. Changements concernant les installations.

L'exploitant informe le ministre de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement ou une extension de l'installation, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

Le cas échéant, le ministre actualise l'autorisation.

¹² art. 10

En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant.

Art. 10. Plan national d'allocation de quotas.

1. Pour chaque période visée à l'article 12, paragraphes 1 et 2, le ministre élabore ou fait élaborer par l'administration et en collaboration avec les secteurs concernés, un projet de plan national précisant la quantité totale de quotas qu'elle a l'intention d'allouer pour la période considérée et la manière dont elle se propose de les attribuer. Le projet de plan fait l'objet d'une publicité sur support électronique. Un avis concernant le projet de plan et informant sur le début de la période de publicité qui est d'un mois au moins est inséré dans 4 journaux quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché. Au cours de ladite période, les intéressés peuvent émettre leurs observations et suggestions par le biais dudit support ou transmettre ces dernières directement au ministre.

(Loi du 27 mars 2006)

«Pour chaque période visée à l'article 12, paragraphe 2, le projet de plan précise également l'utilisation globale d'URE et de REC ainsi que le pourcentage de l'allocation accordée à chaque installation à concurrence duquel les exploitants sont autorisés à utiliser pour cette période les URE et les REC dans le système institué par la présente loi. L'utilisation totale des URE et des REC est compatible avec les obligations de complémentarité pertinentes découlant du Protocole et de la CCNUCC ainsi que des décisions adoptées à ce titre.»

2. En ce qui concerne la période visée à l'article 12, paragraphe 1, le projet de plan est adressé à la Commission européenne et aux autres Etats membres de l'Union européenne dans les meilleurs délais et au plus tard dans les trois mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente loi. Pour les périodes ultérieures, le projet de plan est adressé au moins dix-huit mois avant le début de la période concernée.

3. Le plan tel qu'accepté par la Commission est fondé sur des critères objectifs et transparents, incluant les critères énumérés à l'annexe III. Il tient dûment compte des observations formulées par le public. Il peut être déclaré obligatoire, en tout ou en partie, par voie de règlement grand-ducal. Il est notifié à la Commission.

Art. 11. Méthode d'allocation de quotas.

Pour la période de trois ans qui débute le 1er janvier 2005 les quotas sont alloués à titre gratuit. Pour la période de cinq ans qui débute le 1er janvier 2008, au moins 90% des quotas sont alloués à titre gratuit.

Art. 12. Allocation et délivrance de quotas.

1. Pour la période de trois ans qui débute le 1er janvier 2005, le ministre, en application des articles 6 et 10, détermine la quantité totale de quotas à allouer pour cette période et fixe la quantité de quotas à attribuer à l'exploitant de chaque installation.

2. Pour la période de cinq ans qui débute le 1er janvier 2008, et pour chaque période de cinq ans suivante, le ministre détermine la quantité totale de quotas à allouer pour cette période et lance le processus d'attribution de ces quotas à l'exploitant de chaque installation. Le ministre prend cette

initiative au moins douze mois avant le début de la période concernée, sur la base du plan national d'allocation de quotas élaboré en application de l'article 10.

3. Lorsqu'il statue sur l'allocation de quotas, le ministre tient compte de la nécessité d'ouvrir l'accès aux quotas aux nouveaux entrants.

4. Le ministre délivre une partie de la quantité totale de quotas chaque année de la période visée au paragraphe 1 ou 2, au plus tard le 28 février de l'année en question.

(Loi du 27 mars 2006)

«Art. 12bis. Utilisation des REC et des URE résultant d'activités de projets dans le système communautaire

1. Sous réserve du paragraphe 3 et durant chaque période visée à l'article 12, paragraphe 2, le Ministre peut autoriser les exploitants à utiliser des REC et des URE résultant d'activités de projets dans le cadre du système institué par la présente loi, jusqu'à concurrence d'un pourcentage de l'allocation des quotas attribuée à chaque installation, devant être spécifié dans le plan national d'allocation de quotas. A cette fin, le Ministre délivre et restitue immédiatement un quota en échange d'une REC ou d'une URE détenue par cet exploitant dans le registre visé à l'article 18.

2. Sous réserve du paragraphe 3 et durant la période visée à l'article 12, paragraphe 1er, le Ministre peut autoriser les exploitants à utiliser des REC résultant d'activités de projets dans le cadre du système institué par la présente loi.

A cette fin, le Ministre délivre et restitue immédiatement un quota en échange d'une REC. Les REC utilisées par les exploitants durant la période visée à l'article 12, paragraphe 1er sont annulées par le Ministre.

3. Toutes les REC et les URE qui sont délivrées et qui peuvent être utilisées conformément à la CCNUCC, au Protocole et aux décisions ultérieures adoptées à ce titre peuvent être utilisées dans le système institué par la présente loi:

a) sauf que, les exploitants doivent s'abstenir d'utiliser les REC et les URE générées par des installations nucléaires dans le système institué par la présente loi pendant la période visée à l'article 12, paragraphe 1er et la première période de cinq années visée à l'article 12, paragraphe 2, et

b) à l'exception de celles qui résultent des activités d'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et de la foresterie.

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.¹³

Art. 12ter. Activités de projets

¹³ art. 11

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3, et lorsqu'une activité de projet est mise en oeuvre, aucune URE ou REC ne peut être délivrée pour une réduction ou une limitation des émissions de gaz à effet de serre des ~~installations~~ activités¹⁴ qui relèvent de la présente loi.

2. Jusqu'au 31 décembre 2012, pour les activités de projet MOC et MDP qui réduisent ou limitent directement les émissions d'une ~~installation~~ activité¹⁵ tombant dans le champ d'application de la présente loi, des URE ou des REC ne peuvent être délivrées que si un nombre égal de quotas est annulé par l'exploitant de l'~~installation~~ activité¹⁶ en question.

3. Jusqu'au 31 décembre 2012, pour les activités de projet MOC et MDP qui réduisent ou limitent indirectement les émissions d'une ~~installation~~ activité¹⁷ tombant dans le champ d'application de la présente loi, des URE ou des REC ne peuvent être délivrées que si un nombre égal de quotas est annulé dans le registre national de l'Etat membre d'origine des URE ou des REC.

4. Lorsqu'il autorise la participation d'entités privées ou publiques à des activités de projet, le Ministre veille à ce qu'elle soit compatible avec les orientations, modalités et procédures pertinentes adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.

5. Dans le cas d'activités de projet de production d'hydroélectricité avec une capacité de production excédant 20 MW, le Ministre s'assure, lorsqu'il approuve de telles activités de projet, que les critères et lignes directrices internationaux pertinents, y compris ceux contenus dans le rapport final de 2000 de la Commission mondiale des Barrages, «Barrages et développement: un nouveau cadre pour la prise de décision», seront respectés pendant la mise en place de telles activités de projet.»

Art. 13. Transfert, restitution et annulation de quotas.

1. Les quotas peuvent être transférés entre:

- a) personnes dans la Communauté européenne;
- b) personnes dans la Communauté européenne et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus mutuellement en application d'accords conclus entre la Communauté européenne et lesdits pays, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente loi ou adoptées en application de celle-ci.

~~2. Les quotas délivrés par un ministre d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins du respect des obligations incombant aux exploitants en application du paragraphe 3.~~ 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 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,

¹⁴ art. 12

¹⁵ art. 12

¹⁶ art. 12

¹⁷ art. 12

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 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas 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.~~ **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.**¹⁸

4. Des quotas peuvent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

5. Tout transfert de quotas dans lequel est impliqué un exploitant sis au Grand-Duché doit immédiatement être notifié à l'administration.

6. Toute cessation totale ou partielle de l'exploitation d'une installation doit immédiatement être notifiée au ministre. Le ministre statue sur la restitution totale ou partielle des quotas non utilisés.

Art. 14. Validité des quotas.

1. Les quotas sont valables pour les émissions produites au cours de la période visée à l'article 12, paragraphe 1 ou 2, pour laquelle ils sont délivrés.

2. 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 n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 3.

Le ministre peut délivrer des quotas aux personnes pour la période en cours afin de remplacer tout quota qu'elles détenaient et qui a été annulé conformément au premier alinéa.

~~3. Quatre mois après le début de chaque période de cinq ans suivante visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 3.~~ **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 2 bis ou 3.**¹⁹

Le ministre délivre des quotas aux personnes pour la période en cours afin de remplacer tout quota qu'elles détenaient et qui a été annulé.

Art. 15. ~~Surveillance des émissions.~~ Surveillance et déclaration des émissions

¹⁸ art. 13

¹⁹ art. 14

1. La surveillance des émissions est effectuée par l'administration au titre des lignes directrices qui sont élaborées selon les modalités déterminées au niveau de l'Union européenne. Ces lignes directrices sont fondées sur les principes en matière de surveillance et de déclaration définis par règlement grand-ducal.

L'administration peut se faire assister 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.

~~2. Chaque exploitant d'une installation déclare à l'administration les émissions de cette installation au cours de chaque année civile, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices.~~ 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.²⁰

Art. 16. Vérification.

~~1. Les déclarations présentées par les exploitants 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. L'administration est informée du résultat des vérifications.~~

~~2. Un exploitant dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante par le ministre, après vérification conformément aux critères définis par règlement grand-ducal, 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 sa part ait été vérifiée comme étant satisfaisante.~~

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.²¹

Art. 17. Accès à l'information.

²⁰ art. 15

²¹ art. 16

(Loi du 27 mars 2006)

«Les décisions relatives à l'allocation de quotas, les informations relatives aux activités de projets et les rapports sur les émissions requis conformément à l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre qui sont détenus respectivement par le Ministre et l'Administration sont mis à la disposition du public conformément à la législation concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement.»

Chapitre IV : Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes²²

Art. 18. Registres.

1. L'administration établit et maintient un registre afin de tenir une comptabilité précise des quotas délivrés, détenus, transférés et annulés. Elle peut coopérer avec une ou plusieurs autorités compétentes d'un autre Etat membre en vue de la gestion des registres dans un système consolidé. Elle peut se faire assister par un expert.
2. Toute personne peut détenir des quotas. Le registre est accessible au public et comporte des comptes séparés pour enregistrer les quotas détenus par chaque personne à laquelle et de laquelle des quotas sont délivrés ou transférés.

Art. 19. Constatation des infractions et pouvoirs de contrôle.

1. Les officiers de police judiciaire et les fonctionnaires de la Police grand-ducale sont chargés de la recherche et de la constatation des infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.
2. Ils peuvent accéder à tous locaux, terrains ou installations à usage professionnel, prendre ou obtenir la communication des livres, factures et tous autres documents professionnels et en prendre copie, recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications.
3. Ils peuvent en outre prélever des échantillons aux fins d'analyser la quantité des émissions de gaz à effet de serre visés à l'annexe II. Ces échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant de l'établissement ou au détenteur pour le compte de celui-ci, à moins que l'exploitant ou le détenteur n'y renoncent expressément.
4. Hormis les cas de flagrant délit, ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux, ainsi qu'à la saisie de documents, qu'en vertu d'un mandat délivré par le juge d'instruction.

Art. 20. ~~Mesures et sanctions administratives.~~ Mesures administratives²³

~~1. En cas~~

~~d'émission non autorisée de gaz à effet de serre provenant d'une installation,~~

²² art. 1^{er}

²³ art. 17

~~— de défaut de communiquer au ministre les changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement ou l'extension d'une installation, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre,~~
~~— de défaut de restituer pour le 30 avril de chaque année au plus tard un nombre de quotas vérifiés conformément à l'article 16, correspondant aux émissions totales d'une installation au cours de l'année civile écoulée,~~
~~— de défaut de déclarer annuellement à l'administration les émissions d'une installation se rapportant à une année civile,~~
~~— de transfert de quotas pour lesquels une déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, le ministre peut, selon le cas,~~
~~— impartir à l'exploitant d'une installation un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à un an,~~
~~— faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.~~

1. 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,

- 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.²⁴

2. Le ministre peut retirer à l'exploitant l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre si celle-ci a été délivrée sur base de renseignements sciemment inexacts ou s'il ne respecte pas les dispositions réglementaires ou les conditions particulières déterminées dans l'autorisation.

3. ~~Tout exploitant 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, sauf cas de force majeure dûment justifié. Pour chaque tonne d'équivalent dioxyde de carbone émise par une installation pour laquelle l'exploitant n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 €. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant 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.~~ 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

²⁴ art. 17

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. Au cours de la période de trois ans qui débute le 1er janvier 2005, pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise par une installation pour laquelle l'exploitant n'a pas restitué de quotas, sauf cas de force majeure dûment justifié, l'amende sur les émissions excédentaires est de 40€ Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant 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 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 recouvrement des amendes visées aux paragraphes 3. et 4. est effectué par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

~~6. Les mesures énumérées au paragraphe 1. du présent article sont levées lorsque l'infraction constatée aura cessé.~~

~~7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 3, est publié.~~ 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.

~~8. Les décisions prises en application du présent article 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.~~ 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.²⁵

Art. 21. Sanctions pénales.

~~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 6, 9, 13.3, 15.2 et 16.2 de la présente loi et qui concernent:~~

- ~~- l'émission non autorisée de gaz à effet de serre provenant d'une installation,~~
- ~~- le défaut de communiquer au ministre les changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement ou l'extension d'une installation, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre,~~
- ~~- le défaut de restituer pour le 30 avril de chaque année au plus tard un nombre de quotas vérifiés conformément à l'article 16, correspondant aux émissions totales d'une installation au cours de l'année civile écoulée,~~
- ~~- le défaut de déclarer annuellement à l'administration les émissions d'une installation se rapportant à une année civile,~~
- ~~- le transfert de quotas pour lesquels une déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante.~~

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 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 13, 15 et 16 de la présente loi.

~~2. Les mêmes peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi.~~

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.

(Loi du 22 décembre 2006)

«Art. 22. Fonds de financement des mécanismes de Kyoto.

(1) Il est créé un fonds spécial sous la dénomination de «Fonds de financement des mécanismes de Kyoto» et appelé fonds par la suite.

Le fonds est placé sous l'autorité du ministre ayant l'environnement dans ses attributions et dénommé ci-après le «ministre».

Le financement se fait sur décision conjointe du ministre et du ministre ayant les Finances dans ses attributions, à l'exception des interventions énumérées au paragraphe (2), alinéa 2, point 5., pour lesquelles le financement se fait sur décision du ministre.

(2) Le fonds a pour objet de contribuer au financement des mécanismes de flexibilité de Kyoto et des mesures nationales afférentes qui sont mis en oeuvre en vue de la réduction des émissions à effet de serre.

Il intervient dans les domaines suivants:

²⁵ art. 17

1. échange de droits d'émission dans le cadre d'un accord avec respectivement un pays ayant ratifié le protocole de Kyoto ou une entité privée;
2. activités de projet de mise en oeuvre conjointe (MOC) réalisées dans les pays membres de l'OCDE et les pays à économie de transition dans le but d'acquérir des unités de réduction des émissions;
3. activités de projet de mécanisme de développement propre (MDP) dans des pays en voie de développement dans le but d'acquérir des réductions d'émissions certifiées;
4. participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux qui ont pour mission notamment d'appuyer financièrement lesdites activités;
5. projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le fonds intervient

1. soit par l'achat ou la vente de crédits d'émission,
2. soit par le financement ou le cofinancement des domaines visés sous les points 2 à 5, sous la forme
 - a) soit d'investissements,
 - b) soit d'études ou de conseils portant sur les modalités d'investissement
 - c) soit d'études ou de conseils portant sur la faisabilité et l'éligibilité d'activités de projet,
 - d) soit d'études portant sur les potentiels de réduction des émissions,
 - e) de participation financière directe.

La limite de quarante pour cent, prévue au dernier alinéa de l'article 14 de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés

publics, ne s'applique pas aux interventions du fonds.

(3) Le fonds est alimenté:

1. par des dotations budgétaires annuelles,
2. par le produit de la vente de crédits d'émissions,
3. par des dons,
4. par un droit d'accise autonome additionnel prélevé sur les huiles minérales légères et les gasoils destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules routiers et utilisés comme carburant, dénommé contribution changement climatique,
5. par une partie du produit de la taxe sur les véhicules routiers fixée au budget.

Les recettes prévues aux points 2, 3, 4 et 5 y sont portées directement en recette au fonds.

(4) Il est institué un comité interministériel chargé de conseiller le ministre sur les secteurs d'intervention dont question au paragraphe (2).

Art. 22bis. Autorité nationale

Le ministre est l'interlocuteur en matière d'approbation des activités de projet en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point a) du protocole ainsi que l'autorité nationale en matière de mise en oeuvre de l'article 12 du Protocole.

Art. 22ter. Contribution changement climatique

Les huiles minérales légères et les gasoils ci-après destinés à l'alimentation des moteurs de véhicules routiers circulant sur la voie publique et utilisés comme carburant, qui sont mis à la

consommation dans le pays, sont soumis à un droit d'accise autonome additionnel dénommé contribution changement climatique ne pouvant dépasser les taux suivants par 1.000 litres à la température de 15°C:

essence au plomb: ~~50~~ 20 euros

essence sans plomb: ~~50~~ 20 euros

gasoil: ~~50~~²⁶ 25 euros

Les conditions d'application de la présente loi sont arrêtées par voie de règlement grand-ducal.

Sont applicables au droit d'accise autonome additionnel les dispositions légales et réglementaires relatives au droit d'accise sur les produits énergétiques.»

Art. 23. Disposition modificative.

L'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés est complété par un nouveau paragraphe 6 ayant la teneur suivante:

«6. Lorsque les émissions d'un gaz à effet de serre proviennent d'une installation soumise aux dispositions de la loi du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto et modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, l'autorisation délivrée au titre de la présente loi ne comporte pas de valeur limite d'émission pour les émissions directes de ce gaz, à moins que cela ne soit nécessaire pour éviter toute pollution locale significative. En tant que de besoin, l'autorisation en question est modifiée en conséquence.»

Chapitre V : Dispositions diverses²⁷

(Loi du 27 mars 2006)

«Art. 24. Intitulé abrégé.

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre».»

²⁶ art. 9 Budget 2010 (Mém. A N° 254 du 24.12.2009)

²⁷ art 1^{er}

6114



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 136

13 août 2010

S o m m a i r e

**INTÉGRATION DES ACTIVITÉS AÉRIENNES DANS LE SYSTÈME COMMUNAUTAIRE
D'ÉCHANGE DE QUOTAS D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE**

Loi du 3 août 2010 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 page **2200**

Règlement grand-ducal du 3 août 2010 modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant

- a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions
- b) les critères de vérification des déclarations en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre **2207**

Loi du 3 août 2010 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.**

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:

Art. 1^{er}. Les titres suivants sont insérés dans 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, 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**».

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 5 septies;»

«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.»

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.»

Art. 4. La LOI est complétée par un nouvel article 5 bis 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.»

Art. 5. La LOI est complétée par un nouvel article 5 ter formulé comme suit:

«Art. 5 ter. Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères

1. Pendant la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.
2. A compter du 1^{er} 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 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.
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.»

Art. 6. La LOI est complétée par un nouvel article 5 quater formulé comme suit:

«Art. 5 quater. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5 bis, 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 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.
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.
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:
 - 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.

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 5 quinquies.»

Art. 7. La LOI est complétée par un nouvel article 5 quinquies formulé comme suit:

«Art. 5 quinquies. 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 5 bis, 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, 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 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).
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 5 quater, 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 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.»

Art. 8. La LOI est complétée par un nouvel article 5 sexies formulé comme suit:

«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.»

Art. 9. La LOI est complétée par un nouvel article 5 septies libellé comme suit:

«Art. 5 septies. 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) n° 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. 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 1^{er} janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1^{er} janvier 2006.»

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. 12. A l'article 12 ter 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. 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 2 bis 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 1^{er} 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.»

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.»

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, 12 bis, 12 ter, 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 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 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.»

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 5 quater, 5 quinquies, 5 sexies, 6, 7, 8, 9, 12 bis, 12 ter, 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.»

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 1^{er} 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»

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p>«Aviation</p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</p> <p>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) n° 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; j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant: <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>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.»</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>
--	---------------------------

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

Doc. parl. 6114; sess.ord. 2009-2010; Dir. 2008/101/CE.

Règlement grand-ducal du 3 août 2010 modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant

a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions

b) les critères de vérification des déclarations en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

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

Vu 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; et notamment ses articles 15 et 16;

Vu l'avis de la Chambre des Métiers;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Les avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics, de la Chambre d'Agriculture et de la Chambre des Salariés ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons:

Art. 1^{er}. L'annexe I, qui détermine les principes relatifs à la surveillance et à la déclaration des émissions, est modifiée et complétée comme suit:

a) Le titre suivant est ajouté après le titre de l'annexe:

«Partie A – Surveillance et déclaration des émissions des installations fixes»

b) Le texte suivant est ajouté:

«Partie B – Surveillance et déclaration des émissions des activités aériennes

Surveillance des émissions de dioxyde de carbone

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs. Elles sont calculées à l'aide de la formule suivante:

Consommation de carburant x facteur d'émission

La consommation de carburant comprend le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance. Pour chaque vol, on utilise dans la mesure du possible la consommation réelle de carburant, calculée à l'aide de la formule suivante:

Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol – quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant + carburant embarqué pour ce vol suivant.

En l'absence de données relatives à la consommation réelle de carburant, il convient d'utiliser une méthode par niveaux normalisée pour évaluer la consommation de carburant sur la base des meilleures informations disponibles.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des directives du GIEC de 2006 pour l'établissement des inventaires nationaux ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par activité) identifiés par des laboratoires indépendants accrédités employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis. Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque vol et pour chaque carburant.

Déclaration des émissions

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations ci-après dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 15, paragraphe 2 de 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, dénommée ci-après «Loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre»:

A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment:

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- Etat membre responsable,

- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
- numéros d'identification des avions et types d'avion utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
- nom du propriétaire de l'avion.

B. Pour chaque type de carburant pour lequel les émissions sont calculées:

- consommation de carburant,
- facteur d'émission,
- émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- émissions cumulées résultant de:
 - tous les vols réalisés pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant des aéronefs, et qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre et arrivés dans un aéroport situé sur le territoire du même Etat membre,
 - tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- émissions agrégées résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef:
 - au départ de chaque Etat membre, et
 - à l'arrivée dans chaque Etat membre en provenance d'un pays tiers,
- degré d'incertitude.

Surveillance des données de tonnes-kilomètres aux fins des articles 5 quater et 5 quinquies de la loi modifiée 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Aux fins des demandes d'allocation de quotas conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1 ou à l'article 5 quinquies, paragraphe 2, de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, le volume des activités aériennes est calculé en tonnes-kilomètres à l'aide de la formule suivante:

Tonnes - kilomètres = distance x charge utile

dans laquelle:

«distance» est la distance orthodromique entre l'aéroport de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km, et

«charge utile» est la masse totale du fret, du courrier et des passagers transportés.

Aux fins du calcul de la charge utile,

- le nombre de passagers est le nombre de personnes à bord, à l'exclusion des membres de l'équipage,
- les exploitants d'aéronefs peuvent appliquer soit la masse réelle, soit la masse forfaitaire pour les passagers et les bagages enregistrés figurant dans la documentation de masse et centrage pour les vols concernés, soit une valeur par défaut de 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

Déclaration des données de tonnes-kilomètres aux fins des articles 5 quater et 5 quinquies de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Chaque exploitant fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, ou à l'article 5 quinquies, paragraphe 2 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre:

A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment:

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- Etat membre responsable,
- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
- numéros d'identification des avions et types d'avion utilisés, pendant la période couverte par la demande, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
- nom du propriétaire de l'avion.

B. Données de tonnes-kilomètres:

- nombre de vols par paire d'aérodromes,
- nombre de passagers-kilomètres par paire d'aérodromes,
- nombre de tonnes-kilomètres par paire d'aérodromes,
- méthode choisie pour le calcul de la masse des passagers et des bagages enregistrés,
- nombre total de tonnes-kilomètres pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef.»

Art. 2. L'annexe II, qui détermine les critères de vérification des déclarations, est modifiée et complétée comme suit:

a) L'intitulé suivant est ajouté après le titre:

«Partie A – Vérification des émissions des installations fixes»

b) La partie B suivante est ajoutée:

«Partie B – Vérification des émissions des activités aériennes

13. Les principes généraux et les méthodes définis dans la présente annexe s'appliquent à la vérification des déclarations d'émissions des vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

A cette fin:

- a) au paragraphe 3, la référence à l'exploitant doit être lue comme une référence à un exploitant d'aéronef, et au point c) de ce paragraphe, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'aéronef utilisé pour effectuer les activités aériennes couvertes par la déclaration;
- b) au paragraphe 5, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'exploitant d'aéronef;
- c) au paragraphe 6, la référence aux activités menées dans l'installation doit être lue comme une référence aux activités aériennes couvertes par la déclaration qui sont menées par l'exploitant d'aéronef;
- d) au paragraphe 7, la référence au site de l'installation doit être lue comme une référence aux sites utilisés par l'exploitant d'aéronef pour mener les activités aériennes couvertes par la déclaration;
- e) aux paragraphes 8 et 9, les références aux sources d'émissions dans l'installation doivent être lues comme une référence à l'aéronef dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité;
- f) aux paragraphes 10 et 12, les références à l'exploitant doivent être lues comme des références à un exploitant d'aéronef.

Dispositions complémentaires relatives à la vérification des déclarations d'émissions du secteur de l'aviation

14. Le vérificateur s'assure notamment que:

- a) tous les vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ont été pris en compte. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données sur les horaires et d'autres données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par l'exploitant d'aéronef à Eurocontrol;
- b) les données relatives à la consommation de carburant agrégée et les données sur les carburants achetés ou livrés d'une autre manière à l'aéronef effectuant l'activité aérienne sont cohérentes.

Dispositions complémentaires relatives à la vérification des données de tonnes-kilomètres soumises aux fins des articles 5 quater et 5 quinquies de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

15. Les principes généraux et les méthodes applicables lors de la vérification des déclarations d'émissions conformément à l'article 15, paragraphe 2, de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, énoncés dans la présente annexe, doivent, le cas échéant, être également appliqués lors de la vérification des données de tonnes-kilomètres.
16. Le vérificateur doit notamment s'assurer que seuls ont été pris en compte dans la demande introduite par l'exploitant d'aéronef en vertu de l'article 5 quater, paragraphe 1, et de l'article 5 quinquies, paragraphe 2 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, les vols réellement effectués et relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par cet exploitant à Eurocontrol. Le vérificateur doit en outre s'assurer que la charge utile déclarée par l'exploitant d'aéronef correspond à celle figurant dans le registre tenu par cet exploitant à des fins de sécurité.»

Art. 3. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
Claude Wiseler*

Cabasson, le 3 août 2010.
Henri

Dir. 2008/101/CE.