



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6210

Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

Date de dépôt : 18-10-2010

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
17-03-2011	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
18-10-2010	Déposé	6210/00	<u>5</u>
12-01-2011	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6210/01	<u>37</u>
21-02-2011	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (21-02-2011) Evacué par dispense du second vote (21-02-2011)	6210/02	<u>42</u>
12-01-2011	Commission du Développement durable Procès verbal (14) de la reunion du 12 janvier 2011	14	<u>45</u>
15-12-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (11) de la reunion du 15 décembre 2010	11	<u>55</u>
27-10-2010	Commission du Développement durable Procès verbal (04) de la reunion du 27 octobre 2010	04	<u>102</u>
06-04-2011	Publié au Mémorial A n°59 en page 1062	6195,6210	<u>140</u>

Résumé

6210 : RESUME

Le projet de loi porte exécution du règlement (CE) N°443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers.

Ce règlement a pour objet d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE, contribuant à la mise en œuvre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers, tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.

Le règlement communautaire étant d'applicabilité directe, le projet de loi 6210 comporte les dispositions nécessaires pour assurer son exécution. Il vise à identifier les autorités compétentes pour coordonner sa mise en œuvre et assurer la collecte et la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves et la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

6210/00

N° 6210**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant exécution du Règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

*(Dépôt: le 18.10.2010)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (7.10.2010).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire de l'article unique.....	8
5) Règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO ₂ des véhicules légers.....	9
6) Avis de la Chambre des Salariés (30.6.2010).....	27
7) Avis de la Chambre de Commerce (22.7.2010).....	28
8) Avis de la Chambre des Métiers (14.9.2010).....	29
9) Avis du Conseil d'Etat (12.10.2010).....	30

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant exécution du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Château de Berg, le 7 octobre 2010

*Le Ministre délégué au Développement
durable et aux Infrastructures,*

Marco SCHANK

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Aux fins d'exécution du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent;
- la Société nationale de contrôle technique est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi porte exécution du règlement (CE) No 443/2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

L'objectif du règlement CE est d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, qui assurent partiellement la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.

La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993, 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. A cet égard, la Commission a proposé, en janvier 2007, que l'Union européenne se fixe pour objectif, dans le cadre des négociations internationales, de réduire les émissions de gaz à effet de serre des pays développés de 30% (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020 et a indiqué que l'Union elle-même devrait prendre, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020, quelles que soient les réductions obtenues par les

autres pays développés. Le Parlement européen et le Conseil ont approuvé cet objectif. Ces engagements impliquent notamment la nécessité pour tous les Etats membres de réduire significativement les émissions des voitures particulières.

*

PROBLEMATIQUE ET HISTORIQUE

Les voitures particulières représentent 12% des émissions totales de CO₂ en Europe.

La mobilisation européenne en la matière s'explique notamment par le fait que des engagements historiques ont été mal respectés. Dès 1995 et 1998, la Commission et les constructeurs avaient annoncé des objectifs de réduction à 140, voire 120 grammes, d'ici 2008, contre les 186 grammes à l'époque. Ces objectifs ne seront pas atteints. Le niveau moyen des émissions de CO₂ a bien été réduit à 160 grammes en 2006, mais cette baisse a été plus que compensée par un effet masse, lié à l'augmentation du parc automobile et du trafic. Devant ce constat d'échec relatif, la Commission a été conduite à préparer la proposition du règlement.

La Commission a adopté, en 1995, une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières. Cette stratégie comportait trois grands piliers: les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion de voitures économes en carburant au moyen de mesures fiscales.

En 1998, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) s'est engagée à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO₂/km d'ici à 2008; par ailleurs, en 1999, l'Association des constructeurs japonais d'automobiles (JAMA) et l'Association des constructeurs coréens d'automobiles (KAMA) se sont engagées à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO₂/km d'ici à 2009. Ces engagements ont été reconnus par la recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (ACEA), la recommandation 2000/303/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (KAMA) et la recommandation 2000/304/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières.

Le 7 février 2007, la Commission a adopté deux communications parallèles: une communication présentant les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et des véhicules commerciaux légers et une communication relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle (CARS 21). Ces deux communications ont souligné le fait que des progrès avaient été accomplis dans la réalisation de l'objectif des 140 g de CO₂/km d'ici à 2008/2009, mais que l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km ne pourrait être atteint d'ici à 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.

Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici à 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but; ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) No 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants durables.

*

PROPOSITION DE REGLEMENT

Le dispositif est articulé autour de deux volets.

En premier lieu, la proposition de règlement fixe une norme d'émission pour les voitures particulières. L'objectif est de 120 g d'émission de CO₂ par kilomètre à l'horizon 2012. Il s'agit d'un objectif moyen valable pour l'ensemble de l'Union européenne. Ce niveau sera atteint par deux mesures. La principale est une limitation des émissions directes à 130 g/km; la réduction supplémentaire de 10 g pour parvenir à l'objectif résulterait de mesures d'accompagnement sur les pneumatiques, la climatisation, etc.

Le seuil s'applique aux voitures neuves vendues et immatriculées en Europe. La mesure s'applique donc aussi bien aux voitures vendues par les constructeurs européens qu'aux voitures vendues en Europe par les constructeurs non européens.

Le seuil est une moyenne calculée sur l'ensemble des émissions de CO₂ des véhicules vendus en Europe. Cette disposition est fondamentale: il ne s'agit pas d'une norme unique par véhicule, mais d'une norme globale qui doit conduire à un niveau moyen d'émission en Europe de 130 g/km. Cette norme est ensuite déclinée par constructeur. Chaque constructeur se voit désigner une cible propre en fonction des caractéristiques liées au type de véhicule qu'il fabrique.

En effet, la quantité de rejets de CO₂ est très variable selon la puissance et le poids de la voiture. Les émissions suivent une règle simple: plus un véhicule est lourd ou puissant, plus il consomme en carburant; et plus il consomme, plus les émissions de CO₂ sont élevées. Une norme unique par véhicule avantagerait les petites voitures au détriment des grosses voitures qui seraient toutes au-delà du seuil. Pour éviter cette discrimination, les constructeurs de grosses voitures se voient appliquer une norme d'émission distincte des constructeurs dits généralistes ayant une large gamme de petites voitures. Ainsi, ces derniers ont une cible inférieure à 130 g, tandis que les constructeurs de grosses voitures ont une cible supérieure à 130 g. Les constructeurs peuvent cependant se regrouper par pool et former des alliances qui permettent de calculer le seuil autorisé au niveau du pool et non entreprise par entreprise. L'objectif est que les rejets moyens globaux européens soient de 130 g/km.

En second lieu, le dispositif est contraignant puisque le dépassement de ce seuil est assorti de pénalités financières. Ces pénalités – qui s'analysent au sens budgétaire comme des amendes – s'appliqueraient à compter de 2012 et sont le produit de trois facteurs:

1. le dépassement, exprimé en grammes par kilomètre, par rapport à la cible;
2. le nombre de voitures vendues en Europe;
3. un prix du gramme de CO₂ excédentaire.

Ce prix augmenterait avec le temps et passerait de 20 euros le gramme en 2012 à 35 euros en 2013, 60 euros en 2014 et 95 euros à partir de 2015.

Règlement 443/2009

Les principes directeurs du règlement, dont le cadre * repose sur le double impératif de neutralité du point de vue de la concurrence et d'équité sociale * tient compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et évite toute distorsion injustifiée de la concurrence entre eux, peuvent être résumés comme suit:

1) le champ d'application: voitures particulières neuves

Le règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M1 qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois et qui n'ont pas été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté (sauf pour une période limitée, afin d'éviter les abus).

Sont exclus du champ d'application

- les véhicules dits à usage spécial
- les véhicules classés dans la catégorie M1 avant l'entrée en vigueur du règlement, qui sont spécifiquement fabriqués à des fins commerciales pour permettre l'usage d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule et répondant à la définition du véhicule à usage spécial.

2) les objectifs généraux: objectif échelonné à moyen terme et objectif à long terme

Le règlement fixe à 130 g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs.

Le règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 au parc de voitures neuves, de 95 g de CO₂/km de niveau moyen d'émissions.

Le règlement sera complété par des mesures additionnelles visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire.

3) les objectifs spécifiques

Sans préjudice des constructeurs bénéficiant d'une dérogation, chaque constructeur est tenu de veiller à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ – c.-à-d. la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ de toutes les voitures particulières neuves qu'il produit – ne dépassent pas l'objectif d'émissions spécifiques – c.-à-d. la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ autorisées conformément à l'annexe I pour chaque voiture particulière neuve qu'il produit – qui lui est assignée.

Les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

- 65% en 2012
- 75% en 2013
- 80% en 2014
- 100% en 2015.

Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manœuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de voitures neuves plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction de CO₂ pour chaque voiture. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes pour toutes les voitures neuves immatriculées dans la Communauté sous leur responsabilité ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Cette exigence devrait être introduite progressivement, entre 2012 et 2015, afin de faciliter la transition.

4) la pente de droits d'émissions: masse (poids de la voiture) en tant que paramètre d'utilité

Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. Aux fins de la définition de l'utilité, la masse du véhicule apparaît comme un paramètre approprié, qui fournit une correspondance avec les émissions actuelles et permet donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles. Il convient de collecter également les données concernant d'autres paramètres relatifs à l'utilité, tels que l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. La Commission devrait, d'ici à 2014, réexaminer la disponibilité des données et, le cas échéant, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin d'adapter le paramètre de l'utilité.

5) l'éco-innovation

Le règlement CE a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir. Le développement de technologies de propulsion innovantes devrait être particulièrement encouragé, étant donné qu'elles génèrent des émissions sensiblement moins importantes que les voitures particulières traditionnelles, ce qui promeut la compétitivité à long terme de l'industrie européenne et la création

d'emplois de qualité. La Commission devrait envisager la possibilité d'inclure des mesures d'écinnovation dans le réexamen des procédures d'essai conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) No 715/2007, en prenant en considération les impacts techniques et économiques d'une telle inclusion.

6) les bonifications

Compte tenu du niveau très élevé des coûts en matière de recherche et de développement et des coûts unitaires de production des premières générations de technologies pour les véhicules à très faibles émissions destinés à être introduits sur le marché consécutivement à son entrée en vigueur, le règlement vise à accélérer et à faciliter, à titre provisoire, la procédure de mise sur le marché de la Communauté de véhicules à très faibles émissions à leur stade initial de commercialisation.

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km, compte pour:

- 3,5 voitures en 2012,
- 3,5 voitures en 2013,
- 2,5 voitures en 2014,
- 1,5 voiture en 2015,
- 1 voiture à partir de 2016.

7) l'objectif d'émissions spécifique pour les véhicules à carburant de substitution

L'utilisation de certains carburants de substitution peut offrir des réductions de CO₂ importantes selon une approche „du puits à la roue“. Le règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir la poursuite du déploiement, sur le marché de la Communauté, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.

Pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques, les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85% d'éthanol („E85“) conforme à la législation communautaire applicable ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5% jusqu'au 31 décembre 2015, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30% des stations d'essence de l'Etat membre dans lequel le véhicule est immatriculé offrent ce type de carburant de substitution conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation communautaire pertinente.

8) le groupement de constructeurs

Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre du règlement, les constructeurs sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas excéder une durée de cinq ans mais sont reconductibles. Lorsque des constructeurs constituent un groupement, il convient de considérer qu'ils ont respecté leurs objectifs au titre du règlement lorsque les émissions moyennes du groupement dans son ensemble ne dépassent pas les objectifs d'émissions pour le groupement.

9) les dérogations pour certains constructeurs

Les constructeurs spécialisés devraient être autorisés à bénéficier d'un objectif alternatif inférieur de 25% au niveau moyen de leurs émissions spécifiques de CO₂ en 2007. Faute d'information sur le niveau moyen des émissions spécifiques d'un constructeur pour l'année 2007, il convient de fixer un objectif équivalent.

10) les primes sur les émissions excédentaires: pénalités financières

Les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur devrait être ajustée en fonction de l'ampleur

du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

La prime sur les émissions excédentaires est calculée selon les formules suivantes:

a) à partir de 2012 jusqu'en 2018:

i) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 3 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 3 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

ii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 2 g de CO₂/km mais de moins de 3 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 2 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

iii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 1 g de CO₂/km, mais de moins de 2 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 1 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

iv) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de moins de 1 g de CO₂/km:

$(\text{émissions excédentaires} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}) \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

b) à partir de 2019:

$(\text{émissions excédentaires} \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}) \times \text{nombre de voitures particulières neuves}.$

Le règlement impose la désignation d'une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au règlement.

Le règlement est soumis à réexamen et le cas échéant à des adaptations périodiques. C'est ainsi que notamment:

En 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Au plus tard le 31 octobre 2014 et tous les trois ans par la suite, des mesures sont adoptées pour modifier l'annexe I afin d'ajuster la valeur de M0 qui y est visée à la masse moyenne des voitures particulières neuves des trois années civiles précédentes.

Ces mesures prennent effet pour la première fois le 1er janvier 2016 et tous les trois ans par la suite.

A partir de 2012, la Commission effectue une analyse d'impact à l'effet de réexaminer avant 2014, comme prévu à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) No 715/2007, les procédures de mesure des émissions de CO₂ décrites dans ledit règlement. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les performances réelles des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et visant à intégrer les technologies innovantes approuvées visées à l'article 12 dans le cycle d'essai. La Commission veille à ce que ces procédures soient réexaminées à intervalles réguliers par la suite.

Au plus tard le 1er janvier 2013, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I, ainsi que les dérogations pour les petits constructeurs à l'effet de définir:

- les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 95 g de CO₂/km, et ce dans des conditions de rentabilité, et
- les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime pour émissions excédentaires.

A la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, qui comprend une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et les secteurs liés, la Commission propose, le cas échéant,

de modifier le règlement d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, et qui soit durable et équitable du point de vue social.

D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à son utilisation en tant que paramètre de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I.

Le projet de loi vise à préciser la répartition des compétences en la matière.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Le seul article du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers qui est à exécuter est celui relatif à la surveillance et à la communication des émissions moyennes (art. 8). Il est à rappeler que:

1. pour l'année civile commençant le 1er janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, les Etats membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A (collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂). Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque Etat membre. Les Etats membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque Etat membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées conformément au règlement (CE) No 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité,
2. au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2011, les Etats membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente (méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves),
3. sur demande de la Commission, les Etats membres communiquent également l'ensemble des données visées sous le point 1. Les données en question alimentent un registre central tenu par la Commission, lequel sert de base de calcul et d'évaluation,
4. pour chaque année civile pendant laquelle s'appliquent les dispositions en matière d'objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution, les Etats membres fournissent à la Commission des informations sur la proportion de stations d'essence et sur les critères de durabilité pour le E85.

Le Ministre ayant l'environnement dans ses attributions sera chargé de la coordination des activités et des mesures nécessaires à l'exécution du règlement.

En ce qui concerne la collecte des données, la Société nationale de contrôle technique est l'organisme le mieux outillé à ce faire.

L'Administration de l'environnement étant en contact régulier avec la Commission européenne en ce qui concerne la transmission d'autres informations environnementales, elle sera chargée de la communication de toutes les données et informations exigées par le règlement précité.

*

**REGLEMENT (CE) No 443/2009
DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL
du 23 avril 2009**

**établissant des normes de performance en matière d'émissions
pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'ap-
proche intégrée de la Communauté visant à réduire les émis-
sions de CO₂ des véhicules légers**

(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,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité²,

considérant ce qui suit:

(1) L'objectif du présent règlement est d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, qui assurent partiellement la mise en oeuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.

(2) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993³, impose à toutes les parties d'établir et de mettre en oeuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux contenant des mesures visant à atténuer les changements climatiques. A cet égard, la Commission a proposé, en janvier 2007, que l'Union européenne se fixe pour objectif, dans le cadre des négociations internationales, de réduire les émissions de gaz à effet de serre des pays développés de 30% (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020 et a indiqué que l'Union elle-même devrait prendre, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020, quelles que soient les réductions obtenues par les autres pays développés. Le Parlement européen et le Conseil ont approuvé cet objectif.

(3) Ces engagements impliquent notamment la nécessité pour tous les Etats membres de réduire significativement les émissions des voitures particulières. Il convient que des politiques et des mesures soient mises en oeuvre au niveau des Etats membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire, et pas uniquement dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie, afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires. Le secteur des transports routiers occupe le deuxième rang dans l'Union pour ce qui est des émissions de gaz à effet de serre, et ses émissions ne cessent d'augmenter. Si l'incidence des transports routiers sur le climat continue sa progression, elle compromettra de façon significative les réductions réalisées par les autres secteurs pour lutter contre le changement climatique.

(4) Les objectifs communautaires pour les voitures particulières neuves offrent aux constructeurs, pour qu'ils puissent se conformer aux exigences en matière de réduction des émissions de CO₂, plus

¹ JO C 77 du 31.3.2009, p. 1.

² Avis du Parlement européen du 17 décembre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 6 avril 2009.

³ JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

de souplesse et de sécurité de programmation que des objectifs de réduction fixés de façon autonome au niveau national. Il est important que l'établissement de normes de performance en matière d'émissions prenne en compte les implications pour les marchés et pour la compétitivité des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises, ainsi que les avantages escomptés en matière de stimulation de l'innovation et de réduction de la consommation d'énergie.

(5) Le présent règlement s'appuie sur un processus bien établi de mesure et de surveillance des émissions de CO₂ des véhicules immatriculés dans la Communauté, conformément à la décision No 1753/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 2000 établissant un programme de surveillance de la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ dues aux véhicules particuliers neufs¹. Il est important que l'établissement d'exigences en matière de réduction des émissions de CO₂ continue à garantir prévisibilité et sécurité de programmation aux constructeurs automobiles, dans toute la Communauté, pour l'ensemble de leur parc de voitures neuves sur le territoire de la Communauté.

(6) La Commission a adopté, en 1995, une stratégie communautaire visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures particulières. Cette stratégie comportait trois grands piliers: les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion de voitures économes en carburant au moyen de mesures fiscales.

(7) En 1998, l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) s'est engagée à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO₂/km d'ici à 2008; par ailleurs, en 1999, l'Association des constructeurs japonais d'automobiles (JAMA) et l'Association des constructeurs coréens d'automobiles (KAMA) se sont engagées à réduire les émissions moyennes des voitures neuves vendues à 140 g de CO₂/km d'ici à 2009. Ces engagements ont été reconnus par la recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières² (ACEA), la recommandation 2000/303/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (KAMA)³ et la recommandation 2000/304/CE de la Commission du 13 avril 2000 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières (JAMA)⁴.

(8) Le 7 février 2007, la Commission a adopté deux communications parallèles: une communication présentant les résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et des véhicules commerciaux légers et une communication relative à un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI^e siècle (CARS 21). Ces deux communications ont souligné le fait que des progrès avaient été accomplis dans la réalisation de l'objectif des 140 g de CO₂/km d'ici à 2008/2009, mais que l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km ne pourrait être atteint d'ici à 2012 si l'on ne prenait pas de mesures supplémentaires.

(9) Les communications ont proposé une approche intégrée visant à réaliser l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici à 2012 et ont annoncé que la Commission proposerait un cadre législatif dans ce but; ce cadre sera centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ permettant de parvenir, par des améliorations de la technologie des moteurs, à l'objectif de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf. Conformément à l'approche relative aux engagements volontaires des constructeurs, ce cadre englobe les éléments pris en compte aux fins des mesures des émissions de CO₂ des voitures particulières en application du règlement (CE) No 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules⁵. Une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km, ou équivalent si cela est techniquement nécessaire, sera réalisée grâce à d'autres améliorations technologiques et à l'usage accru des biocarburants durables.

1 JO L 202 du 10.8.2000, p. 1.

2 JO L 40 du 13.2.1999, p. 49.

3 JO L 100 du 20.4.2000, p. 55.

4 JO L 100 du 20.4.2000, p. 57.

5 JO L 171 du 29.6.2007, p. 1.

(10) Il importe que le cadre législatif mis en place pour atteindre l'objectif d'émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves fixe des objectifs de réduction des émissions qui soient neutres du point de vue de la concurrence, socialement équitables et durables, qui tiennent compte de la diversité des constructeurs automobiles européens et qui évitent toute distorsion injustifiée de la concurrence entre eux. Il importe que le cadre législatif soit compatible avec l'objectif global consistant à réaliser les objectifs assignés à la Communauté au titre du protocole de Kyoto et qu'il soit complété par d'autres instruments ciblant davantage l'utilisation, tels que des taxes différenciées sur les voitures et sur l'énergie.

(11) Un financement approprié devrait être garanti dans le budget général de l'Union européenne afin de promouvoir le développement de technologies visant à réduire radicalement les émissions de CO₂ provenant des véhicules routiers.

(12) Afin de préserver la diversité du marché automobile et sa capacité à satisfaire les besoins variés des consommateurs, il importe de définir les objectifs en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières selon l'utilité des voitures sur une base linéaire. Aux fins de la définition de l'utilité, la masse du véhicule apparaît comme un paramètre approprié, qui fournit une correspondance avec les émissions actuelles et permet donc de fixer des objectifs plus réalistes et neutres du point de vue de la concurrence. En outre, les données relatives à la masse des véhicules sont facilement accessibles. Il convient de collecter également les données concernant d'autres paramètres relatifs à l'utilité, tels que l'empreinte au sol (qui correspond à la voie multipliée par l'empattement), afin de faciliter les évaluations à plus long terme de l'approche fondée sur l'utilité. La Commission devrait, d'ici à 2014, réexaminer la disponibilité des données et, le cas échéant, présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin d'adapter le paramètre de l'utilité.

(13) Le présent règlement a pour but d'inciter le secteur automobile à investir dans de nouvelles technologies. Il encourage activement l'éco-innovation et prend en compte les évolutions technologiques à venir. Le développement de technologies de propulsion innovantes devrait être particulièrement encouragé, étant donné qu'elles génèrent des émissions sensiblement moins importantes que les voitures particulières traditionnelles, ce qui promeut la compétitivité à long terme de l'industrie européenne et la création d'emplois de qualité. La Commission devrait envisager la possibilité d'inclure des mesures d'éco-innovation dans le réexamen des procédures d'essai conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) No 715/2007, en prenant en considération les impacts techniques et économiques d'une telle inclusion.

(14) Compte tenu du niveau très élevé des coûts en matière de recherche et de développement et des coûts unitaires de production des premières générations de technologies pour les véhicules à très faibles émissions destinés à être introduits sur le marché consécutivement à son entrée en vigueur, le présent règlement vise à accélérer et à faciliter, à titre provisoire, la procédure de mise sur le marché de la Communauté de véhicules à très faibles émissions à leur stade initial de commercialisation.

(15) L'utilisation de certains carburants de substitution peut offrir des réductions de CO₂ importantes selon une approche „du puits à la roue“. Le présent règlement comprend donc des dispositions spécifiques visant à promouvoir la poursuite du déploiement, sur le marché de la Communauté, de certains véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution.

(16) Afin de garantir la cohérence avec l'approche adoptée dans le cadre de la stratégie de la Commission en matière d'émissions de CO₂ des voitures particulières, notamment en ce qui concerne les engagements volontaires pris par les associations de constructeurs, il importe d'appliquer l'objectif fixé aux voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté pour la première fois et n'ayant pas été immatriculées auparavant en dehors de la Communauté (sauf pour une période limitée, afin d'éviter les abus).

(17) La directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules¹ établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à la réception de tous les

¹ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

véhicules neufs relevant de son champ d'application. Il importe que l'instance responsable de l'application du présent règlement soit la même que celle qui est responsable de tous les aspects de la procédure de réception par type conformément à ladite directive et qui est chargée de veiller à la conformité de la production.

(18) Aux fins de la réception par type, des exigences spécifiques s'appliquent aux véhicules à usage spécial tels que définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE, et il convient donc de les exclure du champ d'application du présent règlement. Les véhicules classés dans la catégorie M₁ avant l'entrée en vigueur du présent règlement, qui sont spécifiquement fabriqués à des fins commerciales pour permettre l'usage d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule et répondant à la définition du véhicule à usage spécial figurant à l'annexe II de la directive 2007/46/CE devraient également être exclus du champ d'application du présent règlement conformément à la politique communautaire visant à aider les personnes handicapées.

(19) Il importe que les constructeurs disposent d'une certaine marge de manoeuvre quant à la façon d'atteindre leurs objectifs dans le cadre du présent règlement et puissent calculer les émissions sur la moyenne de leur parc de voitures neuves plutôt que de devoir respecter des objectifs de réduction de CO₂ pour chaque voiture. Il y a donc lieu d'exiger des constructeurs qu'ils veillent à ce que les émissions spécifiques moyennes pour toutes les voitures neuves immatriculées dans la Communauté sous leur responsabilité ne dépassent pas la moyenne des objectifs en matière d'émissions pour ces véhicules. Cette exigence devrait être introduite progressivement, entre 2012 et 2015, afin de faciliter la transition.

(20) Il n'est pas approprié d'utiliser la même méthode pour déterminer les objectifs de réduction d'émissions pour les grands constructeurs et les petits constructeurs considérés comme indépendants sur la base des critères énoncés dans le présent règlement. Ces petits constructeurs devraient avoir d'autres objectifs de réduction d'émissions, liés aux potentialités techniques des véhicules d'un constructeur donné de réduire leurs émissions spécifiques de CO₂ et correspondant aux caractéristiques des segments du marché concernés. Cette dérogation devrait être couverte par le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.

(21) Les constructeurs spécialisés devraient être autorisés à bénéficier d'un objectif alternatif inférieur de 25% au niveau moyen de leurs émissions spécifiques de CO₂ en 2007. Faute d'information sur le niveau moyen des émissions spécifiques d'un constructeur pour l'année 2007, il convient de fixer un objectif équivalent. Cette dérogation devrait être couverte par le réexamen des objectifs d'émissions spécifiques figurant à l'annexe I, à effectuer pour le début de 2013 au plus tard.

(22) En déterminant les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour toutes les nouvelles voitures enregistrées dans la Communauté dont les constructeurs sont responsables, toutes les voitures devraient être prises en considération quelles que soient leur masse ou autres caractéristiques. Bien que le règlement (CE) No 715/2007 ne s'applique pas aux voitures particulières ayant une masse de référence de plus de 2.610 kg et auxquelles la réception par type n'est pas élargie conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CE) No 715/2007, les émissions concernant ces véhicules devraient être mesurées conformément à la même procédure de mesure que celle spécifiée pour les voitures particulières dans le règlement (CE) No 692/2008¹. Les valeurs d'émissions de CO₂ en résultant devraient être inscrites sur le certificat de conformité du véhicule afin de permettre leur inclusion dans le système de surveillance.

(23) Pour offrir une certaine souplesse aux fins de la réalisation des objectifs qui leur sont assignés au titre du présent règlement, les constructeurs sont autorisés à constituer un groupement, de manière ouverte, transparente et non discriminatoire. Les accords de constitution de groupements ne devraient pas excéder une durée de cinq ans mais sont reconductibles. Lorsque des constructeurs constituent un

¹ Règlement (CE) No 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) No 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

groupement, il convient de considérer qu'ils ont respecté leurs objectifs au titre du présent règlement lorsque les émissions moyennes du groupement dans son ensemble ne dépassent pas les objectifs d'émissions pour le groupement.

(24) Il est nécessaire de mettre en place un solide mécanisme de contrôle afin de garantir le respect des objectifs prévus au présent règlement.

(25) Les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves sont mesurées sur une base harmonisée dans la Communauté, conformément à la méthodologie établie dans le règlement (CE) No 715/2007. Afin de réduire au strict minimum la charge administrative du présent règlement, il convient d'en évaluer le respect par référence aux données relatives aux immatriculations de voitures neuves dans la Communauté collectées par les Etats membres et communiquées à la Commission. Pour garantir la cohérence des données utilisées aux fins de l'évaluation de la mise en œuvre, il convient d'harmoniser autant que possible les règles relatives à la collecte et à la communication desdites données.

(26) En vertu de la directive 2007/46/CE, les constructeurs délivrent un certificat de conformité qui accompagne chaque voiture particulière neuve, et les Etats membres n'autorisent l'immatriculation et la mise en service d'une voiture particulière neuve que si elle est accompagnée d'un certificat de conformité en cours de validité. Il convient que les données collectées par les Etats membres soient cohérentes avec le certificat de conformité délivré par le constructeur pour la voiture particulière et ne soient fondées que sur cette seule référence. Si les Etats membres, pour des raisons justifiées, n'utilisent pas le certificat de conformité pour compléter le processus d'immatriculation et de mise en service d'une voiture particulière neuve, ils devraient prendre les mesures nécessaires afin de garantir la précision nécessaire de la procédure de surveillance. Il devrait y avoir une base de données communautaire concernant les certificats de conformité. Celle-ci devrait être utilisée comme la seule référence pour permettre aux Etats membres de conserver plus aisément leurs données d'immatriculation lorsque des véhicules sont nouvellement immatriculés.

(27) Il convient que le respect par les constructeurs des objectifs prévus au présent règlement soit évalué au niveau communautaire. Il convient que les constructeurs dont les émissions spécifiques moyennes de CO₂ dépassent les valeurs autorisées en vertu du présent règlement versent une prime sur les émissions excédentaires au titre de chaque année civile, et ce à compter de 2012. La prime imposée au constructeur devrait être ajustée en fonction de l'ampleur du dépassement de la valeur fixée comme objectif, et augmenter au fil du temps. Pour que la prime soit d'un montant suffisant pour inciter les constructeurs à prendre des mesures visant à réduire les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières, il convient qu'elle reflète les coûts technologiques. Il convient que les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

(28) Toute mesure nationale pouvant être maintenue ou introduite par les Etats membres conformément à l'article 176 du traité ne devrait pas, étant donné l'objectif et les procédures établies par le présent règlement, infliger des sanctions additionnelles ou plus sévères aux constructeurs qui n'ont pas atteint leurs objectifs en vertu du présent règlement.

(29) Il convient que le présent règlement n'affecte pas la pleine application de la réglementation communautaire en matière de concurrence.

(30) La Commission devrait envisager de nouvelles modalités permettant d'atteindre l'objectif à long terme, en particulier la pente de la courbe, le paramètre de l'utilité et le système de primes sur les émissions excédentaires.

(31) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement 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 Commission¹.

¹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(32) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier les exigences en matière de surveillance et de communication des données à la lumière de l'expérience acquise dans la mise en oeuvre du présent règlement, à mettre en place des méthodes de perception des primes sur les émissions excédentaires, à adopter des modalités d'application concernant la dérogation relative à certains constructeurs, et à adapter l'annexe I de façon à tenir compte de l'évolution de la masse des voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté et à refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5bis de la décision 1999/468/CE.

(33) Dans un souci de simplification et de clarté juridique, il convient d'abroger la décision No 1753/2000/CE.

(34) Etant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de l'Union consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les Etats membres et peut donc, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRETE LE PRESENT REGLEMENT:

Article premier

Objet et objectifs

Le présent règlement établit des exigences de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et d'atteindre l'objectif global de la Communauté européenne, à savoir un niveau moyen d'émissions de 120 g de CO₂/km pour le parc de voitures neuves. Le présent règlement fixe à 130 g de CO₂/km le niveau moyen d'émissions des voitures particulières neuves qu'il conviendra d'atteindre en améliorant la technologie des moteurs, mesuré comme prévu dans le règlement (CE) No 715/2007 et dans ses dispositions d'application, ainsi que grâce à des technologies innovantes.

Le présent règlement fixe l'objectif, applicable à partir de 2020 au parc de voitures neuves, de 95 g de CO₂/km de niveau moyen d'émissions, conformément à l'article 13, paragraphe 5.

Le présent règlement sera complété par des mesures additionnelles visant à réaliser, dans le cadre de l'approche communautaire intégrée, une réduction supplémentaire de 10 g de CO₂/km.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux véhicules à moteur de catégorie M₁, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de la directive 2007/46/CE („voitures particulières“), et qui sont immatriculés dans la Communauté pour la première fois sans avoir été immatriculés auparavant en dehors de la Communauté („voitures particulières neuves“).
2. Il n'est pas tenu compte des immatriculations antérieures effectuées en dehors de la Communauté moins de trois mois avant l'immatriculation dans la Communauté.
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux véhicules à usage spécial tels qu'ils sont définis à l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 2007/46/CE.

*Article 3***Définitions**

1. Aux fins du présent règlement, on entend par :
 - a) „émissions spécifiques moyennes de CO₂“: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ de toutes les voitures particulières neuves qu’il produit;
 - b) „certificat de conformité“: le certificat visé à l’article 18 de la directive 2007/46/CE;
 - c) „constructeur“: la personne ou l’organisme responsable devant l’autorité compétente en matière de réception de tous les aspects de la procédure de réception CE par type conformément à la directive 2007/46/CE, ainsi que de la conformité de la production;
 - d) „masse“: la masse du véhicule carrossé en ordre de marche, indiquée sur le certificat de conformité et définie au point 2.6 de l’annexe I de la directive 2007/46/CE;
 - e) „empreinte au sol“: le produit de la voie multipliée par l’empattement tels qu’indiqués dans le certificat de conformité et définis aux points 2.1 et 2.3 de l’annexe I de la directive 2007/46/CE;
 - f) „émissions spécifiques de CO₂“: les émissions de CO₂ d’une voiture particulière mesurées conformément au règlement (CE) No 715/2007 et indiquées comme la masse des émissions de CO₂ (combinées) dans le certificat de conformité. Pour les voitures particulières non réceptionnées conformément au règlement (CE) No 715/2007, il s’agit des émissions de CO₂ mesurées selon la méthode prévue pour les voitures particulières dans le règlement (CE) No 692/2008 ou conformément aux méthodes adoptées par la Commission pour établir les émissions de CO₂ de ces voitures particulières;
 - g) „objectif d’émissions spécifiques“: la moyenne, pour un constructeur, des émissions spécifiques de CO₂ autorisées conformément à l’annexe I pour chaque voiture particulière neuve qu’il produit ou, lorsque le constructeur bénéficie d’une dérogation au titre de l’article 11, l’objectif d’émissions spécifiques déterminé conformément à cette dérogation.

2. Aux fins du présent règlement, on entend par „groupe de constructeurs liés“ un constructeur et ses entreprises liées. En ce qui concerne un constructeur, on entend par „entreprises liées“:
 - a) des entreprises dans lesquelles le constructeur dispose, directement ou indirectement :
 - de plus de la moitié des droits de vote,
 - du pouvoir de désigner plus de la moitié des membres du conseil de surveillance, du conseil d’administration ou des organes représentant légalement l’entreprise, ou
 - du droit de gérer les affaires de l’entreprise;
 - b) des entreprises qui disposent directement ou indirectement, au sein constructeur, des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
 - c) des entreprises dans lesquelles une entreprise visée au point b) dispose directement ou indirectement des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
 - d) des entreprises dans lesquelles le constructeur et une ou plusieurs des entreprises visées aux points a), b) ou c), ou deux ou plusieurs de ces dernières, disposent ensemble des droits ou des pouvoirs énumérés au point a);
 - e) des entreprises dans lesquelles les droits ou les pouvoirs énumérés au point a) sont détenus conjointement par le constructeur ou une ou plusieurs de ses entreprises liées visées aux points a) à d), et une ou plusieurs tierces parties.

*Article 4***Objectifs en matière d’émissions spécifiques**

Pour l’année civile commençant le 1er janvier 2012 et pour chaque année civile suivante, chaque constructeur de voitures particulières veille à ce que ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ ne dépassent pas l’objectif d’émissions spécifiques qui lui est assigné conformément à l’annexe I ou, s’il s’agit d’un constructeur bénéficiant d’une dérogation au titre de l’article 11, conformément à cette dérogation.

Aux fins de la détermination des émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour chaque constructeur, les pourcentages suivants de voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année concernée, par constructeur, sont pris en compte:

- 65% en 2012,
- 75% en 2013,
- 80% en 2014,
- 100% à partir de 2015.

Article 5

Bonifications

Pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO₂, chaque voiture particulière neuve dont les émissions spécifiques de CO₂ sont inférieures à 50 g/km, compte pour:

- 3,5 voitures en 2012,
- 3,5 voitures en 2013,
- 2,5 voitures en 2014,
- 1,5 voiture en 2015,
- 1 voiture à partir de 2016.

Article 6

Objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution

Pour déterminer si un constructeur se conforme à son objectif d'émissions spécifiques visé à l'article 4, les émissions spécifiques de CO₂ de chaque véhicule conçu pour pouvoir fonctionner grâce à un mélange de carburant comportant 85% d'éthanol („E85“) conforme à la législation communautaire applicable ou aux normes techniques européennes sont diminuées de 5% jusqu'au 31 décembre 2015, compte tenu du potentiel technologique et de réduction des émissions de l'alimentation par biocarburants. Cette réduction ne s'applique que lorsqu'au moins 30% des stations d'essence de l'Etat membre dans lequel le véhicule est immatriculé offrent ce type de carburant de substitution conforme aux critères de durabilité des biocarburants énoncés dans la législation communautaire pertinente.

Article 7

Groupement

1. Les constructeurs, à l'exception de ceux qui bénéficient d'une dérogation au titre de l'article 11, peuvent constituer un groupement afin de respecter leurs obligations en vertu de l'article 4.
2. Tout accord relatif à la constitution d'un groupement peut porter sur une ou plusieurs années civiles dès lors que la durée globale de chaque accord ne dépasse pas cinq années civiles; il doit par ailleurs être conclu au plus tard le 31 décembre de la première année civile de mise en commun des émissions. Les constructeurs qui constituent un groupement transmettent à la Commission un dossier d'information comprenant:
 - a) la liste des constructeurs participant au groupement;
 - b) le nom du constructeur qui est désigné administrateur du groupement et qui sera le point de contact du groupement, responsable également du versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9; et
 - c) la preuve que l'administrateur du groupement sera en mesure de remplir les obligations visées au point b).
3. Si l'administrateur proposé pour le groupement ne satisfait pas aux exigences de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, la Commission le notifie aux constructeurs.

4. Les constructeurs membres d'un groupement informent conjointement la Commission de tout changement concernant l'administrateur du groupement ou sa situation financière, dans la mesure où le changement est susceptible d'affecter sa capacité à répondre aux exigences de versement des éventuelles primes sur les émissions excédentaires imposées au groupement conformément à l'article 9, ainsi que de tout changement relatif à la composition du groupement ou à sa dissolution.

5. Les constructeurs sont libres de conclure des accords de groupement dès lors que ces derniers satisfont aux dispositions des articles 81 et 82 du traité et que la participation à un groupement est accessible de façon ouverte, transparente et non discriminatoire, à des conditions commercialement raisonnables, à tout constructeur qui souhaite en devenir membre. Sans préjudice de l'applicabilité générale à ces groupements de la réglementation communautaire en matière de concurrence, tous les membres d'un groupement veillent en particulier à éviter tout partage de données ou échange d'informations dans le cadre de leur accord de groupement, excepté en ce qui concerne les informations suivantes:

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂;
- b) l'objectif d'émissions spécifiques;
- c) le nombre total de véhicules immatriculés.

6. Le paragraphe 5 ne s'applique pas lorsque tous les constructeurs membres du groupement font partie du même groupe de constructeurs liés.

7. Sauf en cas de notification au titre du paragraphe 3, les constructeurs réunis dans un groupement pour lequel le dossier d'information a été transmis à la Commission sont considérés comme un seul et même constructeur en ce qui concerne le respect des obligations prévues à l'article 4. Les informations fournies au titre de la surveillance et de la communication de données, pour les différents constructeurs ainsi que pour les groupements, seront enregistrées, notifiées et mises à disposition dans le registre central visé à l'article 8, paragraphe 4.

Article 8

Surveillance et communication des émissions moyennes

1. Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, les Etats membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque Etat membre. Les Etats membres mettent tout en oeuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque Etat membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées conformément au règlement (CE) No 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.

2. Au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2011, les Etats membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente. Les données sont transmises selon le format indiqué à l'annexe II, partie C.

3. Sur demande de la Commission, les Etats membres communiquent également l'ensemble des données recueillies en application du paragraphe 1.

4. La Commission tient un registre central rassemblant les données communiquées par les Etats membres en vertu du présent article et, au plus tard le 30 juin de chaque année à partir de 2011, elle calcule à titre provisoire pour chaque constructeur:

- a) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
- b) l'objectif d'émissions spécifiques de l'année civile précédente; et
- c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour cette même année.

La Commission notifie à chaque constructeur le calcul provisoire le concernant. La notification inclut les données par Etat membre relatives au nombre de voitures particulières neuves immatriculées et à leurs émissions spécifiques de CO₂.

Le registre est mis à la disposition du public.

5. Les constructeurs peuvent, dans un délai de trois mois suivant la notification du calcul provisoire visé au paragraphe 4, notifier à la Commission toute erreur dans les données, en précisant l'Etat membre pour lequel ladite erreur aurait été constatée.

La Commission examine toutes les notifications des constructeurs et, le 31 octobre au plus tard, confirme ou modifie les calculs provisoires visés au paragraphe 4.

6. Lorsque, sur la base des calculs visés au paragraphe 5, la Commission constate que, pour les années civiles 2010 ou 2011, les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur durant l'année ont dépassé son objectif d'émissions spécifiques pour l'année en question, elle le notifie au constructeur.

7. Les Etats membres désignent une autorité compétente pour la collecte et la communication des données de surveillance conformément au présent règlement et en informent la Commission, au plus tard le 8 décembre 2009. La Commission en informe par la suite le Parlement européen et le Conseil.

8. Pour chaque année civile pendant laquelle l'article 6 s'applique, les Etats membres fournissent à la Commission des informations sur la proportion de stations d'essence et sur les critères de durabilité pour le E85 visés audit article.

9. La Commission peut arrêter des modalités relatives à la surveillance et à la communication des données au titre du présent article et à l'application de l'annexe II, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 14, paragraphe 2.

La Commission peut modifier l'annexe II à la lumière de l'expérience acquise dans l'application du présent règlement. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 3.

Article 9

Prime sur les émissions excédentaires

1. Pour chaque année civile, à compter de 2012, au titre de laquelle les émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose le paiement d'une prime sur les émissions excédentaires au constructeur ou, dans le cas d'un groupement, à l'administrateur du groupement.

2. La prime sur les émissions excédentaires visée au paragraphe 1 est calculée selon les formules suivantes:

a) à partir de 2012 jusqu'en 2018:

i) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 3 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 3 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

ii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 2 g de CO₂/km mais de moins de 3 g de CO₂/km:

$[(\text{émissions excédentaires} - 2 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g de CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g de CO}_2/\text{km}] \times \text{nombre de voitures particulières neuves};$

- iii) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de plus de 1 g de CO₂/km, mais de moins de 2 g de CO₂/km:
[(émissions excédentaires – 1 g de CO₂/km) x 15 EUR/g de CO₂/km + 1 g de CO₂/km x 5 EUR/g de CO₂/km] x nombre de voitures particulières neuves;
- iv) lorsque les émissions spécifiques moyennes de CO₂ du constructeur dépassent son objectif d'émissions spécifiques de moins de 1 g de CO₂/km:
(émissions excédentaires x 5 EUR/g de CO₂/km) x nombre de voitures particulières neuves;

b) à partir de 2019:

(émissions excédentaires x 95 EUR/g de CO₂/km) x nombre de voitures particulières neuves.

Aux fins du présent article, on entend par „émissions excédentaires“, déterminées comme indiqué à l'article 4, le nombre positif de grammes par kilomètre correspondant au dépassement des émissions spécifiques moyennes du constructeur par rapport à son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile concernée, arrondi à la troisième décimale la plus proche, en tenant compte des réductions des émissions de CO₂ liées à des technologies innovantes approuvées, et par „nombre de voitures particulières neuves“, le nombre de voitures particulières neuves produites par le constructeur et qui ont été immatriculées pendant l'année en question suivant les critères d'introduction progressive énoncés à l'article 4.

3. La Commission établit les modalités de perception des primes sur les émissions excédentaires visées au paragraphe 1.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 3.

4. Les primes sur les émissions excédentaires entrent dans les recettes du budget général de l'Union européenne.

Article 10

Publication des performances des constructeurs

1. Au plus tard le 31 octobre de chaque année à partir de 2011, la Commission publie une liste indiquant, pour chaque constructeur:

- a) son objectif d'émissions spécifiques pour l'année civile précédente;
- b) ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente;
- c) l'écart entre ses émissions spécifiques moyennes de CO₂ de l'année civile précédente et son objectif d'émissions spécifiques pour la même année;
- d) les émissions spécifiques moyennes de CO₂ pour toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente; et
- e) la masse moyenne de toutes les voitures particulières neuves dans la Communauté pour l'année civile précédente.

2. A compter du 31 octobre 2013, la liste publiée conformément au paragraphe 1 indique également si le constructeur a ou non respecté les exigences de l'article 4 pour l'année civile précédente.

Article 11

Dérogations pour certains constructeurs

1. Tout constructeur peut introduire une demande de dérogation à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I dès lors qu'il produit moins de 10.000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile et:

- a) qu'il ne fait pas partie d'un groupe de constructeurs liés;
- b) qu'il fait partie d'un groupe de constructeurs liés qui représente, au total, moins de 10.000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile; ou

- c) qu'il fait partie d'un groupe de constructeurs liés mais exploite ses propres installations de fabrication et son propre centre de conception.
2. Une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 peut être accordée pour une période de cinq années civiles au maximum. La demande est introduite auprès de la Commission et comprend les éléments suivants:
- a) le nom du constructeur et la personne qui le représente;
 - b) la preuve que le constructeur est admissible au bénéfice d'une dérogation au titre du paragraphe 1;
 - c) les informations relatives aux voitures particulières qu'il produit, y compris leur masse et leurs émissions spécifiques de CO₂;
 - d) l'indication d'un objectif d'émissions spécifiques compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué.
3. La Commission accorde au constructeur une dérogation demandée au titre du paragraphe 1 lorsqu'elle estime que celui-ci réunit les conditions pour en bénéficier et que l'objectif d'émissions spécifiques qu'il propose est compatible avec son potentiel, notamment économique et technologique, de réduction de ses émissions spécifiques de CO₂ et compte tenu des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué. La dérogation s'applique à compter du 1er janvier de l'année suivant le jour où la dérogation a été accordée.
4. Une demande de dérogation relative à l'objectif d'émissions spécifiques calculé conformément à l'annexe I peut être présentée par un constructeur qui représente, avec l'ensemble de ses entreprises liées, de 10.000 à 300.000 voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté par année civile.
- Une telle demande peut être présentée par le constructeur pour lui-même, ou pour lui-même et une de ses entreprises liées. La demande est adressée à la Commission et comprend les éléments suivants:
- a) toutes les informations visées au paragraphe 2, points a) et c), notamment, le cas échéant, les informations relatives aux entreprises liées;
 - b) un objectif qui correspond à une réduction de 25% des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de 2007 ou, lorsqu'une seule demande est faite pour plusieurs entreprises liées, à une réduction de 25% de la moyenne des émissions spécifiques moyennes de CO₂ de ces entreprises en 2007.
- Si aucune information relative aux émissions spécifiques moyennes de CO₂ d'un constructeur n'est disponible pour l'année 2007, la Commission détermine un objectif de réduction équivalent en se fondant sur les meilleures technologies de réduction des émissions de CO₂ mises en oeuvre dans les voitures particulières de masse comparable et en tenant compte des caractéristiques du marché pour le type de véhicule fabriqué. Cet objectif est utilisé par le demandeur aux fins du point b).
- La Commission octroie une dérogation au constructeur lorsqu'il est démontré que les critères relatifs à la dérogation visés au présent paragraphe sont remplis.
5. Tout constructeur bénéficiant d'une dérogation au titre du présent article notifie sans délai à la Commission tout élément nouveau affectant ou susceptible d'affecter son admissibilité au bénéfice de la dérogation.
6. Si la Commission considère, sur la base d'une notification au titre du paragraphe 5 ou d'un autre élément, qu'un constructeur n'est plus admissible au bénéfice de la dérogation, elle retire ladite dérogation avec effet au 1er janvier de l'année civile suivante et le notifie au constructeur.
7. Si le constructeur n'atteint pas son objectif d'émissions spécifiques, la Commission impose au constructeur la prime sur les émissions excédentaires prévue à l'article 9.
8. La Commission peut arrêter des modalités d'application pour la mise en oeuvre des paragraphes 1 à 7, notamment en ce qui concerne l'interprétation des critères d'admissibilité pour les dérogations, le

contenu des demandes, et le contenu et l'évaluation des programmes de réduction des émissions spécifiques de CO₂.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 3.

9. Les demandes de dérogation comprenant les informations à fournir à l'appui, les notifications visées au paragraphe 5, les révocations visées au paragraphe 6 et toute prime sur les émissions excédentaires imposée en vertu du paragraphe 7, ainsi que les mesures adoptées en vertu du paragraphe 8, sont rendues accessibles au public, sous réserve du règlement (CE) No 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission¹.

Article 12

Eco-innovations

1. A la demande d'un fournisseur ou d'un constructeur, la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes est examinée. La contribution totale de ces technologies à la réduction de l'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur peut atteindre un maximum de 7 g de CO₂/km.

2. La Commission adopte, d'ici à 2010, les modalités d'une procédure d'approbation des technologies innovantes en question conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 14, paragraphe 2. Ces modalités reposent sur les critères suivants pour les technologies innovantes:

- a) le fournisseur ou le constructeur doit être responsable de la réduction des émissions de CO₂ rendue possible en utilisant les technologies innovantes;
- b) les technologies innovantes doivent contribuer de manière vérifiée à la réduction des émissions de CO₂;
- c) les technologies innovantes ne doivent pas être couvertes par la mesure du CO₂ selon le cycle d'essai normalisé ou par des dispositions contraignantes liées à des mesures additionnelles conformes à la réduction de 10 g de CO₂/km visée à l'article 1er ou revêtir un caractère obligatoire au titre d'autres dispositions de la législation communautaire.

3. Un fournisseur ou un constructeur qui demande qu'une mesure soit approuvée en tant que technologie innovante fournit à la Commission un rapport comprenant un rapport de vérification effectué par un organisme agréé et indépendant. En cas d'interaction possible entre la mesure et une autre technologie innovante déjà approuvée, le rapport fait état de cette interaction et le rapport de vérification détermine dans quelle mesure celle-ci modifie la réduction obtenue grâce à chaque mesure.

4. La Commission atteste la réduction obtenue sur la base des critères formulés au paragraphe 2.

Article 13

Evaluation et rapports

1. En 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les progrès accomplis dans la mise en oeuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

2. Au plus tard le 31 octobre 2014 et tous les trois ans par la suite, des mesures sont adoptées pour modifier l'annexe I afin d'ajuster la valeur de M₀ qui y est visée à la masse moyenne des voitures particulières neuves des trois années civiles précédentes.

¹ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

Ces mesures prennent effet pour la première fois le 1er janvier 2016 et tous les trois ans par la suite.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 3.

3. A partir de 2012, la Commission effectue une analyse d'impact à l'effet de réexaminer avant 2014, comme prévu à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (CE) No 715/2007, les procédures de mesure des émissions de CO₂ décrites dans ledit règlement. La Commission présente notamment des propositions appropriées visant à adapter ces procédures pour qu'elles reflètent convenablement les performances réelles des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et visant à intégrer les technologies innovantes approuvées visées à l'article 12 dans le cycle d'essai. La Commission veille à ce que ces procédures soient réexaminées à intervalles réguliers par la suite.

A compter de la date d'application de la procédure révisée de mesure des émissions de CO₂, les technologies innovantes ne sont plus approuvées suivant la procédure prévue à l'article 12.

4. D'ici à 2010, la Commission réexamine la directive 2007/46/CE afin de faire en sorte que chaque type/variante/version corresponde à un ensemble unique de technologies innovantes.

5. Au plus tard le 1er janvier 2013, la Commission réexamine les objectifs d'émissions spécifiques de l'annexe I, ainsi que les dérogations prévues à l'article 11 à l'effet de définir:

- les modalités de réalisation, pour 2020, d'un objectif à long terme de 95 g de CO₂/km, et ce dans des conditions de rentabilité, et
- les aspects de l'application de cet objectif, y compris la prime pour émissions excédentaires.

A la lumière de ce réexamen et de l'analyse d'impact, qui comprend une analyse globale de l'impact sur le secteur de la construction automobile et les secteurs liés, la Commission propose, le cas échéant, de modifier le présent règlement d'une manière qui soit aussi neutre que possible du point de vue de la concurrence, et qui soit durable et équitable du point de vue social.

6. D'ici à 2014, la Commission, à la suite d'une analyse d'impact, publie un rapport sur la disponibilité des données relatives à l'empreinte au sol et à son utilisation en tant que paramètre de l'utilité permettant de déterminer les objectifs d'émissions spécifiques et, au besoin, présente au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I.

7. Des mesures sont adoptées pour prévoir les adaptations nécessaires des formules de l'annexe I afin de refléter toute modification de la procédure d'essai réglementaire pour la mesure des émissions spécifiques de CO₂.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 14, paragraphe 3.

Article 14

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 9 de la décision No 280/2004/CE¹.

2. Dans les cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Dans les 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.

¹ Décision No 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en oeuvre le protocole de Kyoto (JO L 49 du 19.2.2004, p. 1).

*Article 15***Abrogation**

La décision No 1753/2000/CE est abrogée avec effet au 1er janvier 2010.

Toutefois, les articles 4, 9 et 10 de cette décision continuent à s'appliquer jusqu'à la présentation par la Commission d'un rapport au Parlement européen sur les données de surveillance pour l'année civile 2009.

*Article 16***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre.

FAIT à Strasbourg, le 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le Président,

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le Président,

P. NEČAS

*

ANNEXE I

Objectifs en matière d'émissions spécifiques

1. Pour chaque voiture particulière neuve, les émissions spécifiques de CO₂ aux fins des calculs visés dans la présente annexe, mesurées en grammes par kilomètre, sont déterminées selon les formules suivantes:

a) A partir de 2012 jusqu'en 2015:

$$\text{Emissions spécifiques de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

$$M_0 = 1.372,0$$

$$a = 0,0457$$

b) A partir de 2016:

$$\text{Emissions spécifiques de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

dans laquelle:

M = la masse du véhicule en kilogrammes (kg)

M₀ = la valeur adoptée conformément à l'article 13, paragraphe 2

$$a = 0,0457$$

2. L'objectif d'émissions spécifiques d'un constructeur dans une année civile est égal à la moyenne des émissions spécifiques de CO₂ pour chaque voiture particulière neuve immatriculée durant l'année civile en question, dont il est le constructeur.

*

ANNEXE II

SURVEILLANCE ET COMMUNICATION DES EMISSIONS

PARTIE A

Collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂

1. Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, les Etats membres recueillent les informations ci-après pour chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire:
 - a) constructeur,
 - b) type, variante et version;
 - c) émissions spécifiques de CO₂ (en g/km);
 - d) masse (kg);
 - e) empattement (mm);
 - f) largeur de voie (mm).
2. Les informations visées au point 1 proviennent du certificat de conformité de la voiture particulière concernée, Lorsque le certificat de conformité indique à la fois une masse minimale et une masse maximale pour une voiture particulière, les Etats membres utilisent uniquement le chiffre maximal aux fins du présent règlement. Dans le cas de véhicules à double alimentation (essence-gaz) dont le certificat de conformité mentionne les émissions spécifiques de CO₂ à la fois pour l'essence et pour le gaz, les Etats membres n'utilisent que le chiffre mesuré pour le gaz.
3. Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, chaque Etat membre détermine pour chaque constructeur, suivant les méthodes décrites dans la partie B:
 - a) le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées sur son territoire;
 - b) les émissions spécifiques moyennes de CO₂, conformément à la partie B, point 2. de la présente annexe;
 - c) la masse moyenne, conformément à la partie B, point 3, de la présente annexe;
 - d) pour chaque version de chaque variante de chaque type de voiture particulière neuve:
 - i) le nombre total de voitures particulières neuves immatriculées sur son territoire, conformément à la partie B, point 1, de la présente annexe;
 - ii) les émissions spécifiques de CO₂ et la part de réduction des émissions rendue possible par les technologies innovantes conformément à l'article 12 ou les véhicules à carburant de substitution conformément à l'article 6;
 - iii) la masse;
 - iv) l'empreinte au sol de la voiture, conformément à la partie B, point 5, de la présente annexe.

PARTIE B

Méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves

Les données de surveillance que les Etats membres sont tenus d'établir conformément à la partie A, point 3, sont déterminées selon les méthodes décrites dans la présente partie.

1. Nombre de voitures particulières neuves immatriculées (N)

Les Etats membres déterminent le nombre de voitures particulières neuves immatriculées sur leur territoire au cours de l'année de surveillance concernée (N).

2. Emissions spécifiques moyennes de CO₂ des voitures particulières neuves (S_{ave})

Les émissions spécifiques moyennes de CO₂ de toutes les voitures particulières neuves immatriculées sur le territoire d'un Etat membre au cours de l'année de surveillance (S_{ave}) sont calculées en divisant la somme des émissions spécifiques de CO₂ de chaque voiture particulière neuve (S) par le nombre de voitures particulières neuves (N).

$$S_{ave} = (1/N) \times \Sigma S$$

3. Masse moyenne des voitures particulières neuves

La masse moyenne de toutes les voitures particulières neuves immatriculées sur le territoire d'un Etat membre au cours de l'année de surveillance (M_{ave}) est calculée en divisant la somme des masses individuelles des voitures particulières neuves (M) par le nombre de voitures particulières neuves (N).

$$M_{ave} = (1/N) \times \Sigma M$$

4. Ventilation par version de voitures particulières neuves

Pour chaque version de chaque variante de chaque type de voiture particulière neuve, les données relatives au nombre de voitures particulières neuves immatriculées, à la masse, aux émissions spécifiques de CO₂ et à l'empreinte au sol de la voiture doivent être recueillies.

5. Empreinte au sol

L'empreinte au sol de la voiture est calculée en multipliant l'empattement par la largeur de la voie de la voiture.

PARTIE C

Format de transmission des données

Pour chaque constructeur, les Etats membres communiquent chaque année les données indiquées dans la partie A, point 3, en respectant les formats ci-après.

Données agrégées:

<i>Année:</i>				
<i>Constructeur</i>	<i>Nombre total de voitures particulières neuves immatriculées</i>	<i>Emissions spécifiques moyennes de CO₂ (en g/km)</i>	<i>Masse moyenne (en kg)</i>	<i>Empreinte au sol moyenne (en m²)</i>
(Constructeur 1)
(Constructeur 2)
...
Total pour tous les constructeurs

Données détaillées au niveau du constructeur

Année	Constructeur	Type de voiture	Variante	Version	Technologie innovante(*) ou groupe de technologies innovantes ou véhicule à carburant de substitution(**)	Marque	Dénomination commerciale	Total des nouvelles immatriculations	Emissions spécifiques de CO ₂ (g/km)	Masse (kg)	Empreinte au sol (m ²)	Réduction des émissions rendue possible par les technologies innovantes(*) ou par l'alimentation de substitution(**)
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 1)		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 2)		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 1)		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 1)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 2)		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 1)		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la variante 1)	(nom de la version 2)		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 1)		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	(nom du type 2)	(nom de la variante 2)	(nom de la version 2)		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Année 1	(Nom du constructeur 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...

(*) Conformément à l'article 12.

(**) Conformément à l'article 6.

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(30.6.2010)

Par courrier du 8 juin 2010, Réf.: TS/CF/rn, Monsieur Marco Schank, ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés (CSL).

1. Le seul article du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers qui est à exécuter est celui relatif à la surveillance et à la communication des émissions moyennes (art. 8). Il est à rappeler que:

1. pour l'année civile commençant le 1er janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, les Etats membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A (collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂). Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque Etat membre. Les Etats membres mettent tout en oeuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque Etat membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées conformément au règlement (CE) No 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité,
2. au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2011, les Etats membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B, pour l'année civile précédente (méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves),
3. sur demande de la Commission, les Etats membres communiquent également l'ensemble des données visées sous le point 1. Les données en question alimentent un registre central tenu par la Commission, lequel sert de base de calcul et d'évaluation,
4. pour chaque année civile pendant laquelle s'appliquent les dispositions en matière d'objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution, les Etats membres fournissent à la Commission des informations sur la proportion de stations d'essence et sur les critères de durabilité pour le E85.

2. Le Ministre ayant l'environnement dans ses attributions sera chargé de la coordination des activités et des mesures nécessaires à l'exécution du règlement.

3. En ce qui concerne la collecte des données, la Société nationale de contrôle technique est l'organisme le mieux outillé à ce faire.

4. L'Administration de l'environnement étant en contact régulier avec la Commission européenne en ce qui concerne la transmission d'autres informations environnementales, elle sera chargée de la communication de toutes les données et informations exigées par le règlement précité.

5. Notre chambre a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord à l'avant-projet de loi sous rubrique.

Luxembourg, le 30 juin 2010

Pour la Chambre des salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(22.7.2010)

L'objet du projet de loi est de porter exécution en droit national du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers (nommé ci-après le Règlement).

Le Règlement, qui établit des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, s'inscrit dans la poursuite de l'objectif final de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, laquelle convention-cadre a été approuvée par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993, cette dernière poursuivant l'objectif de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Le Règlement est à mettre en perspective avec la stratégie élaborée à l'échelle communautaire en matière d'environnement qui est illustrée, entre autres, par le 6e programme d'action communautaire en la matière (engagement européen notamment de réduire dans un premier temps de 8% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012 et par rapport à 1990), ainsi que par la mise en oeuvre et le renforcement des activités de recherche et développement (R&D) enclines à favoriser et accélérer les progrès dans tous les domaines afférents. L'un des aspects des actions à mener concerne précisément la réduction significative des émissions des voitures particulières qui représentent à ce jour 12% des émissions totales de CO₂ en Europe.

Les rédacteurs du présent projet de loi rappellent dans l'exposé des motifs les principaux aspects de la problématique réglementaire qui se pose. Le premier a trait au fait que, contrairement aux engagements communautaires pris depuis 1995, le niveau des émissions de CO₂ a considérablement augmenté, en raison du développement du parc automobile qui a largement contrebalancé les progrès réalisés en matière d'efficacité énergétique et environnementale. Les initiatives de la Commission européenne pour interrompre l'escalade des émissions de CO₂ tournent autour de trois piliers, à savoir les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions¹, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion, par des incitants fiscaux notamment, de voitures économes en carburant.

La Commission a adopté en 2007 deux communications, l'une qui présentait les résultats d'un réexamen de la stratégie visant la réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers, et l'autre relative à un cadre réglementaire concurrentiel qui s'applique au secteur automobile. Actant les progrès réalisés malgré tout jusqu'alors (2008/2009), les deux communications soulignent la nécessité d'élaborer des mesures complémentaires pour viser et atteindre l'objectif communautaire de 120 g de CO₂/km d'ici 2012. A cet égard, la Commission est tenue de proposer un cadre réglementaire adéquat, qui soit d'un côté axé sur les baisses d'émissions de l'ordre de 130 g de CO₂/km en moyenne pour le parc automobile neuf et, d'un autre côté, conforme au règlement (CE) No 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules. Les progrès technologiques et l'utilisation renforcée des biocarburants durables doivent permettre de ramener de 130 à 120 g de CO₂/km le niveau d'émissions.

Le Règlement que le projet de loi sous rubrique vise à faire appliquer comprend deux types de dispositions, les premières ayant trait à la fixation d'une norme d'émission (seuil) pour les voitures particulières, tandis que les secondes permettent d'assortir aux possibles dépassements de seuil des sanctions financières, ce que le Règlement nomme „primes sur les émissions excédentaires“.

La Chambre de Commerce rappelle que, du point de vue légal, tout règlement communautaire est obligatoire et applicable dans ses strictes dispositions. Il ne s'agit donc pas pour elle de discuter lesdites dispositions.

¹ Cf. engagements en 1998 et 1999 de la part des associations des constructeurs d'automobiles européens (ACEA), japonais (JAMA) et coréens (KAMA) à diminuer les émissions, et ce au travers de diverses recommandations de la Commission européenne (recommandation 1999/125/CE de la Commission du 5 février 1999 concernant la réduction des émissions de CO₂ des voitures particulières, recommandations 2000/303/CE et 2000/304/CE afférentes du 13 avril 2000).

Le projet de loi sous avis comporte trois dispositions principalement. Le ministre ayant dans ses attributions l'environnement est chargé, „aux fins d'exécution du règlement (CE) No 443/2009 (...), de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent“. Les deux autres dispositions ont trait, dans le cadre de l'exécution du Règlement, à la collecte, la mise à disposition des données concernant les voitures particulières neuves ainsi qu'à la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises en la matière. Pour elle, ces dispositions sont exécutoires des dispositions inscrites à l'article 8 du Règlement qui portent sur la „surveillance et [la] communication des émissions moyennes“. La Société nationale de contrôle technique, laquelle est chargée de „collecter et à mettre à disposition les données sur les voitures particulières neuves“ et l'Administration de l'environnement est en charge de la communication auprès des services de la Commission européenne des données et informations afférentes.

La Chambre de Commerce observe une inadéquation entre la lettre de saisine du Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures et le texte soumis à son avis à proprement parler. En effet, d'après ladite lettre, il s'agit d'un „projet de loi“, alors que, d'après la formulation du texte annexé, ce dernier fait référence à un „avant-projet de loi“. Il s'agirait donc de clarifier ce point.

La Chambre de Commerce n'a pas d'observation supplémentaire à formuler.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(14.9.2010)

Par sa lettre du 8 juin 2010, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

L'objectif du projet de loi sous avis est d'exécuter le seul article 8 relatif à la surveillance et à la communication des émissions moyennes des voitures particulières neuves du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Ainsi, le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui découlent du règlement (CE) No 443/2009 précité, la Société nationale de contrôle technique (SNCT) est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves tandis que l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

La Chambre des Métiers se demande si, en l'occurrence, il ne s'agit pas de trop d'intervenants et si la procédure adoptée correspond bien à ce qui est utile et nécessaire dans le présent contexte.

Dans ce cadre, les auteurs du présent projet de loi tiennent à rappeler par rapport à l'article 8 mentionné ci-dessus que:

1. Pour l'année civile commençant le 1er janvier 2010 et pour chaque année civile suivante, les Etats membres recueillent les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur leur territoire, conformément aux prescriptions de l'annexe II, partie A (collecte des données sur les voitures particulières neuves et détermination des données de surveillance des émissions de CO₂) du règlement communautaire. Ces informations sont mises à la disposition des constructeurs ainsi que de leurs importateurs ou mandataires désignés dans chaque Etat membre. Les Etats membres mettent tout en œuvre pour garantir que les organismes auxquels incombe l'obligation d'information s'acquittent de celle-ci de manière transparente. Chaque Etat membre veille à ce que les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières non réceptionnées conformément au règlement (CE) No 715/2007 soient mesurées et enregistrées dans le certificat de conformité.

2. Au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2011, les Etats membres déterminent et transmettent à la Commission les informations énumérées à l'annexe II, partie B du règlement communautaire, pour l'année civile précédente (méthodes permettant de déterminer les données de surveillance des émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves).
3. Sur demande de la Commission, les Etats membres communiquent également l'ensemble des données visées sous le point 1. Les données en question alimentent un registre central tenu par la Commission, lequel sert de base de calcul et d'évaluation.
4. Pour chaque année civile pendant laquelle s'appliquent les dispositions en matière d'objectif d'émissions spécifiques pour les véhicules à carburant de substitution, les Etats membres fournissent à la Commission des informations sur la proportion de stations d'essence et sur les critères de durabilité pour le E85 (mélange de carburant comportant 85% d'éthanol).

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre des Métiers peut approuver le projet de loi sous rubrique.

Luxembourg, le 14 septembre 2010

Pour la Chambre des Métiers,

Le Directeur,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(12.10.2010)

Par dépêche du 11 juin 2010, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures. Au texte du projet étaient joints un exposé des motifs, le commentaire de l'article unique ainsi que le règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

Les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'Etat par dépêches respectivement du 16 juillet 2010 et du 4 août 2010, et celui de la Chambre des métiers en date du 22 septembre 2010.

*

Le règlement communautaire susmentionné a pour objet d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans l'Union européenne, contribuant à la mise en oeuvre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers, tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.

Le règlement communautaire étant d'applicabilité directe, le projet de loi sous rubrique comporte les dispositions nécessaires pour assurer son exécution. Il vise à identifier les autorités compétentes pour coordonner sa mise en oeuvre et assurer la collecte et la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves et la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

L'article unique du projet de loi sous avis ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf qu'au premier tiret il y a lieu d'écrire „le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement ...“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 12 octobre 2010.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

6210/01

N° 6210¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant exécution du Règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.1.2011)

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 18 octobre 2010, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, du Règlement (CE) No 443/2009, de l'avis de la Chambre des Salariés du 30 juin 2010, de l'avis de la Chambre de Commerce du 22 juillet 2010, de l'avis de la Chambre des Métiers du 14 septembre 2010 ainsi que de l'avis du Conseil d'Etat du 12 octobre 2010.

Lors d'une réunion du 27 octobre 2010, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Marcel Oberweis comme rapporteur du projet.

En date du 15 décembre 2010, la Commission du Développement durable a analysé le projet sous rubrique ainsi que l'avis du Conseil d'Etat y afférent.

Le présent rapport a été adopté lors de la réunion du 12 janvier 2011.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

L'objet du projet de loi est de porter exécution en droit national du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009.

Ce règlement établit des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans la Communauté, qui assurent partiellement la mise en œuvre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur.

Le règlement s'inscrit dans la poursuite de l'objectif final de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, laquelle convention-cadre a été approuvée par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993, cette dernière poursuivant l'objectif de stabiliser les concentrations

de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique. Le règlement est à mettre en perspective avec la stratégie élaborée à l'échelle communautaire en matière d'environnement qui est illustrée, entre autres, par le 6e programme d'action communautaire en la matière (engagement européen notamment de réduire dans un premier temps de 8% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2012 et par rapport à 1990), ainsi que par la mise en œuvre et le renforcement des activités de recherche et développement (R&D) enclines à favoriser et accélérer les progrès dans tous les domaines afférents. L'un des aspects des actions à mener concerne précisément la réduction significative des émissions des voitures particulières qui représentent à ce jour 12% des émissions totales de CO₂ en Europe.

A cet égard, la Commission avait proposé, en janvier 2007, que l'Union européenne se fixe pour objectif, dans le cadre des négociations internationales, de réduire les émissions de gaz à effet de serre des pays développés de 30% (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020 et a indiqué que l'Union elle-même devrait prendre, de manière indépendante, l'engagement ferme de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20% (par rapport à leur niveau de 1990) d'ici à 2020, quelles que soient les réductions obtenues par les autres pays développés.

Contrairement aux engagements communautaires pris depuis 1995, le niveau des émissions de CO₂ a considérablement augmenté, en raison du développement du parc automobile qui a largement contrebalancé les progrès réalisés en matière d'efficacité énergétique et environnementale. Les initiatives de la Commission européenne pour interrompre l'escalade des émissions de CO₂ tournent autour de trois piliers, à savoir les engagements volontaires des constructeurs automobiles de réduire les émissions, l'amélioration de l'information au consommateur et la promotion, par des incitants fiscaux notamment, de voitures économes en carburant.

Le règlement (CE) No 443/2009 comprend deux types de dispositions.

En **premier lieu**, la proposition de règlement fixe une norme d'émission pour les voitures particulières. L'objectif est de 120 g d'émission de CO₂ par kilomètre à l'horizon 2012. Il s'agit d'un objectif moyen valable pour l'ensemble de l'Union européenne. Ce niveau sera atteint par deux mesures. La principale est une limitation des émissions directes à 130 g/km; la réduction supplémentaire de 10 g pour parvenir à l'objectif résulterait de mesures d'accompagnement sur les pneumatiques, la climatisation, etc.

Le seuil s'applique aux voitures neuves vendues et immatriculées en Europe. La mesure s'applique donc aussi bien aux voitures vendues par les constructeurs européens qu'aux voitures vendues en Europe par les constructeurs non européens.

Le seuil est une moyenne calculée sur l'ensemble des émissions de CO₂ des véhicules vendus en Europe. Cette disposition est fondamentale: il ne s'agit pas d'une norme unique par véhicule, mais d'une norme globale qui doit conduire à un niveau moyen d'émission en Europe de 130 g/km. Cette norme est ensuite déclinée par constructeur. Chaque constructeur se voit désigner une cible propre en fonction des caractéristiques liées au type de véhicule qu'il fabrique.

En effet, la quantité de rejets de CO₂ est très variable selon la puissance et le poids de la voiture. Les émissions suivent une règle simple: plus un véhicule est lourd ou puissant, plus il consomme en carburant; et plus il consomme, plus les émissions de CO₂ sont élevées. Une norme unique par véhicule avantagerait les petites voitures au détriment des grosses voitures qui seraient toutes au-delà du seuil. Pour éviter cette discrimination, les constructeurs de grosses voitures se voient appliquer une norme d'émission distincte des constructeurs dits généralistes ayant une large gamme de petites voitures. Ainsi, ces derniers ont une cible inférieure à 130 g, tandis que les constructeurs de grosses voitures ont une cible supérieure à 130 g. Les constructeurs peuvent cependant se regrouper par pool et former des alliances qui permettent de calculer le seuil autorisé au niveau du pool et non entreprise par entreprise. L'objectif est que les rejets moyens globaux européens soient de 130 g/km.

En **second lieu**, le dispositif est contraignant pour les constructeurs puisque le dépassement de ce seuil est assorti de pénalités financières. Ces pénalités – qui s'analysent au sens budgétaire comme des amendes – s'appliqueraient à compter de 2012 et sont le produit de trois facteurs:

1. le dépassement, exprimé en grammes par kilomètre, par rapport à la cible;
2. le nombre de voitures vendues en Europe;
3. un prix du gramme de CO₂ excédentaire.

Ce prix augmenterait avec le temps et passerait de 20 euros le gramme en 2012 à 35 euros en 2013, 60 euros en 2014 et 95 euros à partir de 2015.

*

III. AVIS ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Hormis quelques remarques ponctuelles, les Chambres professionnelles n'ont pas d'objections et marquent leur accord avec le projet de loi sous rubrique.

Dans son avis du 12 octobre, le Conseil d'Etat note que l'article unique du projet de loi ne donne pas lieu à observation.

La Commission parlementaire se rallie aux avis positifs susmentionnés et marque son accord avec le projet de loi sous rubrique.

*

IV. 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 exécution du Règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

Article unique.– Aux fins d'exécution du règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent;
- la Société nationale de contrôle technique est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

Luxembourg, le 12 janvier 2011

Le Rapporteur,
Marcel OBERWEIS

Le Président,
Fernand BODEN

Service Central des Imprimés de l'Etat

6210/02

N° 6210²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI

portant exécution du Règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

* * *

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

(15.2.2011)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 11 février 2011 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant exécution du Règlement (CE) No 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 9 février 2011 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 12 octobre 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 15 février 2011.

Le Secrétaire général,

Marc BESCH

Le Président,

Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat



CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 12 janvier 2011 (10h30)

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 15 décembre 2010 et 5 janvier 2011 (matin)
2. 6219 Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers
 - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
 - Examen et adoption d'un projet de rapport
4. Adoption d'une prise de position relative au rapport d'activité du Médiateur
5. Divers

*

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

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Max Nilles, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Biver, de l'Administration de l'Environnement,

M. Claude Liesch, de la Société Nationale de Certification et d'Homologation,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 15 décembre 2010 et 5 janvier 2011 (matin)

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6219 Projet de loi portant approbation du Protocole, signé à Luxembourg, le 24 juin 2010 modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, le projet de loi a pour objet l'approbation du Protocole modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007. Ce protocole a été signé le 24 juin 2010 à Luxembourg. Il constitue la seconde étape de l'Accord « Ciel ouvert » qui a été approuvé par la loi du 28 novembre 2009. Cette seconde étape devrait ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux et renforcer le cadre de coopération sur des thèmes tels que l'environnement, la protection sociale, la concurrence et la sûreté. Le protocole à approuver devrait offrir par ailleurs des perspectives supplémentaires d'investissement et d'accès au marché pour l'avenir, notamment sur le volet de la propriété et le contrôle d'un transporteur aérien.

Le libellé de l'article unique ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat qui, dans son avis du 17 décembre 2010, attire cependant l'attention quant au libellé de l'article 6 du protocole à approuver. Cet article prévoit l'attribution de pouvoirs décisionnels au comité mixte. De l'avis du Conseil d'Etat, il y a dès lors lieu de recourir à la procédure d'adoption des lois telle que prévue à l'endroit de l'article 114, alinéa 2, en application de l'article 37 de la Constitution.

Les membres de la Commission chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport, en vue de son adoption en date du 19 janvier prochain.

3. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6210¹. Suite à son exposé, il est procédé à un bref échange de vues, dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- Le Luxembourg doit être associé à la recherche automobile, notamment pour ce qui est du développement des voitures électriques.
- Le groupe parlementaire *déi gréng*, bien que conscient du fait que le texte du projet de loi sous rubrique ne fasse qu'exécuter un règlement européen, explique qu'il s'abstiendra lors du vote. Dans le même contexte, il estime que le Grand-Duché devrait s'impliquer davantage et souhaiterait recevoir des informations relatives aux effets de la mise en place des primes CAR-e et CAR-e plus. Monsieur le Ministre délégué fait valoir que le système des primes est discuté, de manière globale, dans le cadre du Partenariat pour l'environnement et le climat. Il informe en outre que les primes automobiles seront adaptées à partir du 1^{er} août prochain dans un but de privilégier davantage les modèles performants au niveau des émissions de CO2.
- Pour ce qui est des obligations supplémentaires créées par le règlement (CE) N°443/2009, chaque Etat membre devra communiquer annuellement à la Commission européenne les données relatives à chaque voiture particulière neuve immatriculée sur son territoire. Pour le Luxembourg, c'est la SNCT qui sera chargée de rassembler ces statistiques.
- Une réunion jointe sera prochainement organisée avec la Commission de l'Economie, du Commerce extérieur et de l'Economie solidaire au sujet de la problématique des agrocarburants.
- Etant donné que le règlement (CE) N°443/2009 n'aura aucune conséquence financière pour le Luxembourg qui ne possède pas de constructeur automobile, il est décidé de préciser à la page 3 du rapport que « *le dispositif est contraignant pour les constructeurs puisque le dépassement de ce seuil est assorti de pénalités financières* ».

Suite à la modification rédactionnelle évoquée ci-dessus, le projet de rapport est adopté, le groupe *déi gréng* s'abstenant. La commission parlementaire propose le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

4. Adoption d'une prise de position relative au rapport d'activité du Médiateur

Aides financières :

Dans son rapport annuel, Monsieur le Médiateur s'exprime comme suit :

« Le Médiateur a été saisi de nombre de dossiers relatifs aux aides financières pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables. Il s'agit, en l'occurrence, d'aides étatiques allouées pour la construction de nouvelles maisons à performance énergétique élevée, pour l'assainissement énergétique de bâtiments existants, pour l'utilisation rationnelle de l'énergie et pour la mise en valeur des énergies renouvelables.

Ayant noté dans son rapport d'activité 2008/2009 une diminution de réclamations mettant en cause le long délai de traitement de ces dossiers, le Médiateur est amené à rectifier ce constat.

Nombreux ont été les réclamants qui ont fait état de retards considérables dans le traitement de leurs demandes.

Après avoir déposé leur demande pour pouvoir bénéficier d'une aide financière, les réclamants ont dû attendre quelques mois avant qu'ils ne reçoivent un accusé de réception. Il leur a fallu encore attendre plusieurs mois supplémentaires avant de se voir informer sur l'état de leurs dossiers et d'être invités, le cas échéant, à transmettre des pièces manquantes.

Ainsi un délai de 14 à 16 mois peut facilement s'écouler avant que l'administration procède à une première instruction du dossier.

Pour le Médiateur, il est inacceptable qu'il n'a pas encore été trouvé de remède permettant de réduire sensiblement et durablement les délais de traitement des dossiers.

Bien que conscient de la complexité de nombre de dossiers, le Médiateur mesure l'importance du préjudice subi par des demandeurs qui dans l'attente de l'octroi d'aides financières recourent souvent à des emprunts pour couvrir le coût de leurs investissements.

Le Médiateur s'est adressé par écrit au Ministre compétent pour savoir par quels moyens il entendait réduire ces délais.

Le Ministre a répondu que le retard dans le traitement des dossiers serait dû essentiellement au nombre croissant des demandes et à un manque de personnel suffisamment qualifié.

De ce fait il aurait décidé de renforcer dans un premier temps le Service des économies d'énergie de l'Administration de l'Environnement par des ingénieurs-techniciens en provenance de sociétés externes.

Plus récemment le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures a informé le Médiateur de sa détermination à envisager un certain nombre de mesures à court terme, à moyen terme et à long terme de nature à mieux répondre aux attentes légitimes des citoyens.

Quelles que soient les raisons qui expliquent les retards actuels, le Médiateur recommande vivement aux Ministres concernés de prendre d'urgence les mesures qui s'imposent afin que les dossiers en matière d'aides financières soient enfin évacués dans un délai raisonnable qui en tout état de cause ne devrait pas dépasser les 3 mois.

Le Médiateur a également été saisi de quelques réclamations mettant en cause le long délai de traitement des demandes en obtention des primes CAR-e et CAR-e plus. Suite à son intervention les aides financières en question ont été liquidées. »

Les membres de la Commission sont d'avis que les retards mis en exergue par le Médiateur ont des effets dramatiques auprès de la population et ils recommandent au Gouvernement de prendre des mesures afin de réduire ces délais de traitement des dossiers de demande en obtention d'une aide financière.

Les membres de la Commission s'inquiètent plus particulièrement des préjudices subis par les demandeurs qui recourent à des emprunts pour couvrir le coût de leurs investissements, notamment dans le cadre de la construction de maisons passives. Ils constatent que, dans ces cas de figure, il n'est pas rare que les demandeurs soient en attente du remboursement d'une somme de quelques dizaines de milliers d'euros. Ils invitent donc le Ministère du Développement durable et des Infrastructures à clôturer de manière prioritaire les dossiers dans lesquels des sommes importantes sont en jeu. Les membres de la commission parlementaire entendent avec satisfaction les représentants gouvernementaux leur signaler que ces dossiers sont d'ores et déjà considérés comme à évacuer avant tous les autres.

Au regard du fait que les réclamants doivent parfois attendre plusieurs mois avant de recevoir un accusé de réception, les membres de la Commission insistent auprès du Ministère du Développement durable et des Infrastructures afin que ce problème particulier soit rapidement amélioré.

Monsieur le Ministre délégué explique que le retard dans le traitement des dossiers est, en premier lieu, dû au nombre croissant des demandes : quelque 10.000 demandes ont en

effet été introduites pour les aides financières dans les domaines du logement (primes HOUSE), 16.000 pour les aides financières pour la promotion des voitures à faibles émissions de CO2 (primes CAR-e et CAR-e plus) et 20.000 pour les aides financières pour les appareils réfrigérants à basse consommation d'énergie (primes COOL).

Si Monsieur le Ministre délégué ne peut que se réjouir d'un tel succès, il donne à considérer que les retards dans le traitement des dossiers sont, en second lieu, dus à un manque d'effectifs. Afin d'affecter des agents supplémentaires au service chargé du traitement de ces dossiers, il énumère plusieurs pistes :

- le recours à des contrats externes (« outsourcing »),
- l'engagement de personnel sur base de contrats de travail à durée déterminée,
- le recours à des contrats d'appui-emploi (CAE).

Ces pistes trouvent l'aval des membres de la commission parlementaire.

En outre et pour finir, Monsieur le Ministre délégué donne à considérer que les dossiers relatifs aux primes HOUSE sont bien souvent très complexes et que, d'une manière générale, environ la moitié des dossiers introduits auprès de l'Administration de l'Environnement sont incomplets. Les membres de la Commission évoquent plusieurs pistes pour remédier à ce problème. Si les entreprises ou encore *myenergy* peuvent donner des informations générales aux particuliers, il apparaît pourtant évident qu'au vu de l'extrême complexité de ce type de dossiers, la tâche de les remplir incombe aux bureaux d'études agréés. Dans ce contexte, certains intervenants font état du manque de professionnalisme de certains bureaux d'études qui n'accordent pas le sérieux nécessaire à cette tâche. Afin de remédier à ce problème, plusieurs pistes sont évoquées, comme celle d'informer systématiquement l'Ordre des Architectes et des Ingénieurs-Conseils et le demandeur du travail médiocre du bureau d'études en cause, en leur fournissant des copies de la correspondance entre l'Administration et le bureau d'études.

Etablissements classés :

Dans son rapport annuel, Monsieur le Médiateur s'exprime comme suit :

Le Médiateur a été saisi d'une réclamation concernant l'autorisation à délivrer à des opérateurs de téléphonie mobile sur base de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. L'action des réclamants était mue par la crainte des conséquences néfastes pour leur santé ainsi que pour celle des autres riverains que pouvait avoir l'exploitation proche d'antennes de téléphonie mobile.

Dans cette affaire mais également dans d'autres dossiers dont il a été saisi, le Médiateur insiste sur le respect du principe de précaution en considérant que la santé des individus doit en tout état de cause primer les intérêts économiques en jeu. Aussi, dans tous les dossiers dans lesquels se posent des questions de santé publique le Ministre de la Santé devrait-il être directement associé à la procédure d'autorisation des établissements classés.

Monsieur le Médiateur se réfère à une affaire dans laquelle l'Etat a autorisé l'entreprise des Postes et Télécommunications à installer et à exploiter six émetteurs d'ondes électromagnétiques supplémentaires dans la commune de Crauthem. Situé à seulement quelques centaines de mètres de leur habitation, ce nouvel ensemble d'émetteurs a suscité des inquiétudes auprès d'un couple d'habitants, qui a introduit une requête tendant à l'annulation de l'autorisation du Ministre de l'Environnement. Il faut savoir que ce dernier avait estimé que cette nouvelle installation ne constituait pas une « modification substantielle » de l'exploitation déjà existante et ne nécessitait donc pas une procédure publique commodo-incommodo permettant aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet.

En date du 14 novembre 2007, le Tribunal administratif de Luxembourg a donné raison à ces citoyens, en rejetant l'autorisation d'exploitation qui avait suivi la procédure de la classe 3 pour imposer une procédure suivant la classe 1 (avec consultation publique). L'Etat ayant fait appel, la Cour administrative a confirmé, en date du 14 juillet 2009, le jugement rendu en première instance. Dans son arrêt, la Cour déclare non seulement que l'installation des nouveaux émetteurs aurait dû suivre une procédure publique mais érige également le principe de précaution en référence.

L'autorisation d'exploitation a été donnée sur base du règlement grand-ducal du 1^{er} août 2007 modifiant la nomenclature des établissements classés. Dans une réponse à une question parlementaire y afférente, Monsieur le Ministre de l'Environnement avait à l'époque expliqué que, suivant la nomenclature des établissements classés, un ensemble d'émetteurs d'ondes électromagnétiques installés sur un même site, lorsqu'ils atteignent ou dépassent la puissance isotrope rayonnée de 2500 W rangent en classe 1 alors que ceux dont la puissance se situe entre 100 W et 2500 W rangent en classe 3. Les établissements de la classe 1 suivent la procédure d'enquête publique prévue par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés alors que les établissements de la classe 3 suivent une procédure de publication prévue par la loi du 1^{er} décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse et par le règlement grand-ducal du 8 juin 1979 relatif à la procédure à suivre par les administrations relevant de l'Etat et des communes. Beaucoup de sites utilisés à des fins d'exploitation d'antennes de la mobilophonie sont exploités par plusieurs opérateurs. Ainsi, en considérant la puissance totale rayonnée par site, c'est généralement le troisième opérateur qui, du fait d'ajouter ses antennes fait dépasser le seuil de la puissance à partir duquel une procédure de la classe 1 est requise. Le règlement grand-ducal précité du 1^{er} août 2007 a dérogé au principe décrit ci-dessus en faisant ranger les émetteurs d'ondes électromagnétiques faisant partie d'un réseau de communication de téléphonie mobile installé à l'extérieur d'un bâtiment et pouvant produire une puissance isotrope rayonnée maximale supérieure ou égale à 100W également en classe 3. Monsieur le Ministre de l'Environnement était d'avis que cette procédure administrative simplifiée n'avait aucune conséquence sur la protection des personnes et de l'environnement et qu'elle évitait une prolifération inutile de sites d'émetteurs.

Etant donné que ce règlement a été annulé par le Tribunal administratif, le représentant du groupe *déi gréng* en conclut qu'il existe un vide juridique en la matière. En outre, il estime qu'il est nécessaire de revoir le plan sectoriel en vigueur. Pour finir, il s'insurge contre le fait que l'installation ait été déclarée illégale par la justice il y a un an et demi mais qu'elle est, à ce jour, encore exploitée. Il est, selon lui, inadmissible que les jugements ne soient pas respectés. Monsieur le Ministre délégué s'engage à se renseigner sur ce jugement et sur ses implications juridiques.

Après un bref échange de vues, les membres de la commission parlementaire sont d'avis qu'il ne serait pas opportun d'impliquer le Ministre de la Santé dans chaque procédure d'autorisation d'établissements classés. En effet, cette implication aurait pour conséquence de compliquer et de rallonger sensiblement ladite procédure d'autorisation. Par contre, dans les cas où se posent des questions générales de santé publique et au regard du respect du principe de précaution, la Commission du Développement durable rejoint l'idée du Médiateur que le Ministre de la Santé devrait être impliqué d'une manière adéquate dans la procédure commodo-incommodo.

Transports :

Dans son rapport annuel, Monsieur le Médiateur s'exprime comme suit :

« Le Médiateur a eu à connaître de quelques réclamations à l'encontre du Département des Transports.

Nombre de réclamants ont déploré des lenteurs administratives.

Ainsi le Médiateur a été saisi par un réclamant qui au bout de trois mois était toujours sans nouvelles quant à sa demande de transcription de son permis de conduire étranger.

Suite à l'intervention du Médiateur trois mois supplémentaires se sont écoulés avant de voir les autorités compétentes informer le réclamant des suites qu'elles entendaient réserver à sa demande.

Le Médiateur a par ailleurs été saisi par une réclamante qui s'est plainte d'un courrier qui lui avait été adressé au nom du Ministre. Dans ce courrier la réclamante qui faisait l'objet d'une interdiction de conduire à l'étranger a été avertie qu'elle devrait se tenir strictement aux règles de la circulation routière. La teneur de cette lettre laissait supposer que cette interdiction de conduire à l'étranger pourrait être prise en considération en cas d'une nouvelle infraction au Code de la Route luxembourgeois. Par ailleurs la personne a été informée qu'afin de contrôler son comportement futur, une enquête judiciaire pourra être ordonnée en temps utile.

Dans une première intervention auprès du Ministre, le Médiateur a mis en question la valeur probante d'une communication relative à l'interdiction de conduire à l'étranger sur base de laquelle les autorités luxembourgeoises pourraient, le cas échéant, retirer à la réclamante son permis de conduire ou ordonner une enquête judiciaire. Par ailleurs le Médiateur s'est insurgé contre le ton menaçant de la lettre adressée à la réclamante qui à ses yeux était tout à fait déplacé, disproportionné voire même blessant.

Dans une première prise de position, le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a toutefois estimé que cet avertissement écrit n'était qu'un courrier à caractère préventif pour sensibiliser les personnes aux dangers liés à la circulation routière. Il a également considéré que comme cette mesure de prévention routière n'avait aucun effet sur le droit de conduire, un texte légal lui servant de fondement juridique n'était pas requis.

Non satisfait par cette réponse, le Médiateur a insisté auprès du Ministre pour qu'il réponde à ses observations quant au ton déplacé du courrier écrit à la réclamante. Il a également souligné que ce courrier loin de donner l'impression qu'il ne s'agit que d'une simple mesure préventive, fait croire que l'infraction commise à l'étranger pourrait être prise en compte à la première infraction aux règles du Code de la Route que la réclamante risquerait de commettre au Luxembourg.

A ce jour le Médiateur n'a pas encore reçu de réponse de la part du Ministre. »

Pour ce qui est du premier problème évoqué, à savoir les lenteurs de transcription d'un permis de conduire étranger, Monsieur le Ministre explique que les délais sont dus au fait que les services compétents doivent demander des avis (notamment à l'étranger) et que ces démarches sont parfois longues. Il donne cependant à considérer que ces lenteurs ne posent *a priori* aucun problème au conducteur, car ce dernier reste en possession de son permis d'origine pendant toute la durée des démarches.

Quant au second cas évoqué par Monsieur le Médiateur, Monsieur le Ministre explique que le courrier envoyé à la réclamante était une simple mesure de précaution et qu'il ne constituait en aucun cas une menace.

Ces deux cas n'appellent pas de commentaire de la part des membres de la Commission.

*

Dans ce contexte et suite à une question afférente, Monsieur le Ministre signale qu'il est en train d'effectuer un bilan général relatif à la sécurité routière dans le pays. Cette étude comportera notamment une analyse du permis à points, des statistiques relatives aux infractions routières, ainsi que des propositions concrètes en vue d'améliorer la sécurité des conducteurs. L'orateur propose de venir présenter ce document à la Chambre des Députés dès sa finalisation, au printemps prochain.

5. Divers

Monsieur le Ministre informe que, suite à une directive européenne, un nouveau document d'immatriculation pour les véhicules routiers a été introduit au Luxembourg en décembre 2006 par le biais du paragraphe 10 de l'article 176 du Code de la Route qui dispose que « *tout véhicule routier ayant été immatriculé au Luxembourg avant le 18 décembre 2006 peut être maintenu en circulation jusqu'au 31 décembre 2010 sous le couvert d'une carte d'immatriculation ou d'une carte d'identité, celle-ci tenant lieu, selon le cas, de certificat d'immatriculation ou de vignette de conformité* ». D'après ces dispositions, il fallait donc procéder, avant le 31 décembre 2010, à l'échange de toute carte d'immatriculation de l'ancien format (« carte grise ») contre un certificat d'immatriculation du nouveau modèle comportant deux parties, de couleur grise et jaune.

Les personnes ayant acheté une nouvelle voiture après décembre 2006 ont reçu une nouvelle carte grise européenne remplaçant l'ancienne carte grise luxembourgeoise. En revanche, si la date d'immatriculation est antérieure à décembre 2006, les documents de la voiture ne sont plus en règle depuis le 31 décembre 2010. La Société Nationale de Contrôle Technique n'a, en effet, procédé à aucun remplacement jusqu'à la mi-2010.

Pour remédier à ce problème, le Conseil de Gouvernement a adopté en urgence, en date du 7 janvier dernier, le règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Le texte vise à prolonger, jusqu'au 30 juin 2011, le délai pendant lequel les propriétaires de véhicules devront échanger l'ancienne carte d'immatriculation d'un véhicule contre un nouveau certificat d'immatriculation.

A cet effet, Monsieur le Ministre explique les options existantes pour le propriétaire d'un véhicule dont l'échange de la carte grise n'a pas encore été effectué :

- pour les véhicules qui devront passer un contrôle technique périodique avant le 30 juin 2011, l'ancienne carte grise sera automatiquement, et sans aucune formalité, échangée lors du passage du véhicule au contrôle technique ;
- pour les véhicules qui ne sont pas soumis à l'obligation d'un contrôle technique périodique (ex : tracteurs), les propriétaires peuvent faire échanger leur « carte grise » en passant simplement au guichet d'une station de contrôle et y récupérer gratuitement leur nouveau certificat d'immatriculation ;
- si une personne peut se priver pendant quelques jours de l'utilisation de son véhicule, elle peut également renvoyer son ancienne « carte grise » à la SNCT par courrier postal, en apposant sur la carte la mention « Demande d'échange ». Cette personne se verra alors envoyer son nouveau certificat d'immatriculation par courrier endéans les cinq jours ouvrables ;
- si l'utilisateur d'un véhicule n'en est pas le propriétaire (ex : en cas de leasing), soit le propriétaire du véhicule se charge lui-même de l'échange de la « carte grise », soit il autorisera le détenteur à le faire en son nom. Dans ce dernier cas, le détenteur devra présenter, outre la « carte grise », l'accord écrit du propriétaire en vue de l'échange de cette carte.

*

Etant donné que le projet de loi relative à la chasse (document parlementaire 5888) revêt un certain caractère d'urgence, les membres de la Commission demandent au Gouvernement de bien vouloir intercéder auprès du Conseil d'Etat afin que ce dernier émette son avis complémentaire dans les plus brefs délais. En outre, il est convenu d'entamer l'examen des

articles de ce projet avant même que ledit avis ne soit disponible. Ainsi, si la Commission décidait d'amender le texte, la Haute Corporation pourrait aviser simultanément les amendements gouvernementaux et les amendements parlementaires.

Luxembourg, le 25 janvier 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 15 décembre 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption du projet de procès-verbal de la réunion du 3 décembre 2010
2. Demande du groupe *déi gréng* du 14 septembre 2010 : « Irrégularités/illégalités en relation avec la désignation des zones spéciales conservation (règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 relatif à la directive 92/43/CEE) et la mise en œuvre des mesures compensatoires prévues dans le cadre de la construction de la Route du Nord (loi du 27 juillet 1997) »
 - Continuation de l'échange de vues
3. 6224 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) N°850/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les polluants organiques persistants et modifiant la directive 79/117/CEE
 - Désignation d'un rapporteur
4. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère
 - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
5. 6195 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
6. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
7. Divers

*

Présents : M. André Bauler (remplaçant M. Fernand Etgen), M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Henri Haine, Mme Frédérique Hengen, Mme Maryse Scholtes, M. Tom Schram, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Biver, M. Serge Solagna, de l'Administration de l'Environnement,

Mme Francine Cocard, 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 3 décembre 2010

Le projet de procès-verbal de la réunion du 3 décembre 2010 est adopté.

2. Demande du groupe *déi gréng* du 14 septembre 2010 : « Irrégularités/illégalités en relation avec la désignation des zones spéciales conservation (règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 relatif à la directive 92/43/CEE) et la mise en œuvre des mesures compensatoires prévues dans le cadre de la construction de la Route du Nord (loi du 27 juillet 1997) »

En premier lieu, le représentant du groupe *déi gréng* remercie les responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures pour les informations scientifiques fournies dans le cadre de la discussion relative à la désignation des zones spéciales conservation. Il exprime de surcroît le souhait de pouvoir consulter les courriers échangés.

Pour ce qui concerne la mise en œuvre des mesures compensatoires prévues dans le cadre de la construction de la Route du Nord, l'orateur rappelle que la loi du 27 juillet 1997 prévoit expressément ces mesures. En effet, l'article 5 de la loi dispose que :

Art. 5. *Les mesures compensatoires comprennent :*

a) des mesures relatives à la prévention des dangers ou inconvénients pouvant résulter de la construction et de l'exploitation de cette route par rapport au public, au voisinage, au personnel et à l'environnement naturel et humain, dont notamment les mesures de gestion

des déchets inertes résultant de la construction de la route ainsi que les mesures de protection phonique, en particulier au lieu-dit « Kleck » ;

b) des mesures relatives à la protection de la nature et des ressources naturelles, à savoir :

- la compensation par de nouvelles plantations forestières de toutes les surfaces forestières supprimées par la nouvelle route ;
- l'aménagement d'une zone humide dans la Vallée de l'Alzette ;
- un programme de restitution d'habitats naturels pour la Vallée de la Mamer ;
- l'intégration de la nouvelle route dans la Vallée de la Mamer par un réseau de haies et d'arbres ;
- un passage à gibier sur la route nationale N11 ;
- un passage à gibier aux alentours du lieu-dit « Réngelbuer » ;
- 14 passages souterrains pour petit gibier.

Les détails de ces mesures compensatoires, à l'exception de celles concernant la protection de la santé et le repos des travailleurs, sont arrêtés par un ou plusieurs règlements grand-ducaux, le comité interministériel prévu à l'article 8 de la présente loi demandé en son avis.

Le représentant du groupe *déi gréng* évoque en outre l'article 2 du règlement grand-ducal du 27 août 1997 déterminant les conditions à respecter et les mesures à prendre en matière de protection de la nature, de restauration et de compensation des milieux naturels dans le cadre de la construction de la route reliant Luxembourg à Ettelbruck (Route du Nord) (tronçon Luxembourg-Mersch), qui détaille ces mesures. Il est libellé comme suit :

Art. 2.- Conditions à respecter et mesures à prendre en matière de protection de la nature, de restauration et de compensation des milieux naturels

I. Les milieux forestiers et la sylviculture

1) Les boisements forestiers compensatoires

- Tout fonds forestier subissant un changement d'affectation, dû à la construction et à l'exploitation de la Route du Nord et de ses installations connexes, tels que bassins de rétention ou de décantation, bouches d'aération, centrales d'énergie, postes de contrôle, voies d'accès secondaires, etc., est restitué par un boisement compensatoire d'une surface égale à la surface du fonds forestier supprimé. Le bilan final est établi contradictoirement par les Ministres de l'Environnement, des Travaux Publics et de l'Agriculture.
- Les plans parcellaires de la Route du Nord prévoient l'acquisition de 35 ha de terrains en vue de la compensation précitée. Les numéros cadastraux de cette surface de terrains pour les boisements compensatoires sont compris dans les plans des emprises à publier au Mémorial dans le cadre des dispositions légales et réglementaires prévues par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.
- La totalité des terrains afférents devra être acquise par l'Etat au plus tard cinq ans après le commencement des premiers travaux de construction.
- Les terrains aptes aux boisements compensatoires requis et devant faire l'objet d'une acquisition par l'Etat sont proposés par le Ministre de l'Environnement et le Ministre de l'Agriculture.
- Les crédits nécessaires à l'entretien des boisements de compensation à charge du Fonds des Routes devront être disponibles pendant dix ans, à partir de la date de la plantation.

2) Mesures sylvicoles préventives de sécurisation dans les peuplements forestiers le long du tracé en surface en milieu forestier (dégâts de chablis, de bostryche, d'insolation, etc.)

- Dans les parcelles cadastrales, et plus particulièrement dans les peuplements forestiers tels qu'ils sont indiqués sur les cartes forestières arrêtées par le Ministre de l'Environnement, des mesures sylvicoles préventives de stabilisation et de sécurisation sont prises.

Font également partie de ces mesures, l'installation nouvelle de lisières et le regarnissement de lisières forestières existantes à l'aide d'essences arbustives et arborescentes indigènes. Des bandes herbacées d'une largeur minimale de deux mètres, abandonnées à la succession naturelle, ou entretenues périodiquement, font partie intégrante d'une lisière forestière aux termes du présent règlement.

Les surfaces occupées par l'installation nouvelle de lisières forestières sont prises en compte pour le calcul de la surface totale des boisements compensatoires requis.

3) Voiries forestière et agricole

Les chemins forestiers et agricoles touchés par le projet routier, sont rétablis, voire nouvellement construits à charge du Fonds des Routes et par les soins des Ministres de l'Environnement et de l'Agriculture dans le respect de leurs compétences respectives.

II. Protection de la faune

1) Passages à gibier et pour la faune terrestre en général

- Deux grands passages pour la faune terrestre sont construits:

a) sur la route N 11 (Luxembourg-Echternach) à l'ouest de l'échangeur avec la route d'Echternach,

b) aux alentours du lieu-dit Réngelbuer.

L'implantation et les détails de l'ouvrage d'art sont arrêtés par les Ministres de l'Environnement et des Travaux Publics.

Le pont mentionné sub a) ci-dessus aura une largeur d'environ 100 m et celui mentionné sub b) ci-dessus d'environ 250 m.

- L'intégration optimale des ouvrages dans la topographie des lieux est assurée par le choix judicieux des emplacements définitifs, ainsi que par un remblayage et une couverture avec des matériaux d'excavation en provenance du tracé.

L'épaisseur des matériaux de remblayage sur l'ouvrage est d'au moins deux mètres, afin de permettre la plantation et l'épanouissement d'une végétation forestière s'apparentant aux peuplements forestiers autochtones des alentours.

- L'éclairage routier, à l'exception de celui à l'intérieur des passages, est interdit à une distance de cinq cents mètres (500 m) en amont et en aval des entrées ou sorties des ouvrages, à moins que des raisons pertinentes en matière de sécurité routière ne l'imposent.

2) Passages souterrains pour les amphibiens et la petite faune

- Sur les tronçons à ras du sol et en remblais sont créés des passages souterrains pour les amphibiens et la petite faune. La distance entre deux passages sera de l'ordre de 250 mètres. Leur section ouverte utile est de quatre mètres carrés au minimum et le sol des ouvrages est recouvert par de la terre arable des environs, d'une épaisseur d'au moins cinquante centimètres. Les passages sont fermés à la circulation en général, à l'exception de celle des piétons, qui elle, toutefois, peut être réglementée en cas de nécessité.

L'installation d'un éclairage est interdit à l'intérieur du passage.

A l'exception d'un éventuel système de drainage ou d'évacuation des eaux de surfaces, le passage ne recevra aucune autre infrastructure technique.

3) Clôtures à gibier et à amphibiens

- Tous les tronçons en surface sont munis d'une clôture à gibier à installer de part et d'autre de la nouvelle voie de communication. Dans sa partie inférieure, le treillis de la clôture est muni d'un dispositif adéquat, enterré dans le sol de trente centimètres au minimum et destiné à empêcher le passage des amphibiens.

- Entre le grand passage à gibier sur la route N 11 de Luxembourg à Echternach et l'échangeur de la Route du Nord, une clôture à gibier est installée de part et d'autre de la route nationale N 11. Il en est de même pour le tronçon de la route N 11, situé entre l'ouvrage précité et le lieu-dit Brenneri.

- Les frais d'installation de la clôture à gibier le long de la nouvelle Route du Nord, à l'exception des frais pour l'installation des clôtures le long de la route N 11 ainsi que du dispositif de guidance pour les amphibiens, ne sont pas comptabilisés parmi les dépenses réservées aux mesures prévues à l'article 5 de la loi précitée.

III. Les décharges pour matériaux inertes

- *Les décharges aux lieux-dits « Schwunnendall », « Mettesch », et « Mierscherbiërg » sont autorisées.*
- *Les travaux de remblaiement sont réalisés conformément aux plans et profils approuvés par le Ministre de l'Environnement, le Ministre de l'Agriculture entendu en son avis.*
- *Le dépôt permanent au lieu-dit « Mettesch » pour matériaux inertes au Nord de Gosseldange ne peut pas excéder 6 ha.*
- *Le remblai est effectué uniquement à l'aide de matériaux terreux et pierreux en provenance des divers chantiers en relation avec la construction de la Route du Nord. Le dépôt d'aucun autre matériel n'est toléré et toute incinération sur la décharge est interdite.*
- *Avant l'exécution des travaux de remblaiement, la terre végétale est enlevée et entrestockée d'après les modalités décrites au chapitre IV - Décapage de la terre arable, mise en dépôt provisoire et recultivation des terrains ci-dessous.*
- *L'exploitant est tenu de matérialiser sur le terrain les gabarits du remblai, tels qu'ils ressortent des plans autorisés. Ces gabarits doivent être réceptionnés par le Ministre de l'Environnement, le Ministre de l'Agriculture entendu en son avis, avant le début des travaux de remblaiement et à la fin de chaque étape précisée au tiret 2 ci-dessus.*
- *L'autorisation n'est valable que pour la période dans laquelle tous les travaux doivent être achevés.*
- *Les terrains remblayés et ensemenés sont reconduits à leur destination primaire, aucune autre utilisation n'y est autorisée.*

IV. Décapage de la terre arable, mise en dépôt provisoire et recultivation des terrains

Tous les travaux de décapage de terre arable, de mise en dépôt provisoire et de recultivation des surfaces après utilisation se font d'après les conditions suivantes :

- *La terre arable est décapée en deux étapes. L'épaisseur (profondeur) de chaque couche à enlever dépend des caractéristiques du type de sol et de la situation topographique des lieux. Les profondeurs définitives des deux premières couches à décapier sont définies de cas en cas, après des sondages pédologiques à la tarière.*
- *Ces données sont à fournir par le Ministre des Travaux Publics pendant la phase d'étude et d'exécution du projet.*
- *Le décroûtage des deux premières couches est interdit par temps de fortes pluies.*
- *Les couches enlevées individuellement sont stockées séparément de manière à ce qu'elles ne risquent pas d'être mélangées.*
- *Les dépôts de la première couche de terre arable ne peuvent pas dépasser 2,5 m en hauteur et ils sont talutés de façon à ce que la pente minimale ne tombe pas en dessous de cinq pour cent (5 %). L'écoulement des eaux de ruissellement doit être assuré.*
- *Les dépôts sont ensemenés immédiatement avec des mélanges spécifiques de graminées et de trèfles. Si l'ensemencement ne peut se faire qu'après la mi-août, il sera procédé d'abord à un ensemenement avec de la navette d'été (Rübsen) et/ou de la ravenelle (Ölrettich). L'ensemencement définitif se fait alors au printemps prochain.*
- *Les travaux de terrassement doivent se faire à l'aide d'engins de chantier dont la pression au sol ne dépasse pas les 0,5 kg par centimètre carré.*
- *L'entrestockage provisoire des terres arables en provenance des milieux forestiers doit se faire sur des terrains non boisés, sur des lieux de stockage appropriés.*
- *Après la fin des travaux ou après leur utilisation temporaire, tous les sites (chantiers, lieux de stockage temporaire, etc.) doivent être remis en état.*
- *La remise en état des lieux commence par le remblaiement de la terre enlevée lors de la deuxième phase de l'opération de décapage.*
- *Ces travaux de remblaiement sont exécutés entre le mois d'avril et la fin août. La première couche à remblayer aura une épaisseur de 40 à 60 cm; le matériel n'est pas compacté; en conséquence, les engins de terrassements ne doivent pas excéder une pression au sol dépassant 320 grammes par centimètre carré.*
- *Le remblaiement doit se faire à reculons; il est interdit aux camions délivrant le matériel de circuler sur le remblai.*

- Le remblai taluté est immédiatementensemencé à la fin des travaux, et au plus tard pour la fin août, avec de la ravenelle et un apport d'un engrais chimique complet à raison de 1000 kg/hectare. Les sols forestiers ne seront pas amendés avec un engrais chimique.
- Le remblaiement de la terre végétale proprement dite (1ère couche enlevée lors de l'opération de décapage) se fait seulement l'année suivante.
- Les travaux se font par temps sec et l'on respectera les mêmes conditions que prévues ci-dessus.
- Un travail ultime de cette couche se fait à l'aide de machines agricoles adéquates. La surface ainsi rétablie estensemencée immédiatement avec un mélange de trèfles et graminées pérennes.
- En cas d'ensemencement après la fin août, il sera procédé d'abord à une culture dérobée avec la moutarde des champs et la navette d'été par exemple.
- Après leur utilisation temporaire comme chantiers ou dépôts, la recultivation (la mise en état des lieux) des terrains situés sur des sols qui montrent un risque manifeste de compactage, doit se faire par l'installation préalable d'une couche drainante, avant le remblayage définitif. La couche drainante est constituée par un lit de gravier d'une épaisseur de 30 cm.
- Tous les travaux de remise en état des lieux (recultivation des terrains) doivent être terminés au plus tard un an après la cessation des activités sur le site.
- Compte tenu des conditions et obligations précitées, le maître d'œuvre soumet au comité interministériel, prévu à l'article 8 de la loi du 27 juillet 1997 précitée, les surfaces supplémentaires (autres que celles des dépôts et surfaces disponibles) nécessaires à l'installation des stockages temporaires nécessaires pour la conservation et la gestion adéquates des terres décapées.

V. Protection des eaux

- Pour tous les bassins versants internes (BVI), tels qu'ils sont définis par l'étude d'impact Basler & Partner du 13 septembre 1996 (cf. figure 2.2.-1 Entwässerungskonzept à la page 20), les eaux de ruissellement sont captées par un système de rigolesensemencées et conduites vers des bassins de rétention équipés d'un séparateur d'hydrocarbures ayant une fonction épuratoire comprenant un déshuilage, un dessablage et un débouage.
- Les bassins de rétention sont à construire conformément aux plans approuvés par le Ministre de l'Environnement qui feront partie intégrante du présent règlement grand-ducal.
- L'évacuation des eaux de surface en provenance des bassins versants internes B et C se fait par des bassins de rétention, décrits ci-dessus, et dont les effluents sont dirigés vers le cours d'eau Ernzt Blanche.
- Dans le cadre de la construction du bassin de rétention, destiné à recevoir les eaux de surface en provenance du bassin versant interne A, le système d'évacuation des eaux de surface de la route N 11 de Luxembourg à Echternach est à remettre en état et à dimensionner de façon à ce qu'il puisse recevoir également les eaux du bassin versant A précité. Toutes les eaux sont à évacuer par un bassin de rétention de capacité suffisante dont l'emplacement définitif sera déterminé par les Ministres de l'Environnement, des Travaux Publics et de l'Agriculture.
- Les eaux de surface non polluées des bassins versants externes 8 (échangeur de Lorentzweiler) et 10 (vallée de la Mamer) sont évacuées vers leurs effluents respectifs moyennant un nombre suffisant d'ouvrages hydrauliques et de points d'infiltration.
- En règle générale, l'évacuation des effluents en provenance de bassins de rétention se fait à ciel ouvert par des fossés naturels ou artificiels.

VI. Sauvegarde et protection des structures naturelles le long du tracé pendant la phase des travaux

- Les structures et éléments naturels particulièrement remarquables, situés sur et à proximité immédiate des chantiers, mais qui ne sont pas directement touchés par les travaux de construction et les installations de chantier, sont clôturés et marqués par un dispositif adéquat; tout accès y est interdit.

- Les sites et éléments à clôturer sont désignés par l'administration des Eaux et Forêts. L'installation des clôtures se fait avant l'installation proprement dite des chantiers.
- Les pistes d'accès vers et les pistes de circulation sur les chantiers en dehors de l'emprise de la route sont marquées par une signalisation adéquate. La première installation se fait en étroite collaboration et avec l'accord du surveillant écologique des chantiers. Leur utilisation est obligatoire pour tous les déplacements motorisés.
- Sans l'accord du surveillant écologique des chantiers, aucune modification et aucune installation nouvelle des pistes ne peuvent intervenir.
- La piste de circulation du chantier traversant la vallée de l'Alzette (construction du viaduc) est réalisée avec du grès de Luxembourg (0/50 mm) d'une épaisseur d'au moins 50 cm. L'utilisation de scories de hauts-fourneaux est interdite. La largeur maximale de la piste ne peut excéder huit mètres.
- Toutes les pistes d'accès provisoires seront enlevées intégralement au plus tard un an après la fin des travaux de construction ; les terrains en question seront retournés à leur vocation primaire.

VII. Restitution des biotopes et des structures naturelles détruits par la construction de la route et des ouvrages connexes

- Le Ministre de l'Environnement dresse sur la base des indications de l'étude d'impact et, le cas échéant, par des inventaires spécifiques supplémentaires, une liste de tous les biotopes et structures naturelles situés sur le tracé et voués à disparaître du fait de la construction de la route proprement dite, des ouvrages connexes, de l'installation des chantiers et des dépôts temporaires et définitifs.
- Après que le tracé définitif et l'emplacement exact des ouvrages et des limites ont eu lieu par piquetage sur le terrain, tous les biotopes/éléments recensés, voués à disparaître, sont énumérés sur une liste qui est soumise au comité interministériel.
- En supplément des mesures compensatoires retenues et sans toutefois dépasser l'enveloppe budgétaire afférente accordée, le Ministre de l'Environnement restituera tous les biotopes et structures naturelles retenus sur le site.
- Les terrains nécessaires sont choisis de préférence à proximité des anciens emplacements des biotopes et structures naturelles disparus. Si pour des raisons foncières ou écologiques évidentes, les mesures de restitution ne peuvent pas être réalisées dans les parages immédiats des anciens emplacements, elles devront se faire sur les terrains acquis dans le cadre de l'aménagement d'une zone humide dans la vallée de l'Alzette et (ou) du programme de restitution d'habitats naturels pour la vallée de la Mamer, tels qu'ils sont prévus sub b) de l'article 5 de la loi du 27 juillet 1997 précitée.

VIII. Protection des paysages

- Les portails des tunnels, les ouvrages d'art y compris ceux des passages à gibier et des passages pour la faune terrestre sont conçus de façon à s'intégrer harmonieusement dans le paysage, le comité interministériel demandé en son avis.
- Entre l'échangeur de Lorentzweiler reliant la Route du Nord à la route N 7 et le portail Nord du tunnel Grouft, une digue en terre naturelle est installée du côté sud de la nouvelle voie de communication. La digue dépassera le niveau de la route d'au moins trois mètres.
- Entre le viaduc à construire dans la vallée de l'Alzette et les villages de Prettingen et de Lintgen, le ministère de l'Environnement créera une zone humide de quelque 64 ha de surface. Les parcelles qui sont touchées par la zone humide sont comprises dans les plans des emprises à publier au Mémorial dans le cadre des dispositions légales et réglementaires prévues par la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.
Pour la réalisation de la zone humide préqualifiée, les principes directeurs suivants sont à respecter :
 - o Les travaux de génie civil se limiteront aux seuls travaux de renaturation de l'Alzette entre le viaduc et la route reliant Prettingen à Lintgen.
 - o La zone humide doit remplir, outre sa vocation écologique primaire, un rôle régulateur en matière de gestion des eaux de crues dans la vallée de l'Alzette.

- *La zone humide est réalisée par le rehaussement de la nappe phréatique et par la libre évolution de la dynamique naturelle de l'Alzette renaturée et des autres cours d'eau mineurs traversant la zone.*
- *Dans les parties les plus humides, les terrains sont abandonnés à la succession végétale naturelle. Les plantations à exécuter se limiteront à des endroits précis, où l'on installera des amorces d'une végétation alluviale, laquelle sera abandonnée également à la succession naturelle. Les autres terrains agricoles qui ne sont pas touchés par les mesures précitées, sont gérés par des méthodes agricoles extensives, spécifiques pour les prés et prairies humides. La réglementation concernant les aides prévues tant par le ministère de l'Agriculture que par le ministère de l'Environnement leur est applicable.*
- *La zone humide, telle qu'elle est définie par les numéros cadastraux énumérés au tableau des emprises, doit faire partie intégrante de la zone protégée projetée dans cette partie de la vallée de l'Alzette.*
- *Les détails et l'échéancier pour les mesures à mettre en œuvre sont précisés par règlements ministériels à approuver par les trois Ministres et à publier au Mémorial.*
- *Sur les terrains agricoles situés au sud du viaduc entre le C.R. 123, la voie de chemin de fer et le C.R. 122 menant de Hunsdorf à Lorentzweiler, une gestion extensive des terres agricoles est proposée aux exploitants qui seront rémunérés sur la base des dispositions réglementaires ad hoc du ministère de l'Agriculture et du ministère de l'Environnement.*
- *L'évolution des espèces menacées dans la vallée de la Mamer fera l'objet d'une observation écologique. Un inventaire faunistique et floristique détaillé sera effectué. Un suivi scientifique de ces espèces, réalisé tout au long de la phase du chantier et pendant les premières années d'exploitation de la route, permettra d'évaluer son impact sur la faune et la flore. Un programme de mesures visant à améliorer les conditions des habitats naturels des espèces menacées sera mis en œuvre.*

IX. Agriculture

Un remembrement des biens ruraux d'intérêt général accompagnera les travaux de la Route du Nord afin de minimiser l'effet négatif sur les exploitations agricoles, d'organiser la mise à disposition des terrains nécessaires, de prévoir une planification rationnelle de la voirie rurale, ainsi que de rendre possible la renaturation des cours d'eau et la structuration du paysage.

Le représentant du groupe *déi gréng* constate que la plupart des mesures de compensation citées dans ces deux articles n'ont pas été mises en œuvre, alors que la loi a été votée il y a plus de treize ans. Il demande à ce que les responsables gouvernementaux évoquent point par point les mesures qui ont été prises.

L'orateur critique notamment le fait que l'article 6 de la loi du 27 juillet 1997 précitée qui prévoit que « *les mesures visées à l'article 5, alinéa b) ci-dessus sont à exécuter dans un délai de 10 ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi* » n'ait pas été respecté. Monsieur le Ministre relativise cette critique en rappelant que la loi du 3 août 2005 relative à l'adaptation budgétaire du projet de construction d'une route reliant Luxembourg à Ettelbruck a modifié l'article 6 de la loi de 1997 et l'a remplacé par une disposition stipulant que « *les mesures visées à l'article 5 b) ci-dessus devront être exécutées au plus tard trois années après l'achèvement du chantier de construction de la route reliant Luxembourg à Mersch* ».

Monsieur le Ministre délégué précise qu'il s'est chargé de ce dossier dès son entrée en fonction. Il donne à considérer que l'article 5 b) de la loi du 27 juillet 1997 prévoit, outre la construction de plusieurs passages à gibier, trois types de mesures différentes :

1. le reboisement,
2. l'aménagement d'une zone humide dans la vallée de l'Alzette,
3. la revalorisation de la vallée de la Mamer.

L'orateur informe qu'il a été décidé de consacrer respectivement 70, 64 et 20 hectares à ces trois types de mesures, soit un total de 154 hectares. A ce jour, environ 100 hectares ont été achetés par l'Etat. Ces terrains serviront à la fois à la construction de la route proprement dite et à la réalisation de mesures de compensation.

Pour ce qui est du premier point (reboisement), jusqu'à présent aucune mesure concrète n'a été réalisée. Monsieur le Ministre délégué a cependant pris quatre décisions en la matière, décisions devant encore être avalisées par le Conseil de Gouvernement. Il informe notamment que les premières mesures concernant le reboisement du *Gréngewald* devraient être prises dès l'an prochain. Il cite en outre des projets concernant un reboisement dans la commune de Betzdorf et un autre dans les environs de la commune de Junglinster.

Pour ce qui est du second point (aménagement d'une zone humide dans la vallée de l'Alzette), il s'agit d'un dossier rencontrant des oppositions de la part d'élus communaux. L'Etat possède à ce jour une trentaine d'hectares, mais les terrains sont très dispersés. Le Comité d'acquisition est actuellement en négociation pour l'achat de 10 hectares supplémentaires. Monsieur le Ministre délégué informe cependant qu'il a l'intention de commencer les travaux d'aménagement dès l'an prochain, sans attendre l'acquisition des terrains manquants. L'aménagement de la zone humide serait donc effectué en plusieurs étapes.

Pour ce qui est du troisième point (revalorisation de la vallée de la Mamer), une partie des terrains a déjà été achetée par l'Etat et certaines mesures ont déjà été prises, notamment entre Mersch et Schoenfels.

En outre, Monsieur le Ministre délégué précise que les travaux de construction du passage à gibier sur la nationale N11 sont en cours. Il s'agit d'un ouvrage important évalué à 10 millions d'euros.

*

A la demande de la Commission, les responsables gouvernementaux s'engagent à fournir la liste complète des terrains appartenant à l'Etat, ainsi que des travaux déjà effectués.

En conclusion, les membres de la Commission conviennent que le règlement précité du 27 août 1997 a été pris dans une certaine précipitation et que les planifications initiales sont perfectibles. Une éventuelle modification de ce règlement grand-ducal pourrait sans doute aboutir à une amélioration des mesures compensatoires. Elle apporterait une plus-value, notamment du point de vue de la biodiversité et, partant, pourrait emporter plus de consensus de la part de toutes les parties concernées.

3. 6224 Projet de loi portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) N°850/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les polluants organiques persistants et modifiant la directive 79/117/CEE

Monsieur Marcel Oberweis est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère

Les responsables gouvernementaux présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, le projet modifie la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère. Il a notamment pour objet :

- d'introduire de nouvelles notions dans le dispositif légal, trouvant leur origine dans la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe ;
- de créer un cadre légal pour des subventions en matière de lutte contre la pollution de l'air ;
- de préciser les dispositions relatives aux marges de dépassement des valeurs limites ainsi que des plans d'actions à mettre en œuvre en cas de pollution de l'air ;
- de déroger à la loi budgétaire pour engager du personnel chargé de la mise en œuvre des obligations résultant de la directive 2008/50/CE précitée.

Ce projet revêt un certain caractère d'urgence, étant donné que la directive 2008/50/CE aurait dû être transposée en droit national au plus tard le 11 juin 2010.

Dans son avis du 28 septembre dernier, le Conseil d'Etat a émis plusieurs oppositions formelles. En date du 10 décembre 2010, le Conseil de Gouvernement a adopté une série d'amendements, qui répondent en grande partie aux critiques de la Haute Corporation.

Il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

- le groupe *déi gréng* se déclare d'accord avec le projet de loi quant au fond ; il souhaiterait cependant connaître la situation spécifique du Luxembourg et recevoir des informations supplémentaires, notamment pour ce qui est des normes PM₁₀ et PM_{2,5} ;
- les membres de la Commission du Développement durable souhaitent recevoir des explications supplémentaires en ce qui concerne le point d) de l'article 1^{er}. En effet, ils ne comprennent pas pour quelles raisons le Gouvernement n'a pas suivi le libellé proposé par le Conseil d'Etat et a choisi d'introduire un amendement (amendement 3). Les membres de la Commission sont d'avis que le nouveau texte ne respecte pas le principe « *la directive, rien que la directive* ». Les responsables du Ministère estiment quant à eux que la formulation proposée par la Haute Corporation est trop restrictive au regard des objectifs de qualité de l'air ambiant visés par la directive et ont plutôt souhaité élargir le champ d'application. Non convaincus par ces explications, les membres de la Commission demandent à recevoir des explications juridiques complémentaires au cours d'une prochaine réunion ;
- l'amendement 7 au projet de règlement grand-ducal portant application de la directive 2008/50/CE modifie le libellé de l'article 23, paragraphe 1, du projet de règlement. Ce paragraphe se lira désormais comme suit : « *1. Lorsque, dans une zone ou agglomération donnée, les valeurs limites fixées pour le dioxyde d'azote ou le benzène ne peuvent pas être respectées dans les délais indiqués à l'annexe XI, les délais sont reportés de cinq ans au maximum pour la zone ou agglomération en cause, à condition qu'un plan relatif à la qualité de l'air soit établi pour la zone ou l'agglomération à laquelle le report de délai s'appliquerait. Ce plan est complété par les informations énumérées à l'annexe XV, section B, relatives aux polluants concernés et démontre comment les valeurs limites seront respectées avant la nouvelle échéance* ». Suite à une question concernant le choix de l'expression « *les délais sont reportés de cinq ans* » au lieu de l'expression « *les délais peuvent être reportés de cinq ans* », il est précisé que la Commission européenne accepte le report de cinq années uniquement si elle reçoit

l'assurance que les valeurs seront respectées en 2015. Cet engagement implique donc que des mesures importantes soient prises en vue de son respect.

5. 6195 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur le Rapporteur présente brièvement le projet de loi sous rubrique.

Aux termes de l'alinéa 4 de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les fonctionnaires de la Police avaient, jusqu'à la modification de cet article par la loi du 5 juin 2009, compétence pour saisir provisoirement un véhicule en vue d'une confiscation ultérieure, à condition que cette saisie soit validée par le juge d'instruction dans le délai légal prévu. Lors de la modification de la disposition en 2009, il avait été prévu de compléter ladite disposition pour préciser les modalités de notification et de validité dans le temps de l'ordonnance du juge d'instruction. Or, par inadvertance, le texte soumis au vote de la Chambre des Députés prévoyait malencontreusement que cette précision n'allait pas compléter l'alinéa 4, mais allait le modifier. De la sorte, le contenu de cet alinéa, en vigueur avant la modification de 2009, se trouvait supprimé, sans que cela corresponde aux intentions à la base de la modification concernée. Le projet de loi se propose de redresser l'erreur intervenue en rétablissant le contenu de l'alinéa 4 de l'article 14 conformément à la forme dans laquelle aurait dû intervenir la décision du législateur en 2009.

La Commission examine ensuite l'avis du Conseil d'Etat du 23 novembre 2010 et décide de faire siennes toutes les propositions de modification émises par la Haute Corporation.

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport pour les détails duquel il est prié de se reporter au document parlementaire afférent. Le projet de rapport ne soulève pas de commentaire de la part des membres de la Commission et est adopté à l'unanimité des membres présents.

La commission parlementaire propose le modèle de base pour les discussions en séance publique.

6. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Monsieur Marcel Oberweis est nommé rapporteur du projet de loi sous rubrique, à la place de Monsieur Marc Spautz.

Les responsables du Ministère présentent succinctement le projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, le projet porte exécution du règlement (CE) N°443/2009. Ce règlement a pour objet d'établir des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves immatriculées dans l'UE, contribuant à la mise en œuvre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers, tout en garantissant le bon fonctionnement du marché intérieur. Le règlement communautaire étant d'applicabilité directe, le projet de loi 6210 comporte les dispositions nécessaires pour assurer son exécution. Il vise à identifier

les autorités compétentes pour coordonner sa mise en œuvre et assurer la collecte et la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves et la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

Dans son avis du 12 octobre 2010, le Conseil d'Etat propose d'écrire « *le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement ...* » au premier tiret de l'article unique.

Suite à plusieurs questions afférentes, il y a encore lieu de retenir que :

- la directive 2009/30/CE du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE, sera transposée en droit national par le biais d'un règlement grand-ducal ;
- s'il est établi que les primes CAR-e et CAR-e plus sont un succès et ont permis l'immatriculation d'un nombre important de véhicules à faibles émissions de CO₂, il est impossible de connaître les véritables raisons qui ont poussé les consommateurs à choisir ce type de véhicules.

Suite à ce bref échange de vues, les membres de la Commission du Développement durable chargent Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport.

7. Divers

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures présente la première partie du document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal (jusqu'à la page 12 inclus).

Suite à cet exposé, les membres de la Commission du Développement durable ayant assisté à la Conférence de Cancun en commentent succinctement les résultats. Ils évoquent brièvement :

- l'importance de l'accord de Cancun. L'accord ne représente en effet qu'une très modeste avancée pour la lutte contre le réchauffement climatique, mais il revêt une valeur psychologique considérable suite au fiasco de la Conférence de Copenhague ;
- le mérite de la présidence mexicaine, qui a su diriger les débats de manière exemplaire ;
- la meilleure coordination au sein de l'UE et son rôle plus substantiel qu'à la COP15 ;
- le problème du processus onusien qui requiert l'unanimité entre quelque 190 pays pour qu'une décision soit validée.

Ils précisent en outre qu'un document a été adopté par consensus lors d'une réunion parlementaire organisée conjointement par l'Union interparlementaire et le Congrès mexicain. Ce document peut être consulté sur le site : <http://www.ipu.org/splz-f/cop16/final.pdf>.

*

Au vu de l'importante charge de travail, les membres de la Commission prévoient d'organiser deux réunions le 5 janvier 2011 et deux réunions le 12 janvier 2011 (à 10h30 et à 14h00).

Outre les projets de loi en cours d'instruction, les sujets suivants seront abordés au cours des prochaines semaines :

- les initiatives nationales concernant la lutte contre le changement climatique ;
- la prise de position concernant le rapport d'activité annuel du Médiateur ;
- la pétition n°301 concernant la sécurité et la capacité de la route nationale N7 ;
- la demande du groupe LSAP du 10 décembre 2010 (échange de vues relatif aux fortes chutes de neige ayant perturbé le trafic au Luxembourg en date du 8 décembre 2010).

Luxembourg, le 4 janvier 2011

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

Conférence de presse – 15 décembre 2010

Lutte contre le changement climatique

A. Rapport sur la conférence de Cancun

B. Initiatives au niveau national



A. Résultats de la 16^{ème} Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques Cancun, 29.11 – 10.12.2010



Conférence climat – Cancun (aperçu)

Adoption d'un paquet de décisions par la conférence des Parties :

- Confiance envers le processus multilatéral restaurée
- Etape importante en vue d'un accord post-2012
- Concrétisation / Opérationnalisation de plusieurs dispositions de l'accord non contraignant de Copenhague

Un long chemin reste cependant à parcourir :

- Les décisions les plus importantes sont reportées à 2011 (Durban) et au-delà
- Le niveau d'ambition des objectifs et actions de réduction avancés reste insuffisant
- Pas de garantie quant à la conclusion d'un accord juridiquement contraignant pour les parties n'ayant pas ratifié le protocole de Kyoto

Principales questions politiques de Cancun

- L'ancrage des principaux éléments de l'accord de Copenhague (en particulier les objectifs et actions de réduction des émissions ainsi que les dispositions relatives au financement de la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement) dans le processus de la CCNUCC en vue de la mise sur pied d'un nouvel instrument à participation globale sous la convention-cadre
- L'amendement du protocole de Kyoto, notamment pour ce qui est de la deuxième période d'engagement (à partir de 2013)

La conférence des Parties a adopté une décision pour chaque volet

Elaboration d'un nouvel instrument à participation globale sous la convention-cadre (CCNUCC) (1)

La première décision importante de Cancun concerne l'ensemble des 194 Parties à la Convention-cadre

Principaux éléments :

- « vision commune » partagée par toutes les Parties :
 - (1) limiter l'augmentation de la température moyenne globale à 2 degrés Celsius par rapport à l'époque préindustrielle;
 - (2) une révision de cet objectif sera entreprise entre 2013 et 2015 à la lumière des nouvelles connaissances scientifiques (GIEC)
 - *reconnaissance que les efforts de réduction des émissions devront être renforcés ; or la décision quant à (1) le pourcentage de réduction des émissions mondiales nécessaire à l'horizon 2050 et (2) l'année à partir de laquelle les émissions mondiales devront cesser d'augmenter a été reportée à la conférence des Parties de Durban (2011)*

Elaboration d'un nouvel instrument à participation globale sous la convention-cadre (CCNUCC) (2)

- Objectifs de réduction des émissions pour les pays industrialisés:
 - (1) les objectifs de réduction des pays industrialisés (annexe I) notifiés dans le cadre de l'Accord de Copenhague sont ancrés dans le processus de la Convention-cadre ; avec la reconnaissance que ces objectifs restent insuffisants au vu des recommandations du GIEC
 - (2) transparence : les dispositions relatives à la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions seront améliorées. Cela vaut aussi pour l'assistance fournie aux pays en développement (assistance financière, technique, et en matière de renforcement des capacités).

Elaboration d'un nouvel instrument à participation globale sous la convention-cadre (CCNUCC) (3)

- Actions de réduction des émissions par les pays en développement :
 - (1) les actions de réduction des pays en développement notifiés dans le cadre de l'Accord de Copenhague sont également ancrées dans le processus de la Convention-cadre
 - (2) afin de pouvoir bénéficier d'un support financier / technique / de renforcement des capacités de la part des pays de l'annexe I, ces actions devront être inscrites dans un registre
 - (3) transparence : des dispositions relatives à la surveillance, la déclaration et la vérification des actions bénéficiant d'un support des pays de l'annexe I seront élaborées ; pour les actions ne bénéficiant pas d'un support externe, des dispositions allégées seront élaborés

Elaboration d'un nouvel instrument à participation globale sous la convention-cadre (CCNUCC) (4)

- Adaptation:

Création d'un cadre pour l'adaptation (Adaptation Framework) afin d'améliorer la planification et la mise en œuvre des actions d'adaptation, en particulier dans les pays les plus pauvres et les plus vulnérables (notamment moyennant des plans nationaux d'adaptation)

Ce cadre pour l'adaptation prévoit la création d'un Comité de l'adaptation (assistance technique aux pays, partage de bonnes pratiques, etc.) dont la composition et les modalités de fonctionnement restent à être précisées.

Elaboration d'un nouvel instrument à participation globale sous la convention-cadre (CCNUCC) (5)

- Assistance financière aux pays en développement

(1) financement de mise en œuvre rapide

L'engagement collectif des pays industrialisés de fournir 30 milliards de \$ US durant la période 2010 à 2012 aux pays en développement (fonds nouveaux et additionnels) a été confirmé (la contribution de l'UE s'élève à 2,4 milliards €, celle du Luxembourg à 9 millions €)

(2) financement à long terme de la lutte contre la changement climatique dans les pays en développement

L'engagement collectif des pays industrialisés de fournir 100 milliards de \$ US par an à partir de 2020 a été confirmé

(3) Création du « Green Climate Fund » pour appuyer les actions d'adaptation dans les pays en développement ; la question des sources de financement du fonds, dont la gestion sera effectuée pendant les 3 premières années par la Banque mondiale, devra encore être réglée.

Elaboration d'un nouvel instrument à participation globale sous la convention-cadre (CCNUCC) (6)

- Assistance technique et en matière de renforcement des capacités aux pays en développement

Mise sur pied du « technology mechanism » pour aider le développement et le transfert de technologie. Ce mécanisme sera composé d'un « Technology Executive Committee » (évaluation des besoins et élaboration de recommandations en matière de transfert de technologie) et d'un « Climate Technology Centre and Network » (mise en commun de réseaux / initiatives nationales, régionales ou sectorielles en matière de transfert de technologie ; encourager la collaboration entre secteur privé et secteur public)

Renforcement des capacités (appui aux institutions, mise à disposition de ressources financières)

Elaboration d'un nouvel instrument à participation globale sous la convention-cadre (CCNUCC) (7)

- Réduction des émissions en provenance de la déforestation / dégradation des forêts (REDD+)

Reconnaissance de la nécessité de limiter les émissions en provenance de la déforestation et de la dégradation des forêts dans les pays en développement en fournissant de l'aide financière et technique. Les pays en développement seront amenés à élaborer des plans d'action / stratégies de gestion forestière et d'appliquer des systèmes de surveillance, de déclaration et de vérification des actions mises en œuvre (transparence).

2^{ème} période d'engagement sous le Protocole de Kyoto

La deuxième décision importante de Cancun concerne les pays ayant ratifié le Protocole de Kyoto

- Reconnaissance des conclusions du GIEC : les pays de l'annexe I (pays industrialisés) devront, en tant que groupe, réduire leurs émissions de 25 à 40 % d'ici 2020 par rapport à 1990
- Signal clair en vue d'une deuxième période d'engagement sous le Protocole de Kyoto : il est décidé que les négociations devront se poursuivre tout en assurant qu'il n'y ait pas de vide entre la 1^{ère} (2008-2012) et la 2^{ème} période d'engagement (2013 à 2017 ou 2020)

B. Initiatives au niveau national



Engagements au niveau du programme gouvernemental

- Elaboration du 2^{ième} plan d'action national de réduction des émissions de CO₂
- Plan d'adaptation aux conséquences du changement climatique
- En date du 26 février 2010, le gouvernement en conseil a décidé de demander au partenariat climat de réaliser les travaux préparatoires y relatifs.

Approche stratégique bipolaire

1. Paquet d'engagements résultant directement du **processus du partenariat**; ces engagements devront être précis et quantifiables, et dans la mesure du possible ancrés au niveau législatif

et en parallèle:

2. Poursuite de mesures efficaces déjà en place et mise en œuvre de nouvelles mesures à court terme: **processus en continu** en conformité avec les priorités de la déclaration gouvernementale

Le Partenariat pour l'environnement et le climat: une plus-value indéniable

- Dégager un large **consensus sociétal** sur la nécessité de réduire les émissions de CO₂ d'au moins 20 à 30% d'ici 2020 et, à long terme, de bannir le recours aux énergies fossiles.

Définir lors d'un **processus d'échange et d'écoute** dans un cadre multipartite (état, communes, ONGs, salariat et patronat) les mesures qui vont permettre d'atteindre les objectifs de réduction tout en respectant l'équité sociale et le développement économique.

- Offrir la possibilité de créer une plateforme de discussion à caractère permanent

Partenariat – Calendrier des travaux (1)

26 février 2010	Conseil de Gouvernement marque son accord avec le lancement du processus
7 avril 2010	Présentation à la Commission du Développement durable de la Chambre des Députés
14 juin 2010, 27 juillet 2010, 22 septembre 2010 4 novembre 2010 21 décembre 2010	Réunions du groupe de pilotage
mi-octobre 2010 – mi-février 2011	Travaux des cinq groupes thématiques

Partenariat – Calendrier des travaux (2)

mi-février – mi-mars 2011	Préparation document de synthèse: présentation structurée du paquet d'engagements concrets
mi-mars 2011	Validation du document de synthèse par le groupe de pilotage
mi-mars – fin avril 2011	Consultation publique via Internet
fin mai 2011	Débat d'orientation à la Chambre des Députés
Ensuite:	Préparation mise en œuvre des engagements: niveau législatif/niveau ancrage dans programmes spécifiques
En continu:	Poursuite discussion questions fondamentales par groupe pilotage



Lutte contre le changement climatique: les actions en continu (1)

- Les actions en continu comprennent :
 - la poursuite des initiatives déjà entamées
 - le lancement d'initiatives nouvelles
- La stratégie afférente se base sur un ensemble de 5 axes d'intervention.

Lutte contre le changement climatique: les actions en continu (2)

1. Les mesures de conseil et de sensibilisation
2. Les mesures d'encouragement
3. Les mesures à caractère programmatique
4. Les mesures de certification
5. Les mesures réglementaires et

Le pacte climat

Les mesures de conseil et de sensibilisation

- Extension du rôle de conseil „myenergy“ sur l'ensemble du territoire national
 - Lancement d'info-points régionaux et locaux par le biais de conventions avec les communes.
 - Développement d'un conseil en énergie pour les personnes à faible revenu.
- Projet „Energy-light“ : Réduction de la consommation électrique dans le secteur communal:
 - Soutien des activités de l'Emweltberodung Lëtzebuerg (EBL)
 - Extension du projet au secteur étatique

Les mesures de conseil et de sensibilisation

- Rôle précurseur de l'Etat dans le domaine de la construction durable :
 - Projets achevés: p.ex. Lycées à Redange et à Lallange, Ateliers de l'administration des Bâtiments publics...
 - En construction: p.ex. Bâtiment de la « Justice de Paix » à Esch-sur-Alzette, Dépôt des Ponts et Chaussées à Remich, Lycée à Junglinster...
 - Fonds du Logement: Assainissement d'une maison d'appartement au « Verluerenkascht » (~1960): classe B.
 - Achat et production d'électricité certifiée „durable“ par l'Etat et les communes.

Mesures d'encouragement - Domaine de l'Energie

- Subsidés en matière d'efficacité énergétique : Prime HOUSE, Prime CAR'e, Prime COOL
- Primes pour l'achat de voitures électriques pures:
 - Liées à la condition de la souscription d'un contrat de fourniture d'électricité « verte » issue à 100 % de sources renouvelables. (Conseil de Gouvernement 10.12.2010)
- Subventions pour le secteur communal par le biais du Fonds pour la Protection de l'Environnement (loi modifiée du 31 mai 1999).
 - Projet pilote p.ex.: Assainissement d'une école (~1960) afin d'atteindre la performance énergétique d'une classe A. (école « beim Schlass », commune de Bertrange)

Mesures d'encouragement- Domaine du Logement

- Reforme des primes „logement“ selon des critères de durabilité
- Bonification / subvention d'intérêt en cas d'utilisation rationnelle de l'énergie
 - Applicable sur un prêt hypothécaire contracté après **le 1^{er} janvier 2009** pour réaliser exclusivement un ou plusieurs investissements tombant sous le régime **d'aides pour la promotion et l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des sources d'énergies renouvelables** et pris en considération jusqu'à concurrence de **50.000 euros** par logement.
 - Cette bonification/subvention ne pourra être accordée qu'après présentation des factures acquittées prouvant que le prêt a été utilisé aux fins précitées.

Les mesures à caractère programmatique

- Programme d'assainissement des bâtiments publics inventaire actuellement en cours
- Développement et mise en œuvre de concepts énergétiques innovateurs par les acteurs publics (p.ex. lycées, bâtiments administratifs)
- Plan d'action national en matière d'énergies renouvelables
- Biodiversité: maintien et amélioration des services écologiques des écosystèmes naturels notamment en ce qui concerne le stockage du carbone.

Mesures de certification

- Expériences des certifications internationales réalisées par les acteurs publics:
 - Certification du Atert-Lycée à Redange selon la certification du DGNB - Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen
 - autres projets en cours: p.ex. Lycée technique agricole à Gilsdorf, Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck, nouveau bâtiment pour l'administration de la Nature et des Forêts

Mesures de certification- „Sustainable building certification“

- Le but est de sensibiliser les utilisateurs (propriétaires et locataires), les promoteurs (publics et privés) ainsi que les architectes et ingénieurs sur un habitat et logement durables.
- Evaluer les bâtiments d'habitation selon les 3 piliers de la durabilité **écologie, économie, social**
- Statut actuel : Analyses détaillées sur les différentes certifications étrangères existantes comme le « Vorarlberger Gebäudeausweis » et le « Wohnwert-Barometer »
- Le soutien de cette certification par des subventions étatiques est envisagé.

Mesures réglementaires

- Adaptation progressive des exigences de performance énergétique en combinaison avec une obligation de recours aux énergies renouvelables pour les nouveaux bâtiments d'habitation.
 - Les modifications y relatives seront, le cas échéant, incluses à la réglementation afférente.
 - Le nouveau standard constructif au Luxembourg correspondra approximativement à la classe d'efficacité énergétique « B ».
 - En cours: analyse détaillée sur l'obligation supplémentaire d'une couverture partielle des besoins en énergie par des énergies renouvelables pour les nouveaux bâtiments d'habitation

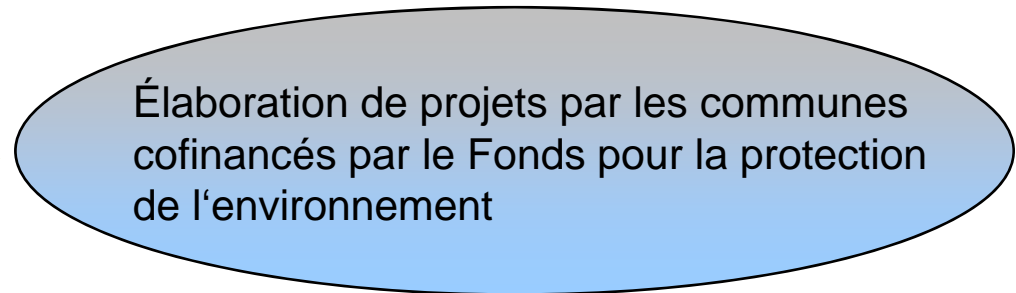
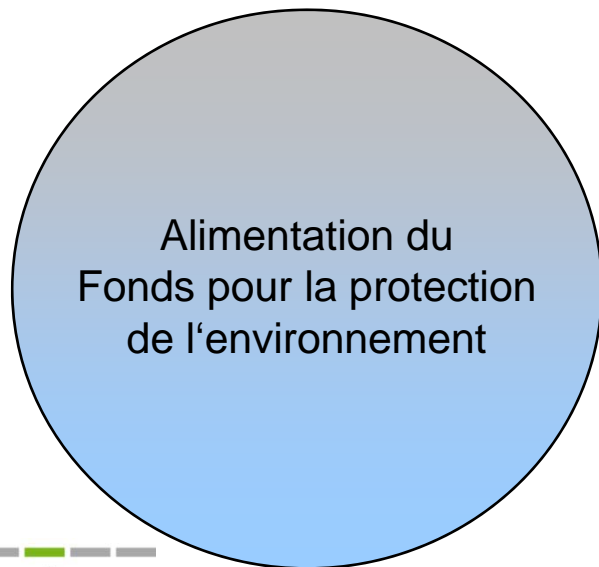
« Pacte Climat »

Démarche

Préparation d'un projet de processus commun qui engage l'État et les communes réciproquement



Préparation d'un projet de loi destiné à servir de base légale pour les compétences des communes et pour le financement des projets



« Pacte Climat »

Le Fonds pour la protection de l'environnement

- Le Fonds pour la Protection de l'Environnement (FPE) a été institué par la loi modifiée du 31 mai 1999. Il a pour objet :
- la prévention et la lutte contre la pollution de l'atmosphère, le bruit et le changement climatique ;
- la prévention et la gestion des déchets ;
- la protection de la nature et des ressources naturelles ;
- l'assainissement et la réhabilitation de sites de décharge de déchets et de sites contaminés ;
- l'utilisation rationnelle de l'énergie et la promotion des énergies renouvelables.

« Pacte Climat »

Les possibilités des communes

- Assainissement des bâtiments communaux
- Construction de bâtiments communaux à haute performance énergétique
- Installation de systèmes de chauffage économes ou à base d'énergie renouvelable
- Recours à des voitures communales économes en carburant
- Sensibilisation des citoyens par le biais de campagnes
- Incitation à l'investissement par des programmes de soutien communaux
- Recours à l'énergie solaire au niveau du chauffage et de la production d'électricité

« Pacte Climat »

Référence dans la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain:

Le MDDI a proposé d'ajouter à l'article 2 de la loi de 2004 qui en définit les objectifs fondamentaux de de la loi le texte suivant:

« l'utilisation rationnelle de l'énergie, les économies d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables »

Cette proposition a trouvé l'accord du Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

Elle est actuellement discutée au niveau de la Commission des Affaires intérieures, de la Grande Région et de la Police de la Chambre des Députés.

Merci pour votre attention !



04

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2010-2011

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 27 octobre 2010

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 20 octobre 2010
2. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers
 - Désignation d'un rapporteur
3. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère
 - Désignation d'un rapporteur
4. 6202 Projet de loi relatif à la construction de la Maison du Nombre, de la Maison des Arts et des Etudiants ainsi que du Centre de Calculs et de la Centrale de production de froid à Belval
 - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
 - Présentation du projet de loi
5. Examen des documents européens suivants :
 - COM (2010) 389 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS - Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020
 - COM (2010) 474 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION concernant l'élaboration d'un espace ferroviaire unique européen
 - COM (2010) 475 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL établissant un espace ferroviaire unique européen (Refonte)
6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, 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

Mme Sandra Cellina, M. Jeannot Poeker, M. Frank Reimen, Mme Maryse Scholtes, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Alex Fixmer, du Fonds Belval,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. Fernand Etgen

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions des 18 et 20 octobre 2010

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6210 Projet de loi portant exécution du règlement (CE) N°443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO2 des véhicules légers

Monsieur Marc Spautz est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6211 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre la pollution de l'atmosphère

Monsieur Marcel Oberweis est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6202 Projet de loi relatif à la construction de la Maison du Nombre, de la Maison des Arts et des Etudiants ainsi que du Centre de Calculs et de la Centrale de production de froid à Belval

Ce point n'a pas été abordé.

5. Examen des documents européens

COM (2010) 389

Dans cette communication, la Commission européenne propose de nouvelles orientations politiques afin d'améliorer la sécurité routière pour la décennie à venir. La sécurité routière occupera en effet une place de choix dans le futur livre blanc sur la politique des transports 2010-2020, car la réduction du nombre de victimes chez les usagers de la route est essentielle à l'amélioration de la performance du système de transport et à la satisfaction des besoins et attentes des citoyens et des entreprises.

Pour parvenir à créer un espace commun de sécurité routière, la Commission européenne propose de maintenir l'objectif consistant à réduire de moitié, par rapport à 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'UE. Dans ce contexte, la Commission énumère sept objectifs à mettre en œuvre de manière prioritaire au cours de la prochaine décennie :

- améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route,
- améliorer le contrôle de l'application de la réglementation,
- rendre les infrastructures routières plus sûres,
- rendre les véhicules plus sûrs,
- promouvoir l'utilisation de la technologie moderne pour améliorer la sécurité routière,
- améliorer les services d'urgence et la prise en charge ultérieure des blessés,
- protéger les usagers vulnérables.

Pour chacun de ces objectifs, des actions au niveau national et au niveau de l'UE seront proposées. La Commission considère que les trois actions à entreprendre en priorité sont les suivantes :

- l'établissement d'un cadre de coopération structuré et cohérent, s'inspirant des meilleures pratiques observées dans les Etats membres, condition indispensable à la mise en œuvre efficace des orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 ;
- l'élaboration d'une stratégie pour les soins aux blessés et les premiers secours, afin de répondre d'urgence au besoin grandissant de réduire le nombre de lésions dues aux accidents de la route ;
- l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes, pour lesquels les statistiques d'accidents sont particulièrement préoccupantes.

Les Etats membres sont encouragés à contribuer, par l'intermédiaire de leurs stratégies nationales pour la sécurité routière, à la réalisation de l'objectif commun, en tenant compte de leur situation de départ, ainsi que des besoins et particularités qui leur sont propres. Ils devraient axer leurs efforts sur les domaines dans lesquels leurs résultats sont les moins satisfaisants, en utilisant comme référence les meilleurs résultats obtenus dans les domaines en question. Ainsi, il serait envisageable d'établir des objectifs nationaux spécifiques, par exemple en fixant un objectif consistant à ne pas dépasser un certain nombre de tués par million d'habitants. Cette approche permettrait d'atténuer les disparités entre Etats membres et d'offrir aux citoyens un niveau de sécurité routière plus uniforme dans l'UE.

En ce qui concerne la fixation d'un objectif de réduction du nombre de blessés graves dans les accidents de la route, la Commission est d'avis qu'au stade actuel, il n'est pas possible de fixer un objectif européen car il n'existe pas de définition commune des notions de « blessé grave » et de « blessé léger ». Dès que des progrès suffisants auront été réalisés dans ce domaine, la Commission proposera d'ajouter un objectif commun de « réduction du

nombre de blessés » aux orientations politiques européennes en matière de sécurité routière.

Les orientations politiques proposées constituent un cadre général dans lequel pourraient s'inscrire des initiatives concrètes prises à différents niveaux européens, nationaux, régionaux ou locaux concernés. Les différentes mesures feraient l'objet d'une analyse d'impact en bonne et due forme. Le rôle de la Commission sera de faire des propositions dans les domaines pour lesquels l'UE est compétente et, dans tous les autres cas, de soutenir les initiatives prises à différents niveaux, afin d'encourager l'échange d'informations, de recenser et de promouvoir les meilleurs résultats obtenus et de suivre attentivement les progrès accomplis.

COM (2010) 475

Le document COM (2010) 475 relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a commencé le 21 septembre 2010 et expirera le 15 novembre 2010. L'exposé des motifs de cette proposition de directive précise que la refonte du premier paquet ferroviaire a trois objectifs :

1. le financement et la tarification adéquats des infrastructures ferroviaires. Cet objectif consiste à assurer un financement adéquat, transparent et durable de l'infrastructure et, grâce à une meilleure prédictibilité du développement de l'infrastructure et des conditions d'accès, à faciliter les investissements des entreprises ferroviaires, à ajuster le niveau et la structure de la tarification des infrastructures, à améliorer la compétitivité des opérateurs ferroviaires par rapport aux autres modes de transport et à contribuer à l'internalisation des coûts environnementaux ;
2. les conditions de concurrence sur le marché ferroviaire. Ce second objectif consiste à éviter des distorsions de concurrence dues à l'utilisation de fonds publics dans le cadre d'activités commerciales, à empêcher les opérateurs historiques de collecter des informations commercialement sensibles et de les utiliser au détriment de leurs concurrents potentiels, à éliminer les conflits d'intérêts affectant la direction des services liés au rail, à améliorer la disponibilité de ceux-ci pour les nouveaux entrants et à rendre le marché plus transparent pour assurer une concurrence effective ;
3. les réformes organisationnelles nécessaires pour assurer la surveillance appropriée du marché. Le but est de permettre aux organismes de contrôle de mener leurs missions efficacement grâce au renforcement de leur indépendance, à une extension de leurs compétences et à l'augmentation des moyens mis à leur disposition.

Monsieur le Ministre explique qu'il s'agit d'un dossier très sensible pour le Grand-Duché et que, pour être adoptée, cette proposition de directive ne nécessite qu'une majorité qualifiée. Il sera dès lors important de prendre contact avec d'autres Etats membres et de connaître leur position en la matière afin, le cas échéant, de trouver des alliés qui ont les mêmes soucis que le Luxembourg par rapport à la version actuelle du texte.

*

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent ensuite à l'examen des articles les plus importants de la proposition de directive :

Article 5 (Gestion des entreprises ferroviaires selon les principes commerciaux)

L'article 5 introduira des dispositions afin d'assurer que les entreprises ferroviaires bénéficient d'un statut juridique et d'une gouvernance d'entreprise leur permettant de se comporter selon des modalités commerciales et de s'adapter aux nécessités du marché. Cet article dispose notamment que si un Etat membre détient ou contrôle directement ou

indirectement l'entreprise ferroviaire, ce contrôle peut être uniquement de nature générale et ne peut pas interférer avec les décisions commerciales de la direction. Cette disposition réduira donc sensiblement le contrôle de l'Etat sur l'entreprise ferroviaire.

Monsieur le Ministre se déclare d'accord avec le fait que l'Etat, en tant qu'actionnaire d'une entreprise ferroviaire, ne doit pas avoir plus de droits de contrôle en matière de gestion que ceux conférés aux actionnaires de sociétés de droit privé. Cependant, il est d'avis que le conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire doit pouvoir représenter les droits et défendre les intérêts de l'actionnariat et doit donc pouvoir surveiller les décisions commerciales de la direction. Il donne encore à considérer qu'au Luxembourg, le droit commercial prescrit que le conseil d'administration d'une société commerciale est investi de pouvoirs étendus pour décider des actes de gestion mais également pour agir en toutes circonstances au nom de la société.

Monsieur le Ministre voit un problème majeur dans le fait que la direction seule prendrait des décisions commerciales importantes et que le conseil d'administration, où l'Etat est représenté, ne pourrait plus intervenir dans ces décisions. Suite à ces explications, les membres de la Commission se demandent si la disposition prévue à l'article 5 est susceptible de ne pas respecter le principe de subsidiarité ou s'il s'agit plutôt d'un problème de fond.

Article 6 (Séparation comptable)

Les dispositions de l'article 6 imposent une séparation comptable stricte entre les activités qui bénéficient d'un monopole légal et celles qui sont soumises à la concurrence. Selon l'exposé des motifs, cette mesure est nécessaire pour éviter toute distorsion de concurrence et a pour but d'empêcher que des aides d'Etat allouées à des activités déficitaires ne soient transférées à des activités commerciales.

Les représentants du Ministère déclarent ne pas être d'accord avec le commentaire de la Chambre des Salariés qui, dans sa note du 25 octobre dernier, fait valoir que « *la modification au niveau de la séparation comptable et notamment le rajout demandant aux Etats membres de prévoir que cette séparation comporte des divisions organiques au sein d'une même entreprise ou que la gestion de l'infrastructure et des services de transport soit assurée par des entités distinctes comporte certains risques. Poussée à l'extrême, cette séparation comptable, liée à une séparation organique des différentes entités, voire activités et services peut se révéler comme le moyen de procéder à l'ouverture à la concurrence des quelques domaines résiduels revenant encore au champ d'action réservé des entreprises historiques. En effet, dans un tel scénario, cette séparation organique peut déboucher sur une véritable vague d'externalisations par la création, le cas échéant d'entités privées dont les activités peuvent éventuellement être délocalisées. L'instauration d'entités distinctes et séparées peut encore engendrer l'accès illimité à l'ensemble de ces services, même à ceux qui ne font pas nécessairement partie des facilités essentielles* ».

Les représentants du Ministère estiment au contraire que les dispositions de l'article 6 ne posent pas de problème pour le Luxembourg. En effet, l'article 20 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire prévoit d'ores et déjà que « *les comptes des CFL relatifs à la gestion du réseau ferroviaire sont tenus d'après les principes et les modalités de la comptabilité commerciale et de façon à ce que ces comptes soient nettement séparés de ceux relatifs à d'autres activités du gestionnaire, et qu'il n'y ait pas de transfert d'aides possible entre ces deux catégories de comptes* ».

Article 7 (Indépendance des fonctions essentielles du gestionnaire de l'infrastructure)

L'article 7 prévoit d'abolir la possibilité de confier aux entreprises ferroviaires le recouvrement des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. D'après l'exposé des motifs de la proposition de directive, « *cette mesure favorisera la concurrence équitable en empêchant certaines entreprises ferroviaires (historiques) d'obtenir l'accès à des informations commercialement sensibles sur les caractéristiques des sillons au moyen des factures des entreprises ferroviaires concurrentes (nouveaux entrants)* ».

Actuellement au Luxembourg, l'Administration des chemins de fer est responsable de la définition du détail des redevances d'utilisation de l'infrastructure, mais ce sont les CFL qui prélèvent ces redevances. Ces redevances d'utilisation sont ainsi prélevées pour le compte de l'Etat (Fonds du Rail) par le gestionnaire de l'infrastructure et ce sous le contrôle de l'Administration des chemins de fer.

Ce système devra donc être modifié, car le nouvel article 7 interdira aux entreprises ferroviaires de prélever les redevances. C'est l'Administration des chemins de fer qui devra s'en charger. Selon Monsieur le Ministre, ce nouveau système engendrera des difficultés techniques et pratiques pour le Luxembourg, alors que le calcul de la redevance à payer par l'entreprise ferroviaire empruntant le réseau national requiert le recours à des programmes informatiques coûteux dont les CFL disposent d'ores et déjà. Il faudra en outre modifier la loi du 22 juillet 2009 pour, vraisemblablement, mettre en place un service de l'Etat à gestion séparée.

Article 8 (Financement sain du gestionnaire de l'infrastructure)

Cet article obligera les Etats membres à publier une stratégie de développement du secteur ferroviaire à moyen et à long terme. Par ailleurs, il est prévu que le gestionnaire de l'infrastructure adopte un plan d'entreprise incluant des programmes d'investissement et de financement, compte tenu de ladite stratégie de développement. En outre, l'organisme de contrôle devra émettre un avis non contraignant indiquant si le plan d'entreprise permet de réaliser ces objectifs.

Les représentants du Ministère sont d'avis que les attributions de l'ILR devraient se limiter aux fonctions de contrôle et de régulation et non pas s'étendre à la rédaction d'avis portant sur l'opportunité de plans d'entreprise. Monsieur le Ministre estime en outre que cette disposition est susceptible de ne pas respecter le principe de subsidiarité alors qu'au Luxembourg, la programmation pluriannuelle des investissements est adoptée par le Gouvernement dans le cadre de l'établissement du budget de l'Etat, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure et sur avis d'une commission spéciale instituée à cet effet, à savoir la commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire.

Certains membres de la Commission tempèrent cependant ces remarques, en notant que l'avis rendu par l'organisme de contrôle sera un avis non contraignant.

Article 13 (Conditions d'accès aux services)

L'article 13 dispose que « *Lorsque l'exploitant de l'installation de service dépend d'un organisme ou d'une entreprise qui sont également actifs et occupent une position dominante sur au moins un des marchés de services de transport ferroviaire pour lesquels l'installation est utilisée, il est organisé de manière à assurer son indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle vis-à-vis de cet organisme ou de cette entreprise* ». Cet article introduit donc des exigences d'indépendance d'ordre juridique, organisationnel et décisionnel vis-à-vis des entreprises ferroviaires à position dominante sur le marché national pour l'exploitation des installations de service. L'exposé des motifs de la proposition de directive fait valoir que cette disposition contribuera à garantir un accès non discriminatoire aux installations de service suivantes :

- les gares de voyageurs, leurs bâtiments et les autres infrastructures, y compris pour les billets et les informations ;
- les terminaux de marchandises ;
- les gares de triage ;
- les gares de formation ;
- les gares de remisage ;
- les centres d'entretien et les autres infrastructures techniques ;
- les infrastructures portuaires liées à des activités ferroviaires ;
- les infrastructures d'assistance, notamment le remorquage.

De l'avis de Monsieur le Ministre, il s'agit d'une complication très importante pour le Luxembourg, car une telle disposition entraînerait un chamboulement total de notre organisation structurelle interne et équivaldrait à ce que les huit activités précitées ne puissent plus être exercées ni par les CFL, ni par CFL-Cargo, ni par CFL-Multimodal. Par ailleurs, il informe que cette exigence d'indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle ne se retrouve même pas dans le secteur de l'aviation, pourtant encore plus libéralisé. Il donne à considérer que ces exigences sont disproportionnées face à la poursuite de l'objectif d'un accès non discriminatoire à ces installations de service et qu'elles mettent en péril les structures et activités actuelles du groupe CFL. Les membres de la Commission du Développement durable estiment également qu'il s'agit d'un problème de non-respect du principe de proportionnalité. Ils mettent en outre en avant le critère de la petite taille de notre réseau ferroviaire : les pays possédant un très grand réseau seront sensiblement moins pénalisés sur ce point particulier.

Article 14 (Principes généraux des accords transfrontaliers)

L'article 14 prévoit des procédures de notification et de coopération devant permettre à la Commission européenne de garantir la conformité des accords transfrontaliers avec le droit européen. Le cas échéant, des accords transfrontaliers peuvent être déclarés nuls et sans effet.

Cette disposition paraît contraire au principe de subsidiarité. Les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que les accords transfrontaliers doivent rester de la compétence des Etats membres. Un accord transfrontalier tel que visé par la proposition de directive entre le Luxembourg et un autre Etat membre de l'UE doit respecter la procédure prévue par l'article 37 de la Constitution. Dans ce cas, un tel accord acquiert juridiquement force exécutoire entre parties. La Commission européenne peut constater qu'il existe une incompatibilité entre un accord transfrontalier et une disposition de droit communautaire. Elle ne peut cependant pas invalider de sa propre initiative un accord transfrontalier, mais entamer tout au plus un recours en manquement devant la Cour prévue par l'article 258 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour violation du droit communautaire.

Article 15 (Champ d'application de la surveillance du marché)

La Commission européenne veut considérablement étendre sa surveillance du marché. Actuellement, cette surveillance se limite à l'évolution des conditions-cadres comme la tarification de l'infrastructure, la répartition des capacités, le système d'octroi des licences et le degré d'harmonisation entre Etats membres. L'article 15 prévoit d'étendre cette surveillance aux investissements dans l'infrastructure ferroviaire, à l'évolution des prix, à la qualité des services de transport ferroviaire et des services de transport ferroviaire couverts par des contrats de service public.

Selon Monsieur le Ministre, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, l'évolution des prix et la définition de la qualité des services offerts relèvent clairement de la

compétence des Etats membres et la Commission européenne n'a aucun droit de regard sur ces points.

Article 27 (Document de référence du réseau)

Cet article prévoit que le document de référence du réseau soit publié dans au moins deux langues officielles de l'Union. Cet article ne pose pas de problème pour le Grand-Duché.

Article 29 (Etablissement et recouvrement des redevances)

L'article 29 prévoit que les Etats membres veillent à ce que le cadre de tarification et les règles de tarification soient publiés dans les documents de référence du réseau. Cette pratique est déjà en cours au Luxembourg et l'article sous rubrique ne pose donc pas de problème.

Article 30 (Coût de l'infrastructure et comptabilité)

Les modifications proposées détaillent le processus d'élaboration et d'exécution des accords contractuels entre les autorités compétentes nationales et les gestionnaires d'infrastructure. En particulier, l'ILR serait obligé à vérifier l'adéquation de l'enveloppe budgétaire envisagée au regard des objectifs de performance de l'infrastructure. La Commission européenne estime que cette évaluation indépendante pourra réduire le risque que les entreprises ferroviaires historiques usent de leur pouvoir politique pour influencer les contrats.

La même remarque peut être faite pour l'article 30 que pour l'article 8 : le régulateur risque d'outrepasser ses compétences en procédant à une évaluation de la programmation pluriannuelle du Fonds du Rail. En effet, la programmation pluriannuelle des investissements est adoptée par le Gouvernement dans le cadre de l'établissement du budget de l'Etat, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure et sur avis de la commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire.

Articles 31 et 32 (Principes de tarification)

L'article 31 introduit notamment une mesure concernant la différenciation des redevances d'accès aux voies en fonction des caractéristiques d'émissions sonores du matériel roulant. De l'avis de la Commission européenne, cette disposition incitera à moderniser l'infrastructure et à investir dans des technologies ferroviaires plus durables.

Bien que cette initiative doive en principe inciter les entreprises ferroviaires à investir dans des technologies ferroviaires plus durables, elle risque toutefois de pénaliser encore davantage le transport de fret ferroviaire par rapport au routier étant donné que la proposition de directive « Eurovignette » relative aux droits d'usage des routes applicables aux poids lourds ne prévoit pour l'instant que des avancées modestes pour ce qui est de l'internalisation obligatoire des coûts externes et que la durée de vie du matériel roulant ferroviaire, et partant d'amortissement, en est un multiple.

L'introduction et la perception de redevances correspondant au coût des effets du bruit causé par l'exploitation des trains devraient traiter à pieds d'égalité les secteurs des transports routiers et ferroviaires pour ce qui est de la différenciation des redevances en fonction des caractéristiques d'émissions sonores.

Pour améliorer la cohérence des systèmes nationaux de tarification de l'accès aux voies, l'article 32 introduit des critères communs de définition des segments de marché sur lesquels les services pourraient payer des majorations. Pour raccourcir la période de transition pendant laquelle les lignes seront équipées à la fois de systèmes de signalisation nationaux

et du système européen ETCS et, partant, réduire le coût de la maintenance de l'infrastructure, il est proposé de diminuer la redevance d'accès à l'infrastructure pour les trains équipés du système ETCS.

Cet article ne pose pas de problème pour le Luxembourg.

Article 45 (Calendrier)

Cet article prévoit que, si un candidat le demande, le gestionnaire de l'infrastructure doit mettre gracieusement à sa disposition, et ce dans un délai raisonnable, les informations suivantes :

- les sillons demandés par les autres candidats sur les mêmes lignes,
- les sillons alloués à tous les autres candidats et les demandes de sillons en attente pour tous les autres candidats sur les mêmes lignes,
- les sillons alloués à tous les autres candidats sur les mêmes lignes que dans le précédent horaire de service,
- la capacité encore disponible sur les lignes concernées,
- des informations complètes et détaillées sur les critères de répartition des capacités.

D'après Monsieur le Ministre, il s'agit d'informations commerciales sensibles et délicates.

Articles 55 à 57 (Organisme de contrôle)

Ces articles visent à moderniser les dispositions relatives à l'indépendance des organismes de contrôle en stipulant qu'ils doivent être indépendants de toute autre autorité publique. Alors qu'actuellement le régulateur, dans son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et ses prises de décisions, doit être indépendant de tout gestionnaire de l'infrastructure, organisme de tarification, organisme de répartition ou candidat et par ailleurs fonctionnellement indépendant de toute autorité compétente intervenant dans l'attribution d'un contrat de service public, le régulateur devrait maintenant pouvoir fonctionner comme « *autorité autonome juridiquement distincte et indépendante sur les plans organisationnel, fonctionnel, hiérarchique et décisionnel, de toute autre autorité publique* ».

Les représentants du Ministère sont d'avis que cette disposition s'avère impossible à transposer en droit national si l'on part de l'hypothèse que le régulateur devrait continuer à bénéficier d'un statut d'autorité publique.

Article 60 (Exercice de la délégation)

Cet article confère à la Commission européenne le pouvoir d'adopter des actes délégués pour une durée indéterminée. Cette disposition lui permettra notamment de modifier les nombreuses annexes de la proposition de directive.

La Commission du Développement durable se demande si une telle procédure peut être acceptée au regard de l'importance des décisions ; elle estime que la Commission européenne devrait plutôt utiliser le processus législatif de la codécision pour ce faire, étant donné que l'article 290 du Traité n'autorise le recours au pouvoir de l'acte délégué que pour compléter ou modifier certains éléments non essentiels de l'acte législatif.

*

Suite à l'examen de ces articles, la Commission du Développement durable estime qu'il y a lieu de rédiger un avis motivé concluant au non-respect du principe de subsidiarité. Elle estime par ailleurs qu'il serait également opportun de rédiger un avis politique, signalant des

problèmes au niveau du contenu de la proposition de directive. Dans ce contexte, les membres de la Commission se demandent s'il est possible de rédiger ces deux avis dans un seul et même courrier ou s'il convient de prévoir deux courriers séparés.

Un projet d'avis sera préparé, puis examiné et adopté par la Commission du Développement durable lors de sa prochaine réunion en date du 10 novembre 2010. Etant donné que le délai de huit semaines expirera avant la prochaine séance publique, l'avis sera ensuite soumis à la Conférence des Présidents qui décidera de l'envoi de l'avis motivé et de l'avis politique.

6. Divers

Le document repris en annexe du présent procès-verbal sera présenté au cours de la réunion du 17 novembre prochain. Dans ce contexte, la Commission du Développement durable autorise Monsieur le Ministre à transmettre aux services compétents de la commission la mise à jour des formulaires de communication de données relatifs aux zones spéciales de conservation. Par ailleurs, suite à la demande de la commission parlementaire, le Ministère a documenté les antécédents concernant la décision de classement du site de Bascharage comme site d'importance communautaire. Ces documents peuvent être consultés auprès du secrétariat de la Commission.

Luxembourg, le 8 novembre 2010

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Natura 2000

Chambre des députés
Commission du développement durable

13 octobre 2010



Natura 2000

- Pièce maîtresse de la politique communautaire en matière de protection de la nature:
 - Mise en œuvre des directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats (1992)
 - Conservation à long terme des habitats et espèces menacées, caractéristiques du territoire de l'UE
- Projet unique dans son genre à l'échelle mondiale:
 - Réseau continental de zones protégées
 - 26.000 zones
 - 18% du territoire de l'UE 27

Constitution du réseau Natura 2000

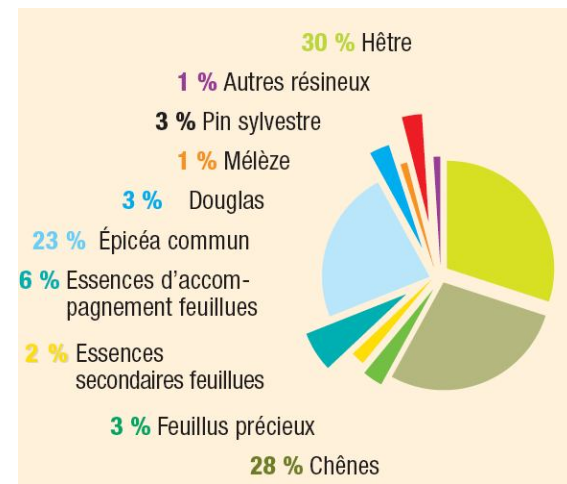
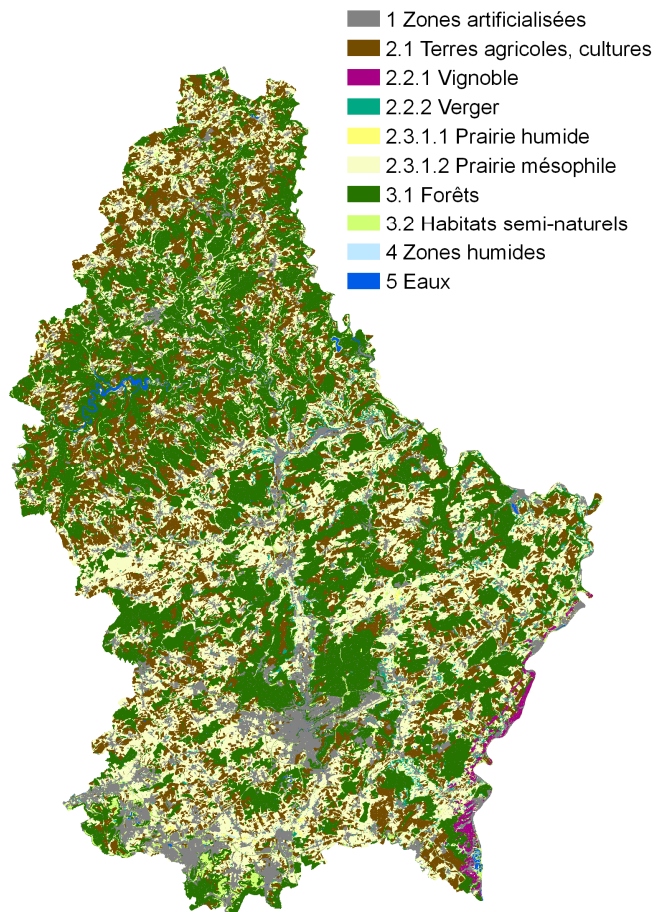


Sélection de sites

- Annexes de la directive (espèces/habitats)
 - Rares, menacés, aire de répartition UE
- Listes nationales des espèces et habitats
- Sélection des sites selon critères scientifiques
 - Taille/densité des populations
 - Présence d'habitats d'intérêt communautaire
 - Valeur écologique (continuité paysagère, diversité des espèces et habitats)
- Listes nationales de sites soumise pour approbation à la Commission européenne
- Désignation nationale par règlement grand-ducal
- Gestion/Monitoring



Espèces et habitats d'intérêt communautaire: exemple des hêtraies



Pour un développement durable



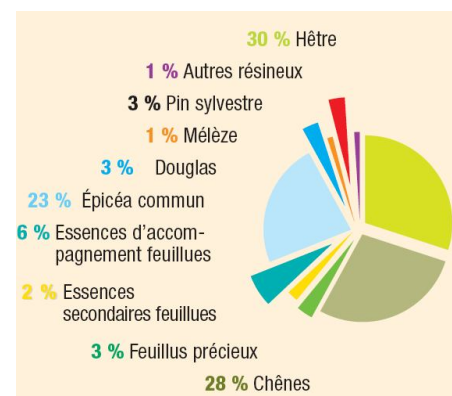
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Espèces et habitats d'intérêt communautaire: exemple des hêtraies

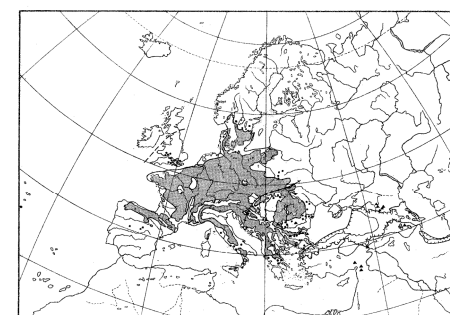
Clivage Régions Nord/Sud	Oesling	Gutland
Surfaces boisées	35.000	55.000
Boisement moyen (%)	42	31
Boisement max/min	58% max	17% min
Feuillus /Taillis/Résineux	19 / 32 / 49	72 / 1 / 27
Forêt soumise / privée	18 / 82	62 / 38



Pourcentage de hêtraies
par rapport à la surface forestière
totale de l'Oesling: 7.8%



Espèces et habitats d'intérêt communautaire: exemple des hêtraies



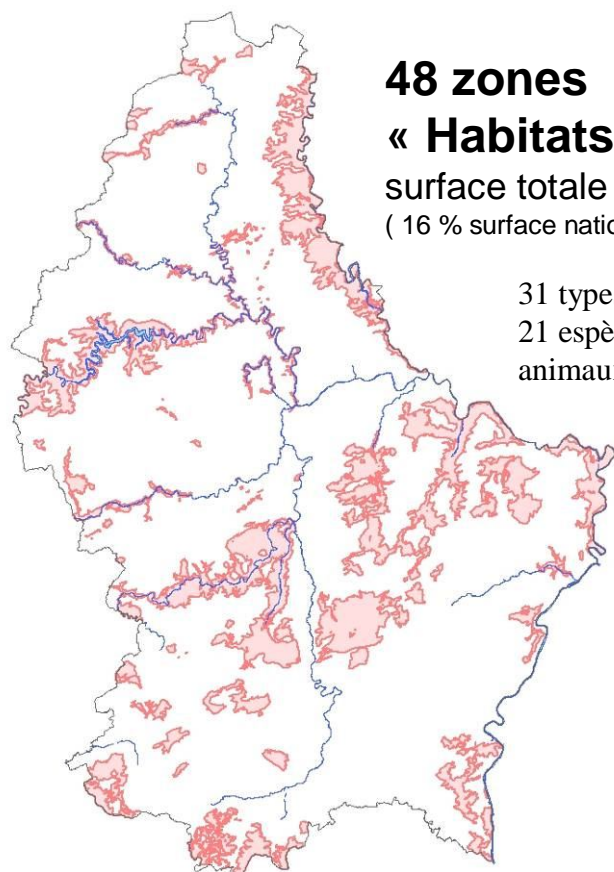
■ Fagus sylvatica L. s.l.
▲ F. orientalis LIPSKY
--- NW Grenze des Areals von Übergangsformen zu F. orientalis
- - - NW Grenze der subsontanen Verbreitung von F. sylvatica in England
Aus MEUSEL 1985

Pour
un développement
durable



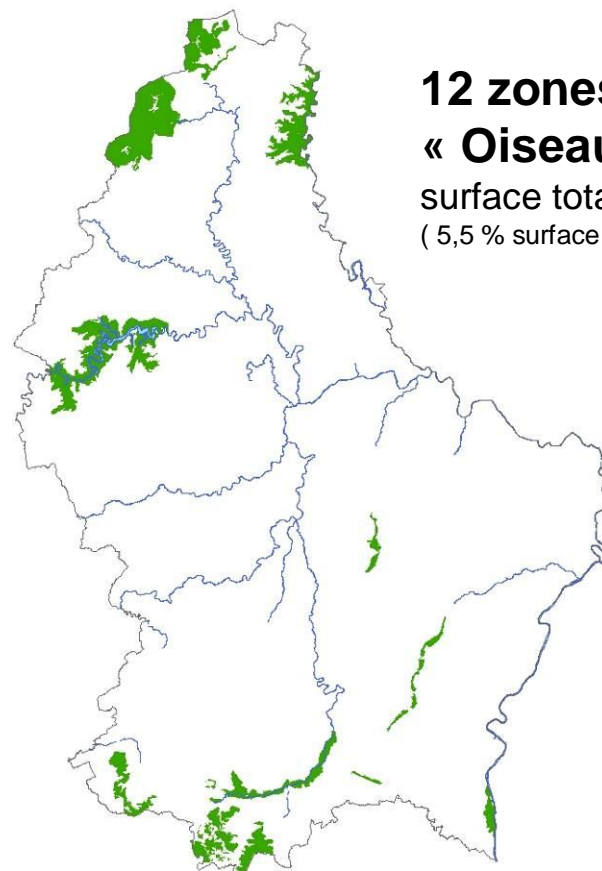
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Natura 2000 au Luxembourg



48 zones
« Habitats* »,
surface totale **41.287 ha**
(16 % surface nationale)

31 types d'habitats
21 espèces (2 plantes/19 animaux)



12 zones
« Oiseaux »,
surface totale **13.903 ha**
(5,5 % surface nationale)


Pour
un développement
durable

Total Réseau NATURA 2000:
45.260 ha = 17,7 % national

* (RGD du 6 novembre 2009)

6210 - Dossier consolidé : 120



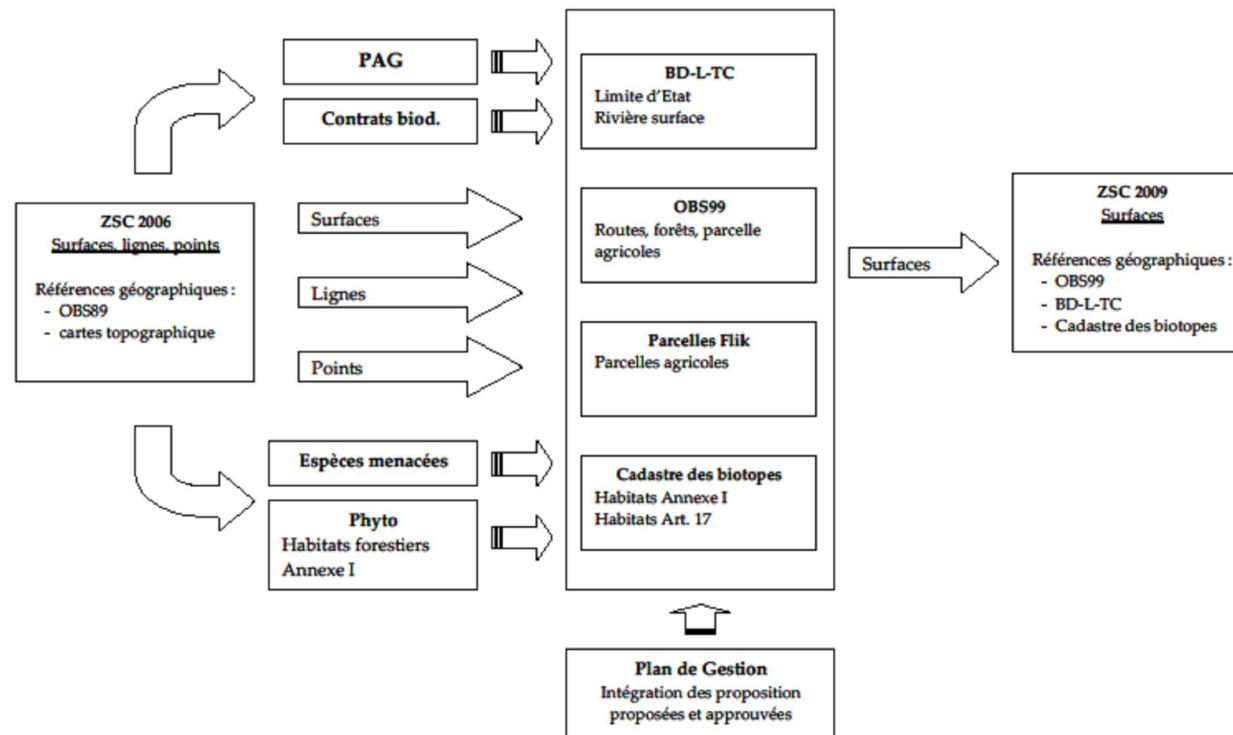
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Modifications 2006 - 2009

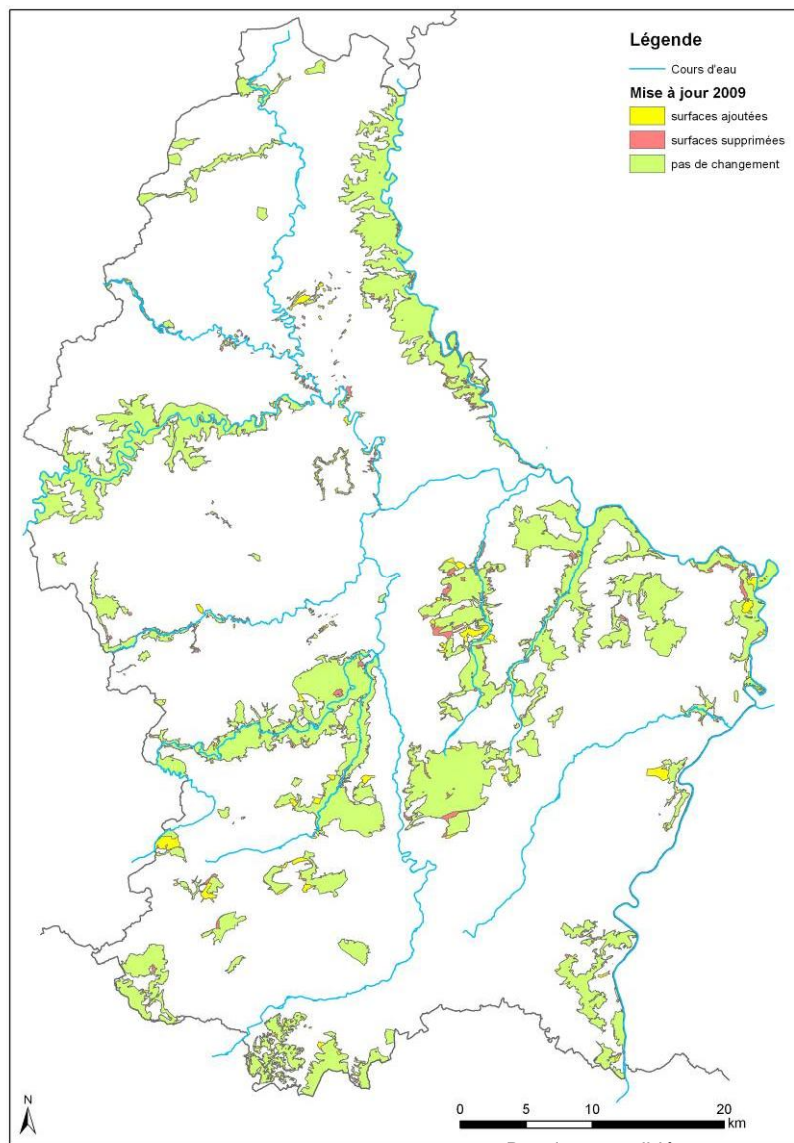
- Adaptation aux **limites du pays** selon les données de BD-L-TC (carte topographique 2009)
- Ajouts de certains **cours d'eau en tant que surface** selon la couche géographique des Rivières de la BD-L-TC notamment pour les zones frontalières et les zones pour lesquelles les cours d'eau étaient représentées par des éléments linéaires.
- Adaptation aux **périmètres des PAG communaux** et plus généralement des surfaces bâties, terrains de sports et de loisir ainsi que des campings
- Adaptation à la **cartographie de l'occupation biophysique du sol de 1999 (OBS99)** et particulièrement au réseau routier
- Inclusion de **biotopes/espèces protégés**: cadastre des biotopes, règlement biodiversité, cartographie des végétations forestières
- Prise en compte de modifications des limites suite à l'élaboration de **plans de gestion**
- **Adaptation aux parcellaire agricole** (parcelles flik) lorsque les données de l'OBS99 n'étaient pas assez précises.

Modifications 2006 - 2009

Adaptation des limites des ZSC aux standards géographique actuels



Aperçu général: 2006 - 2009



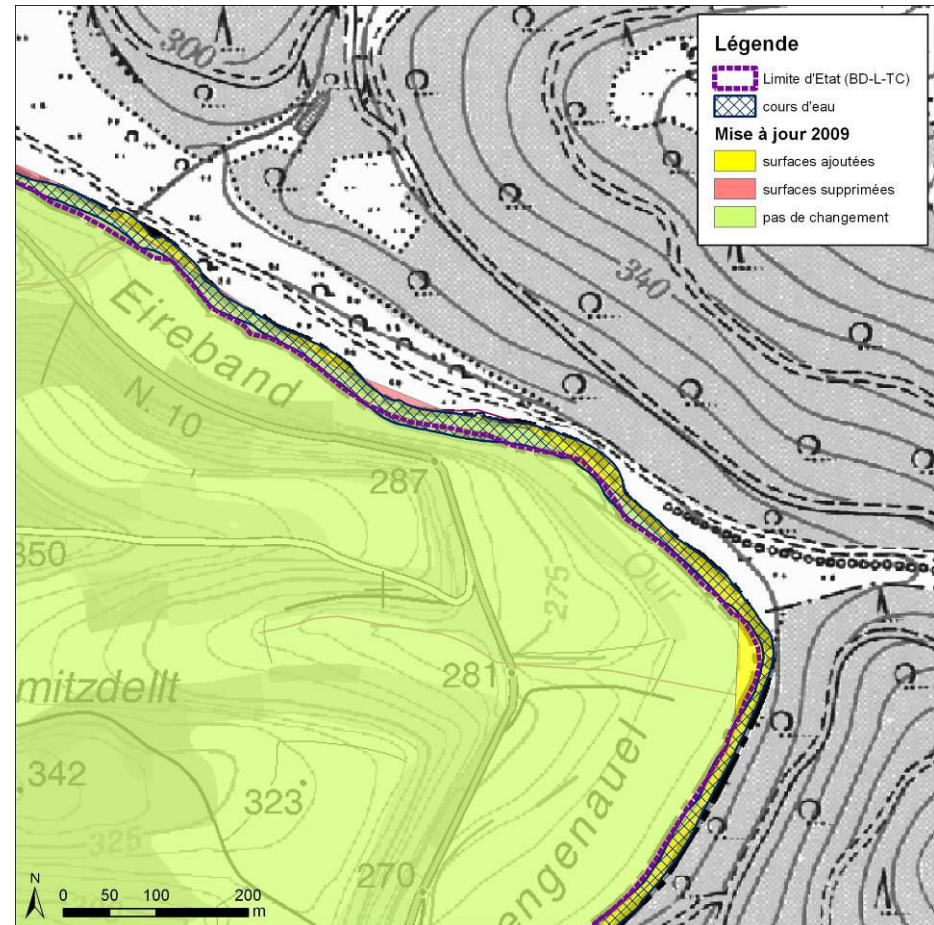
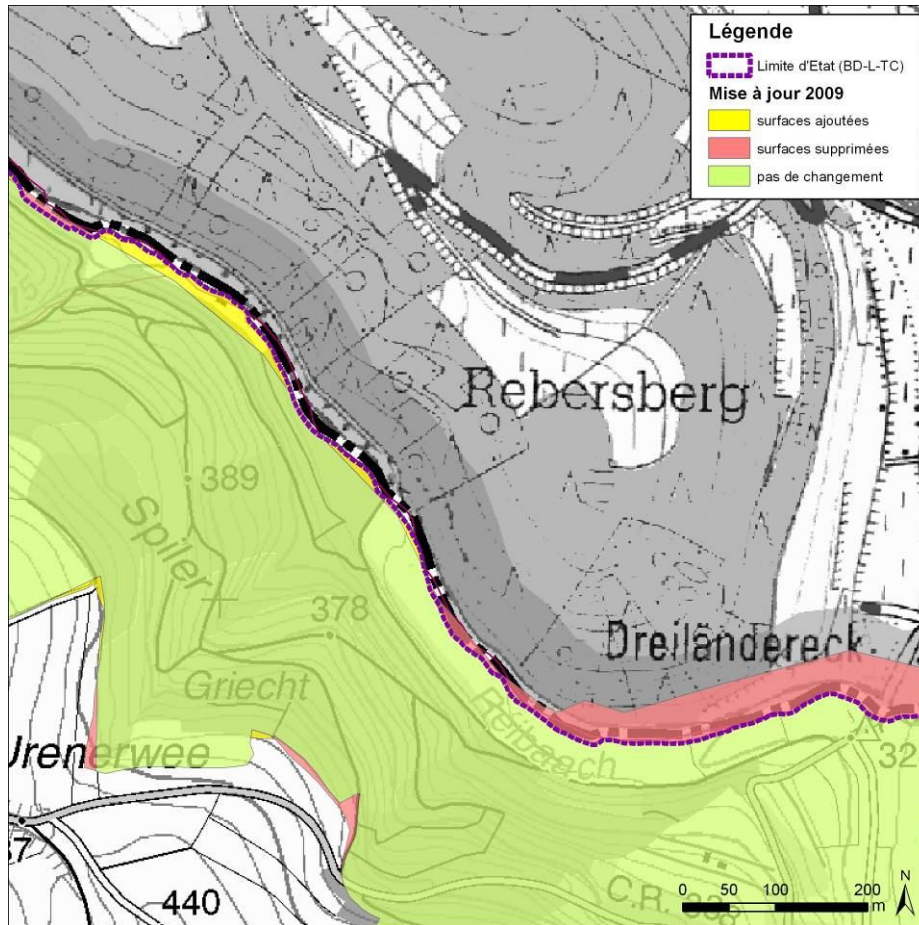
	2006	2009	2009 – 2006	% / 2006
Total	39873.96 *	41287.65 *	1414.02*	3.55%

*Surfaces en hectares



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Modifications: Frontières

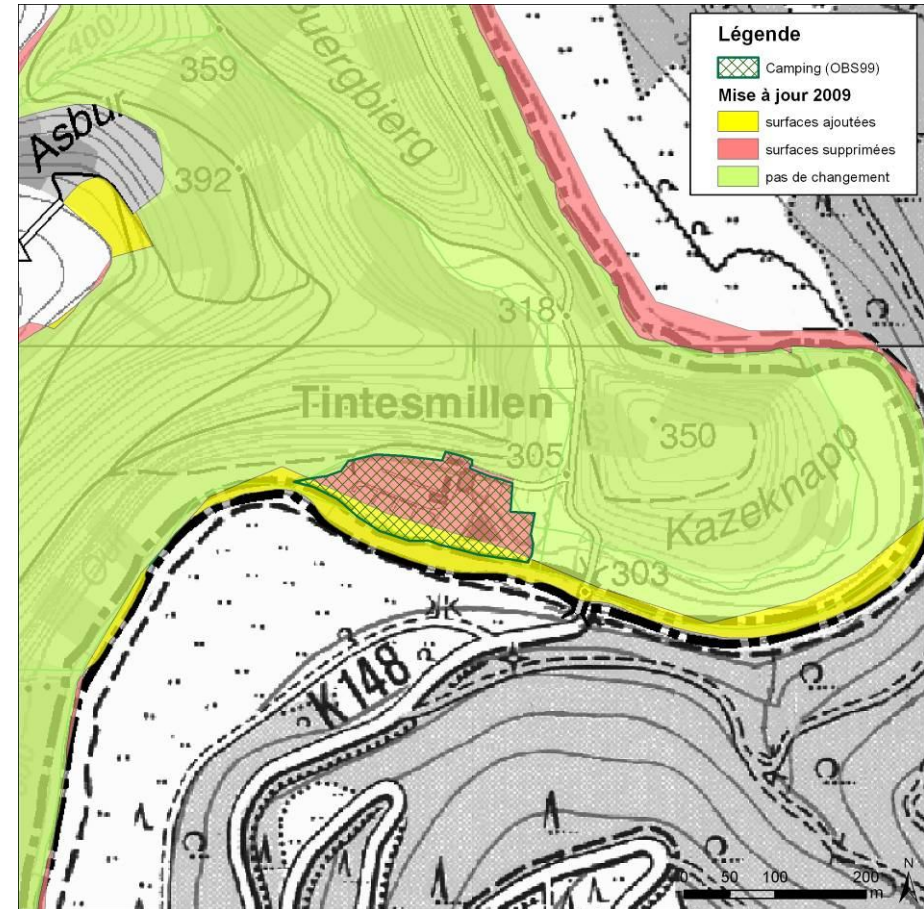
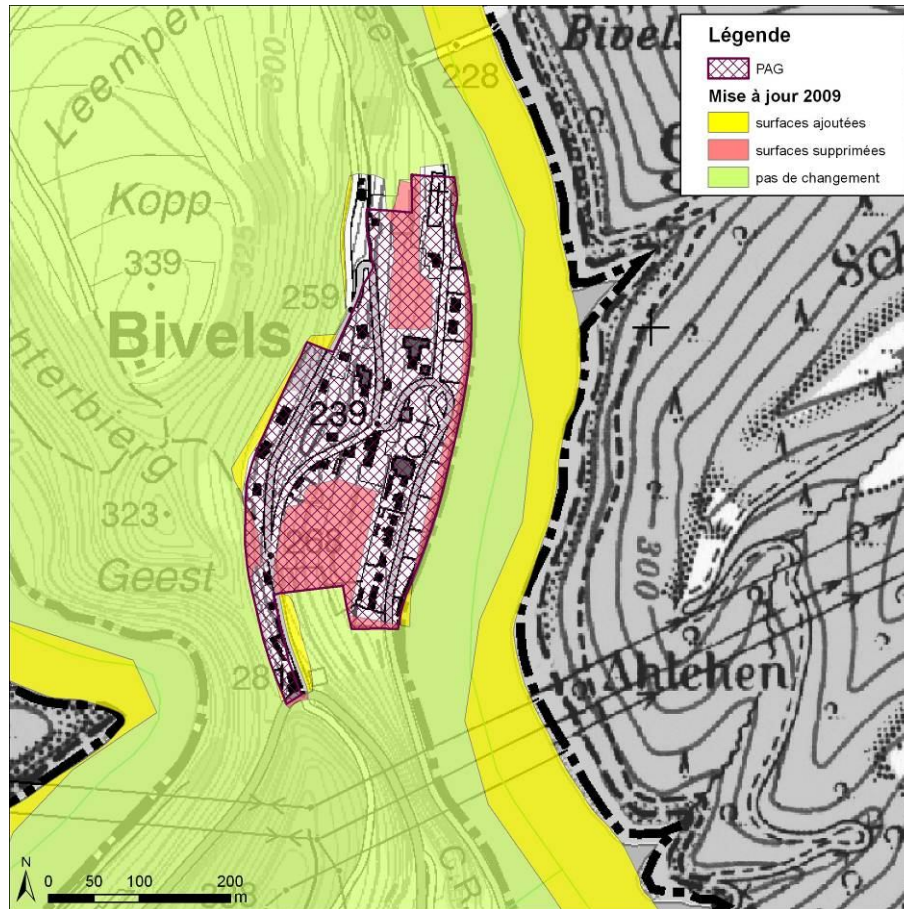


— Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Modifications: PAGs

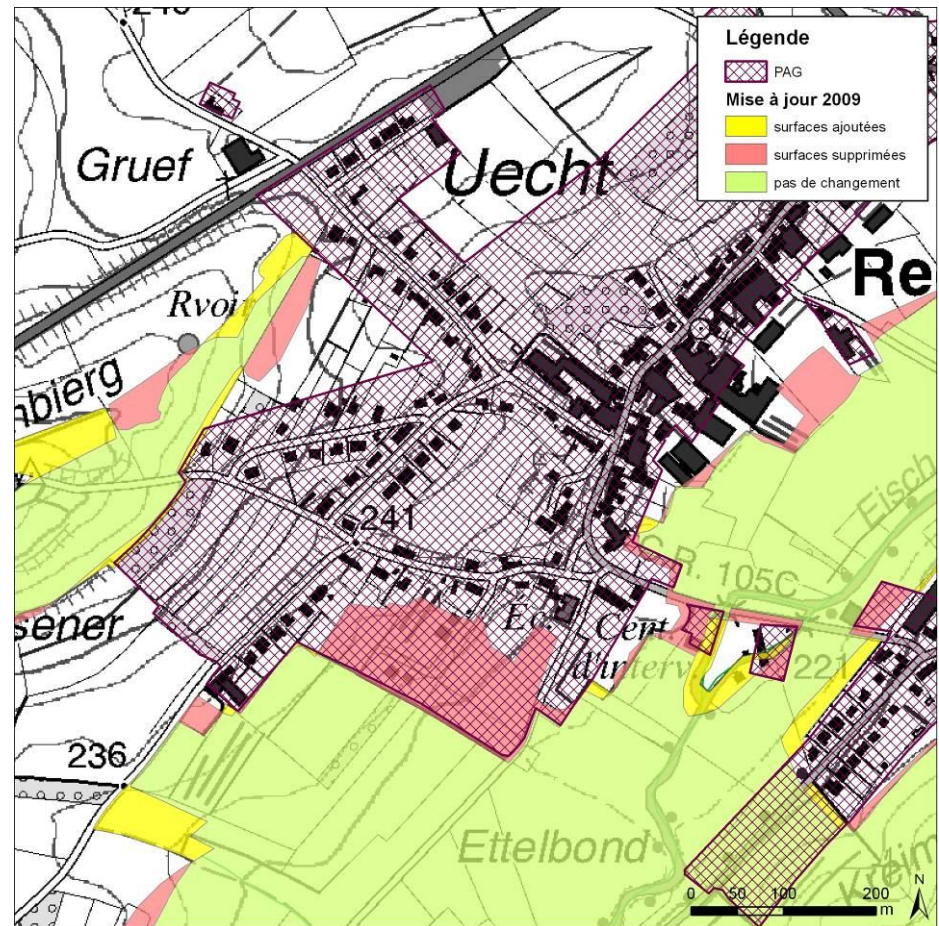
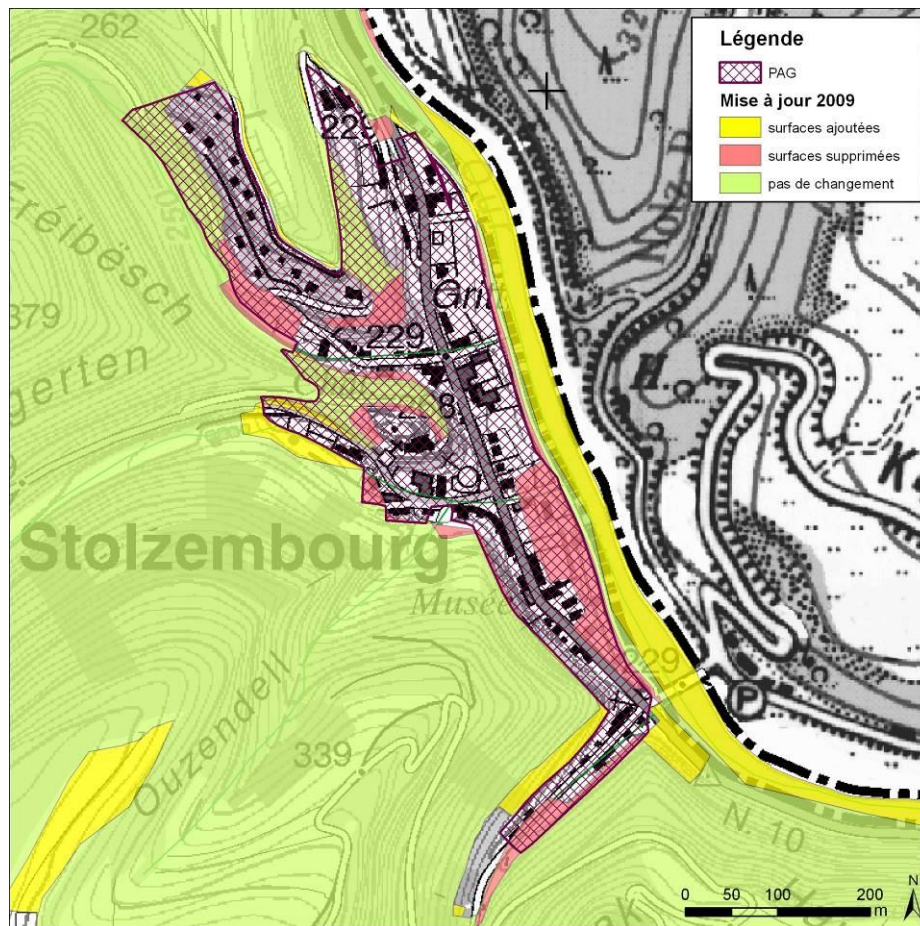


Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Modifications: PAGs

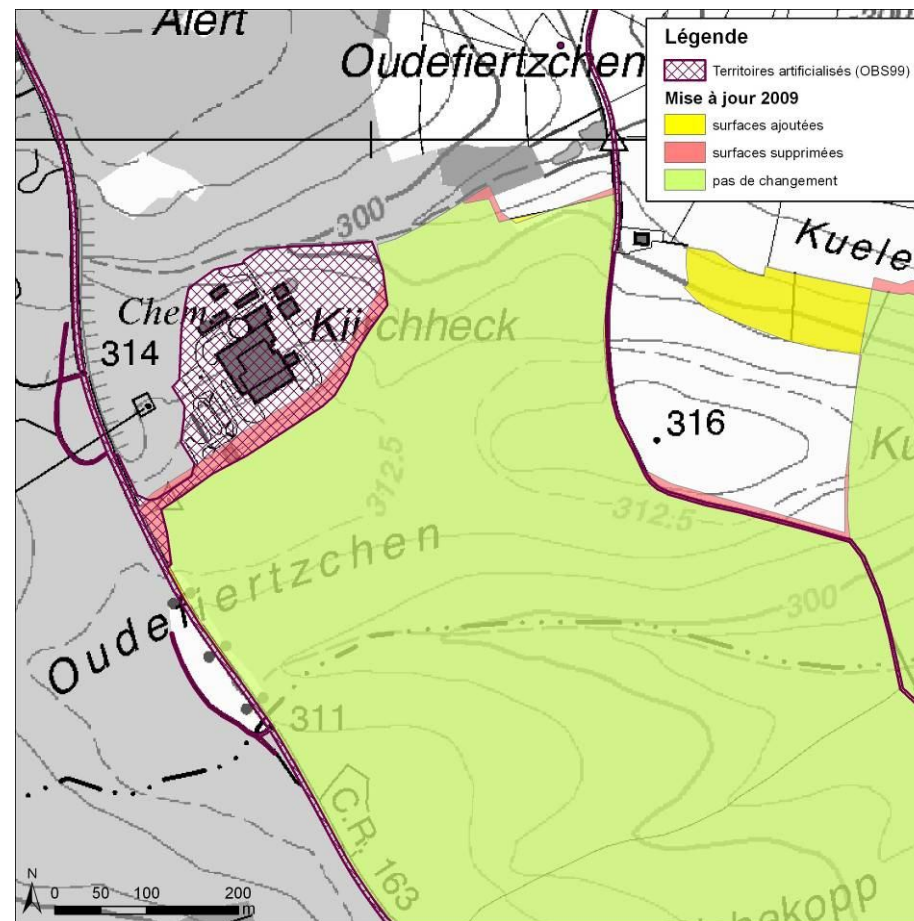
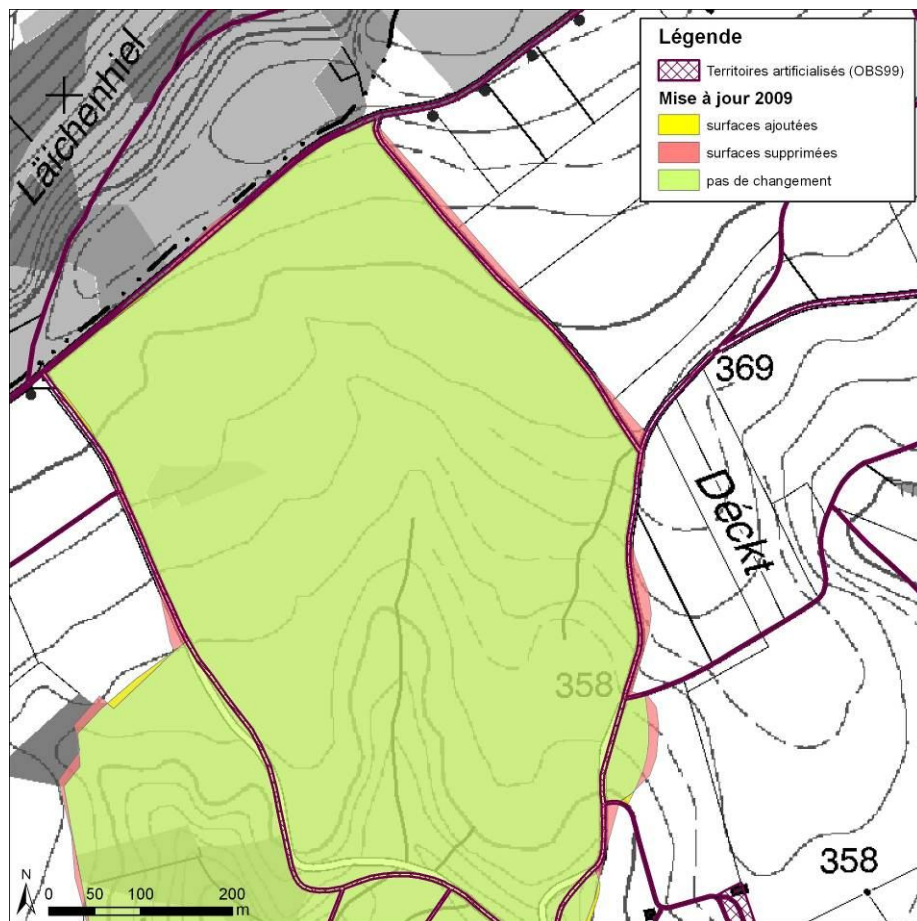


Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Modifications: cartographies les plus récentes (OBS99)

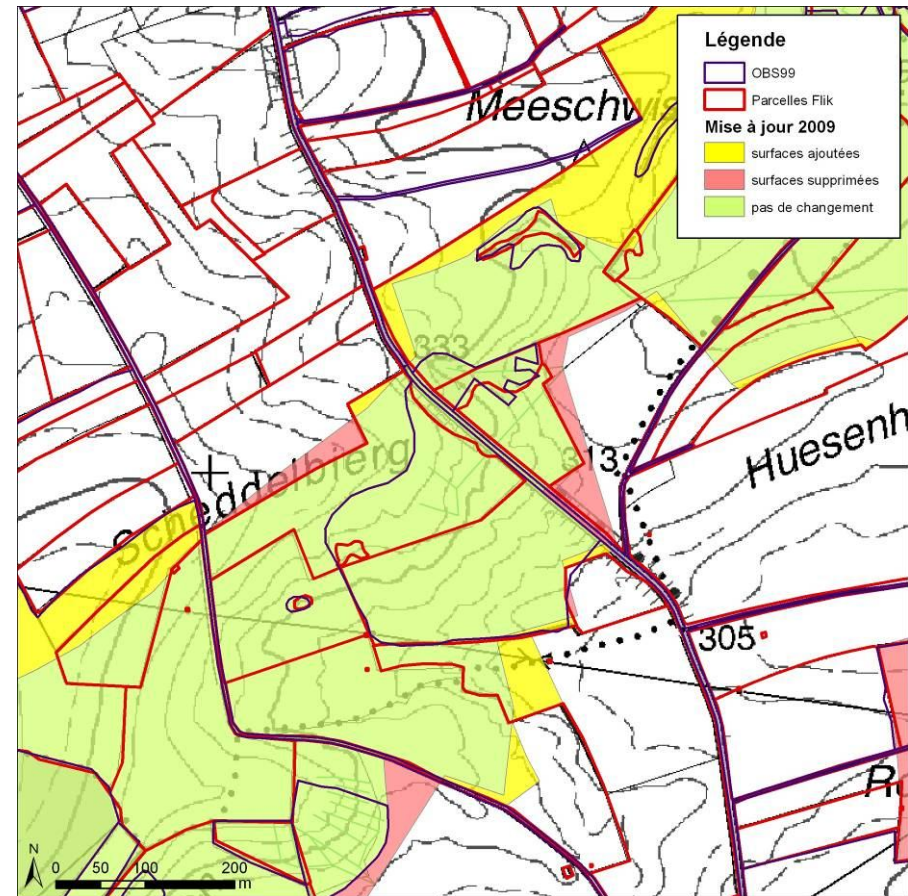
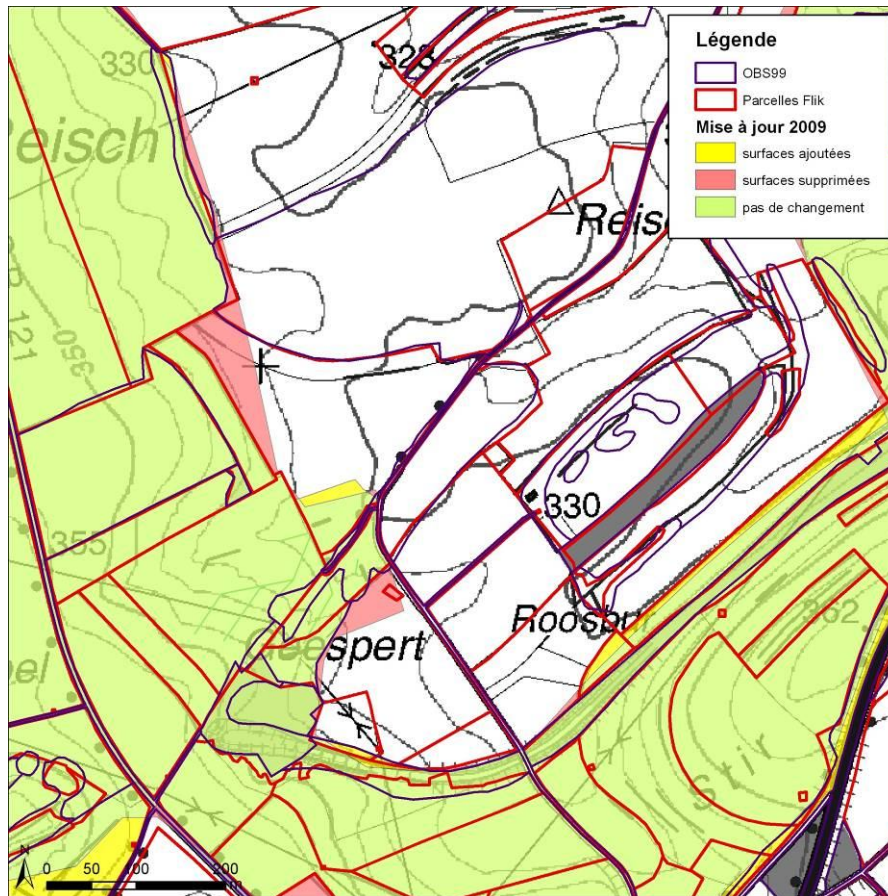


— Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Modifications: Parcellaire FLICK



Pour
un développement
durable



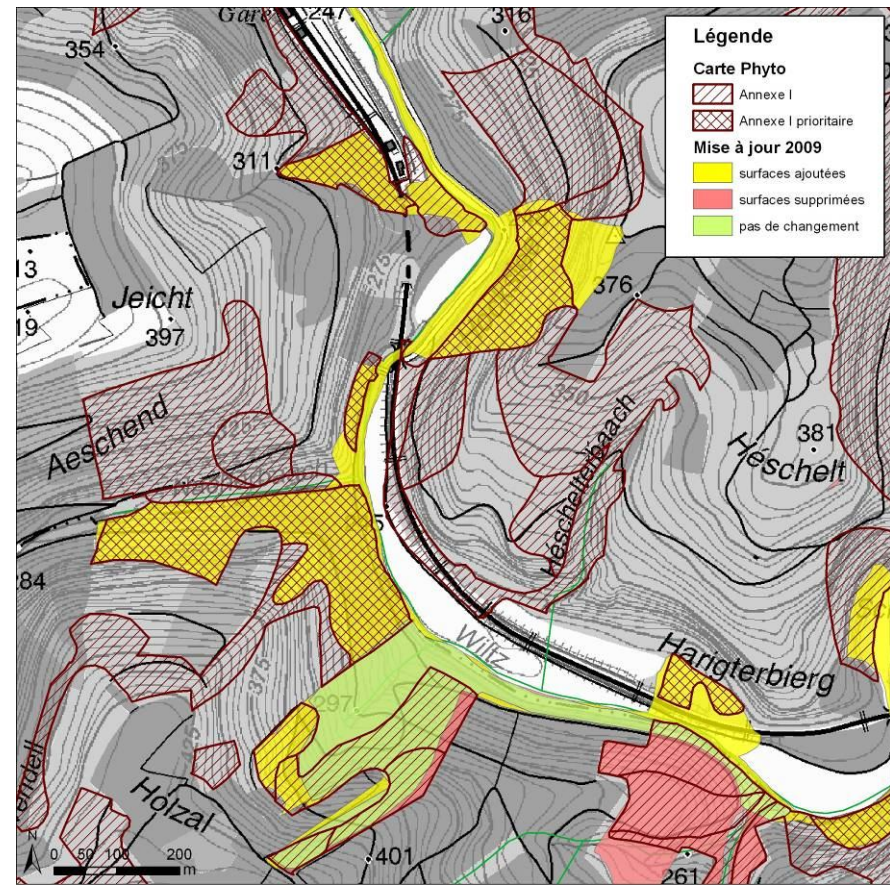
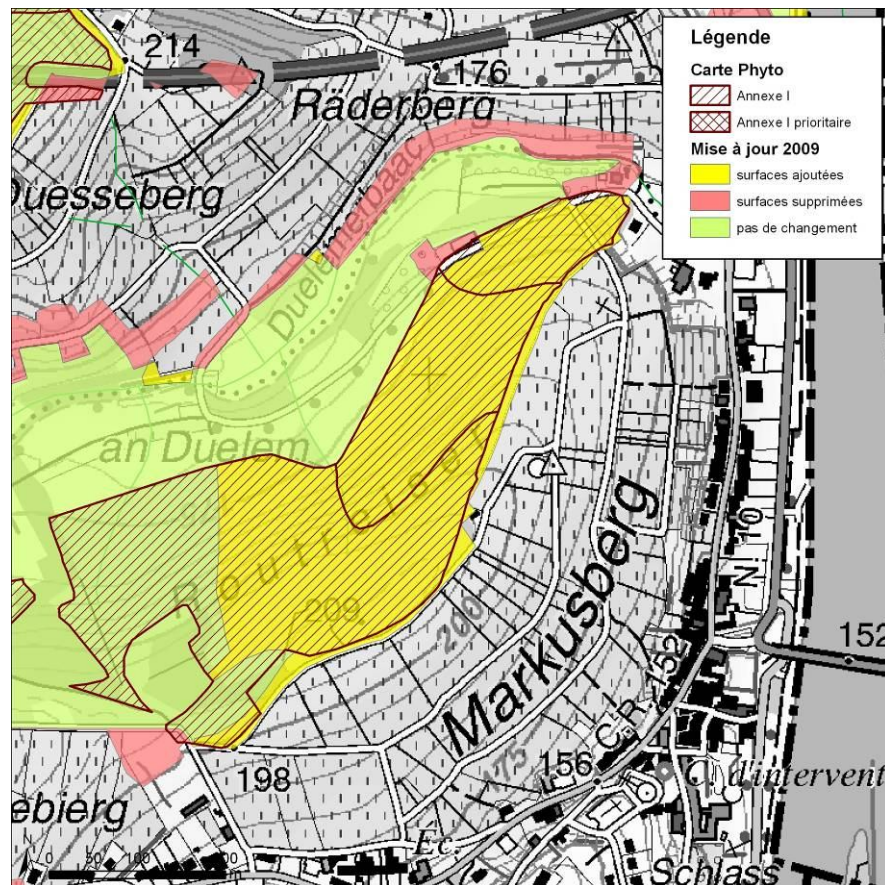
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Modifications: Cartographie des végétations forestières

L'objectif de la cartographie des végétations forestières est de présenter, sur base de relevés phytosociologiques des plantes et d'une délimitation cartographique recensés sur le terrain, une description ou photo instantanée de la forêt (...), suivant une typologie phytosociologique des formations forestières adaptée au Grand-Duché de Luxembourg.

code	Nom	Pays	ZSC 2006		ZSC 2009		2009 - 2006		
		ha	ha	% / pays	ha	% / pays	ha	(%/2006)	(%/pays)
9110	Hêtraies du Luzulo-Fagetum	11016.27	2196.40	19.94%	2273.32	20.64%	76.92	3.50%	0.70%
9130	Hêtraies du Asperulo-Fagetum	52561.92	10071.69	19.16%	10607.41	20.18%	535.72	5.32%	1.02%
9150	Hêtraies calcicoles médio-européennes à Cephalanthero-Fagion	138.77	52.91	38.13%	65.26	47.03%	12.34	23.33%	8.89%
9160	Chênaies pédonculées ou chênaies-charmaies sub-atlantiques et médio-européennes du Carpinion betuli	6952.27	1680.07	24.17%	1743.71	25.08%	63.63	3.79%	0.92%
9180*	Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion	166.97	82.37	49.33%	152.96	91.61%	70.59	85.71%	42.28%
91E0*	Forêts alluviales à Alnus glutinosa et Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	368.91	195.67	53.04%	221.02	59.91%	25.35	12.96%	6.87%
Total		71205.11	14279.11	20.06%	15063.68	21.16%	+784.55	+5.49%	+1.1%

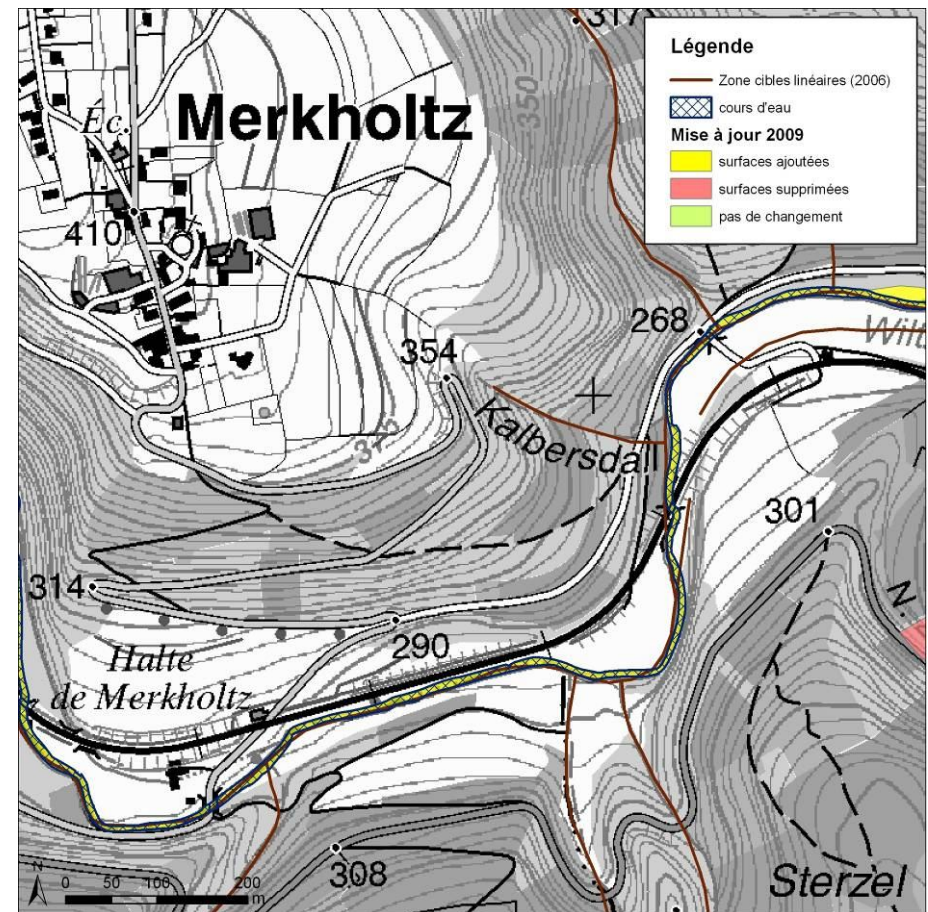
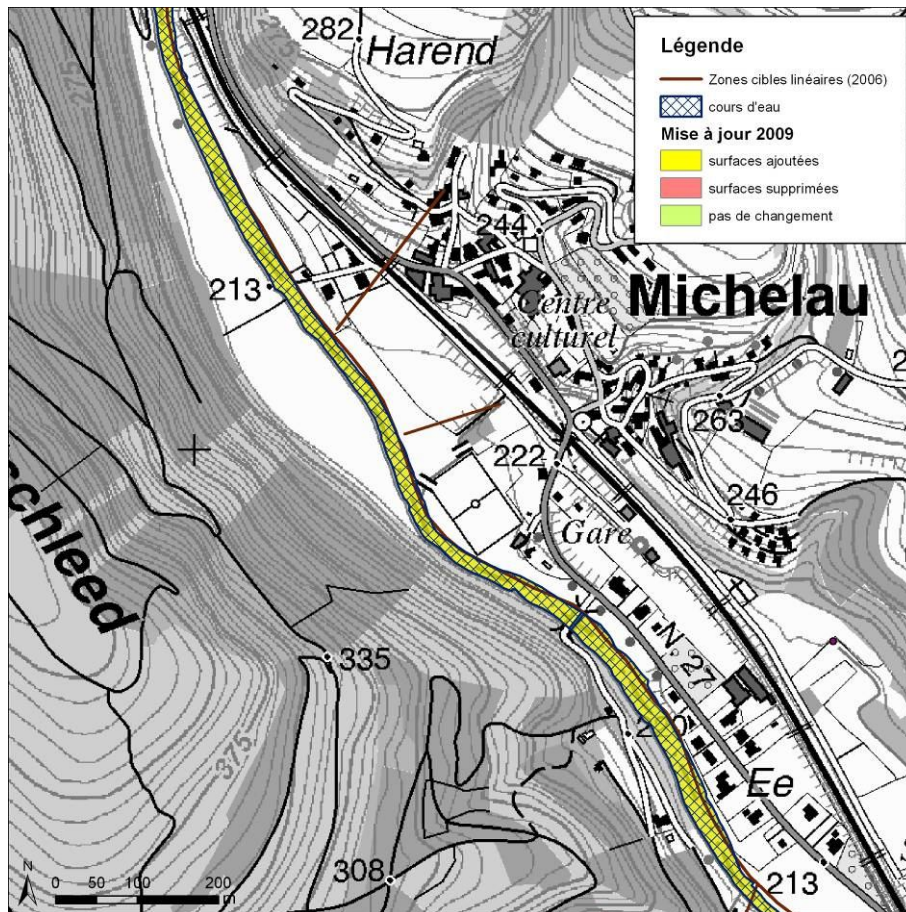
Modifications: Cartographie des végétations forestières



Modifications: Cadastre des biotopes

- Inventaire national des biotopes protégés en vertu de l'article 17 de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature
- Réalisé par des experts ayant suivi une formation spécifique, selon des instructions de cartographie standardisés et sous la coordination du MDDI et du Sicona
- Inclut tous les habitats de l'annexe I non-forestiers
- Réalisé et financé en collaboration avec les communes entre 2007-2010

Modifications: Cours d'eau

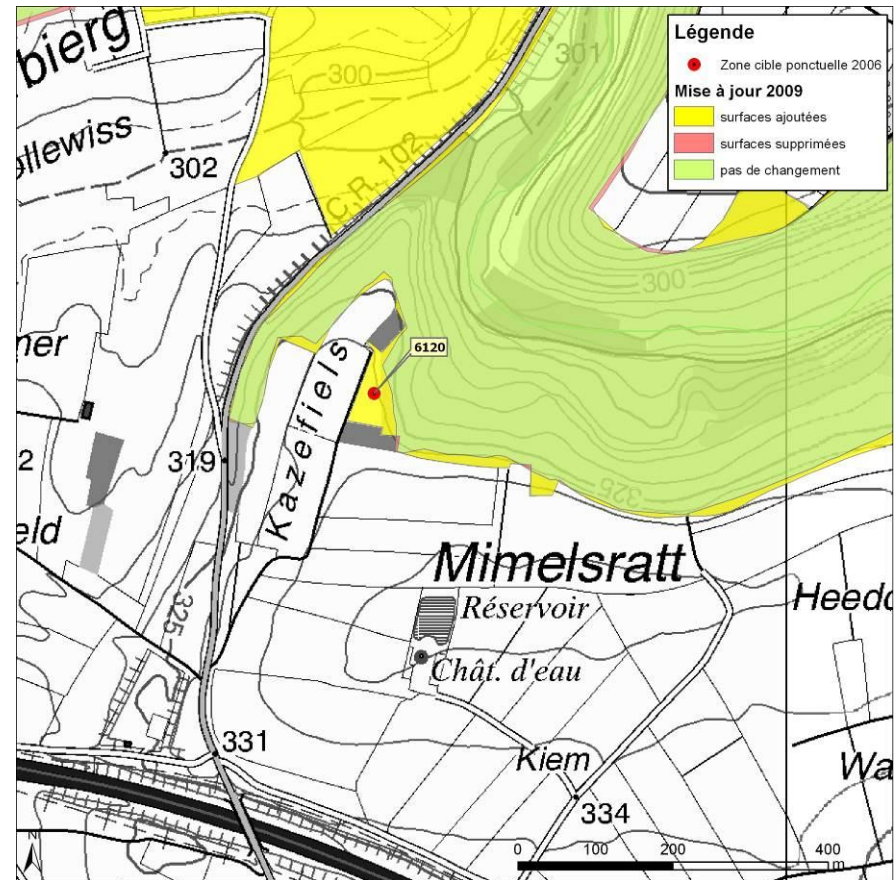
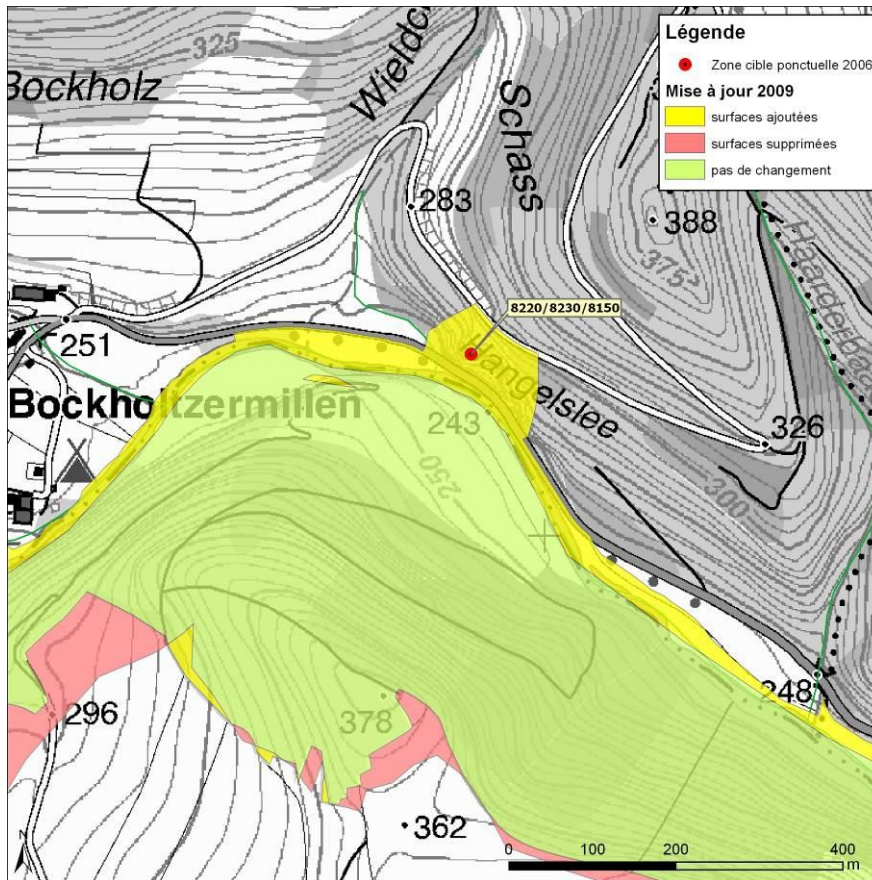


— Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Modifications: Cibles ponctuelles



Pour
un développement
durable

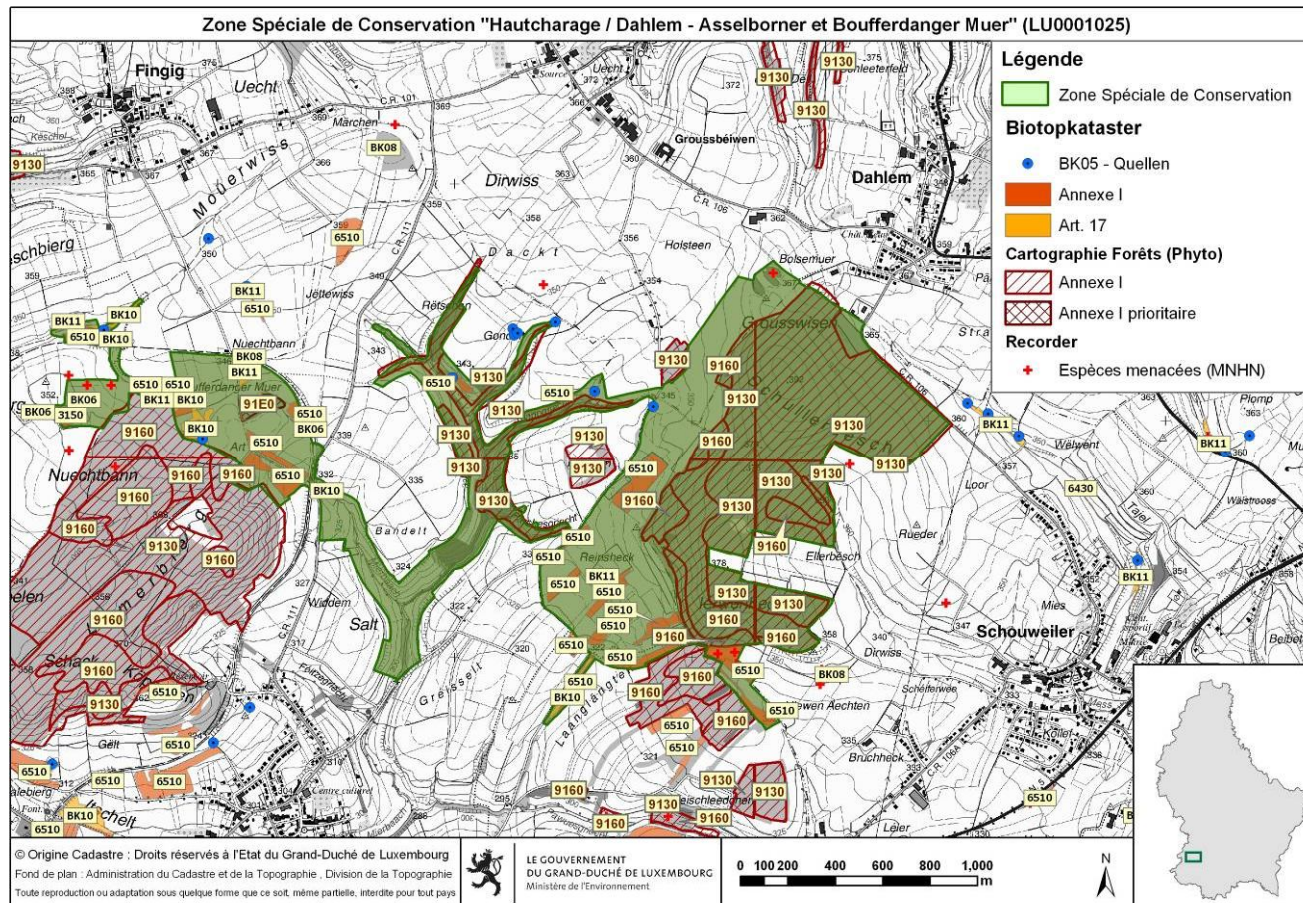


LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Résumé

- **Suppression:**
 - 53 ha terrains en dehors des frontières nationales
 - 194 ha milieu urbain et semi-urbain
 - 93 ha routes
 - 210 ha terrains agricoles intensifs
 - autres
- **Ajouts:**
 - 1160 ha forêts de feuillus
 - 229 ha prairies mésophiles
 - 60 ha cours d'eau
 - autres

Connaissances scientifiques actuelles

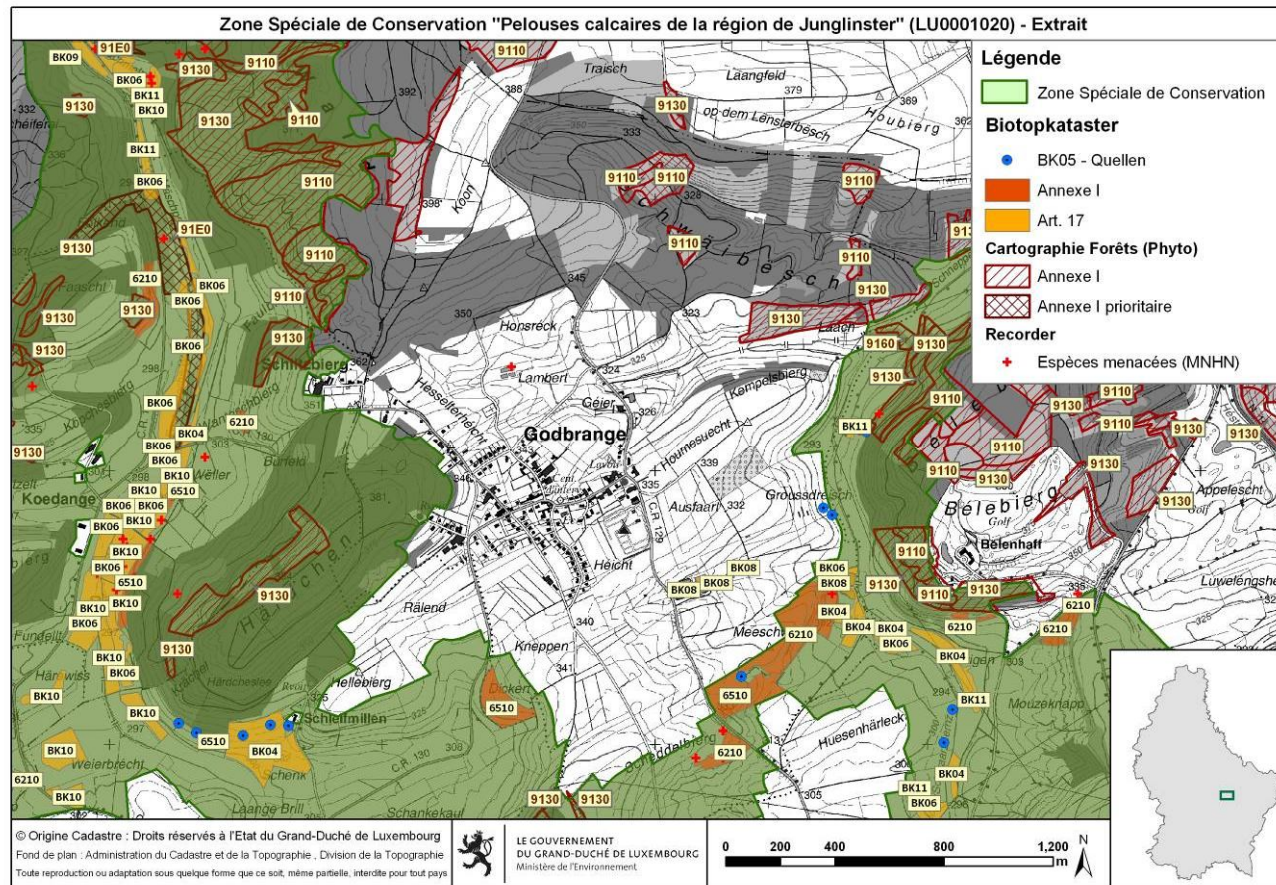


Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
 Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Connaissances scientifiques actuelles



Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de Développement durable et des Infrastructures

6195,6210

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 59

6 avril 2011

Sommaire

Loi du 12 mars 2011 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques	page 1062
Loi du 12 mars 2011 portant exécution du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers	1062
Règlement ministériel du 25 mars 2011 portant publication de la loi belge du 16 mars 2006 modifiant l'article 22-4 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 et abrogeant certaines dispositions légales en matière de garantie à fournir dans le cadre des entrepôts douaniers, du perfectionnement actif (système de la suspension) et de la transformation sous douane	1063
Règlement ministériel du 25 mars 2011 portant publication de la loi belge du 21 décembre 2009 portant des dispositions fiscales et diverses	1064
Institut Luxembourgeois de Régulation – Règlement E11/14/ILR du 29 mars 2011 portant fixation des valeurs par défaut de l'impact environnemental et abrogeant le règlement E10/24/ILR du 19 octobre 2010 portant fixation des valeurs par défaut de l'impact environnemental – Secteur Electricité	1067
Institut Luxembourgeois de Régulation – Règlement E11/15/ILR du 29 mars 2011 portant fixation du mix résiduel de l'année 2010 – Secteur Electricité	1068

Loi du 12 mars 2011 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

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 10 février 2011 et celle du Conseil d'Etat du 15 février 2011 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. L'alinéa 4 de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le quatrième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

«Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au Code d'instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale qui constatent l'infraction ont le droit de saisir le véhicule susceptible d'une confiscation ultérieure; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction. L'ordonnance du juge d'instruction validant la saisie d'un véhicule susceptible de confiscation ultérieure sera notifiée conformément aux formalités prévues aux articles 382 et suivants du code d'instruction criminelle. Cette saisie durera tant qu'il n'y aura pas une décision de mainlevée ou un jugement ou arrêt passé en force de chose jugée.»

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*

Zurich, le 12 mars 2011.
Henri

Doc. parl. 6195; sess. ord. 2009-2010 et 2010-2011.

Loi du 12 mars 2011 portant exécution du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers.

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 9 février 2011 et celle du Conseil d'Etat du 15 février 2011 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Aux fins d'exécution du règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers,

- le membre du Gouvernement ayant dans ses attributions l'Environnement est chargé de coordonner la mise en œuvre des obligations qui en découlent;
- la Société nationale de contrôle technique est chargée de la collecte et de la mise à disposition des données sur les voitures particulières neuves;
- l'Administration de l'environnement est chargée de la communication à la Commission européenne de toutes les données et informations requises.

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 délégué au Développement durable
et aux Infrastructures,
Marco Schank*

Zurich, le 12 mars 2011.
Henri

Doc. parl. 6210; sess. ord. 2010-2011.

Règlement ministériel du 25 mars 2011 portant publication de la loi belge du 16 mars 2006 modifiant l'article 22-4 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 et abrogeant certaines dispositions légales en matière de garantie à fournir dans le cadre des entrepôts douaniers, du perfectionnement actif (système de la suspension) et de la transformation sous douane.

Le Ministre des Finances,

Vu les articles 2, 4, 5, 6, 9, 10 et 44 de la Convention coordonnée instituant l'Union Economique belgo-luxembourgeoise, approuvée par la loi du 27 mai 2004;

Vu l'article 6 de l'arrêté grand-ducal du 24 avril 1922 relatif à la mise en vigueur des dispositions légales et réglementaires en matière d'accises communes belgo-luxembourgeoises;

Vu le règlement ministériel du 4 octobre 1978 concernant la confirmation et la modification du texte de la loi générale sur les douanes et accises coordonnée par l'arrêté royal belge, modifiée par la suite;

Vu le règlement ministériel du 21 avril 1993 portant publication de la loi belge du 29 décembre 1992 relative aux entrepôts douaniers;

Vu la loi belge du 16 mars 2006 modifiant l'article 22-4 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 et abrogeant certaines dispositions légales en matière de garantie à fournir dans le cadre des entrepôts douaniers, du perfectionnement actif (système de la suspension) et de la transformation sous douane;

Arrête:

Art. 1^{er}. La loi belge du 16 mars 2006 modifiant l'article 22-4 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 et abrogeant certaines dispositions légales en matière de garantie à fournir dans le cadre des entrepôts douaniers, du perfectionnement actif (système de la suspension) et de la transformation sous douane est publiée au Mémorial pour être exécutée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 2. Sont abrogés:

1. Le règlement ministériel du 16 février 1994 portant publication de l'arrêté royal belge du 30 décembre 1993 limitant le montant de la garantie dans les entrepôts publics;
2. Le règlement ministériel du 3 juin 1985 portant publication de l'arrêté royal belge du 15 avril 1985 imposant, dans le cadre du régime de transformation sous douane, la constitution d'un cautionnement;
3. Le règlement ministériel du 27 février 1987 portant publication de l'arrêté royal belge du 11 février 1987 imposant, dans le cadre du régime de perfectionnement actif – système de la suspension –, la constitution d'un cautionnement.

Luxembourg, le 25 mars 2011.

Le Ministre des Finances,

Luc Frieden

Loi belge du 16 mars 2006 modifiant l'article 22-4 de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977 et abrogeant certaines dispositions légales en matière de garantie à fournir dans le cadre des entrepôts douaniers, du perfectionnement actif (système de la suspension) et de la transformation sous douane

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit:

Art. 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. A l'article 22-4 de la loi générale du 18 juillet 1977 sur les douanes et accises, inséré par la loi du 27 décembre 1993, l'alinéa 2 est remplacé par la disposition suivante:

«L'agrément visé au premier alinéa est subordonné, aux conditions fixées dans les règlements des Communautés européennes, à la constitution d'une garantie destinée à garantir le recouvrement des droits à l'importation et des droits d'accise dans la mesure où ceux-ci deviennent exigibles.»

Art. 3. L'article 4 de la loi du 29 décembre 1992 relative aux entrepôts douaniers est abrogé.

Art. 4. Sont abrogés:

- 1° l'arrêté royal du 30 décembre 1993 limitant le montant de la garantie dans les entrepôts douaniers;
- 2° l'arrêté royal du 15 avril 1985 imposant, dans le cadre du régime de la transformation sous douane, la constitution d'un cautionnement;
- 3° l'arrêté royal du 11 février 1987 imposant, dans le cadre du régime du perfectionnement actif, système de la suspension, la constitution d'un cautionnement.

Art. 5. La présente loi produit ses effets le 1^{er} janvier 1994.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le Moniteur belge.

Donné à Bruxelles, le 16 mars 2006.

ALBERT

Par le Roi:

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances,
D. REYNDEERS

Scellé du sceau de l'Etat:

La Vice-Première Ministre et Ministre de la Justice,
Mme L. ONKELINX

Règlement ministériel du 25 mars 2011 portant publication de la loi belge du 21 décembre 2009 portant des dispositions fiscales et diverses.

Le Ministre des Finances,

Vu les articles 2, 4, 5, 6, 9, 10 et 44 de la Convention coordonnée instituant l'union économique belgo-luxembourgeoise, approuvée par la loi du 27 mai 2004;

Vu l'article 6 de l'arrêté grand-ducal du 24 avril 1922 relatif à la mise en vigueur des dispositions légales et réglementaires en matière d'accises communes belgo-luxembourgeoises;

Vu le règlement ministériel du 4 octobre 1978 concernant la confirmation et la modification du texte de la loi générale sur les douanes et accises coordonnée par l'arrêté royal belge, modifiée par la suite;

Vu le règlement ministériel du 25 juillet 1997 portant publication de la loi belge du 3 avril 1997 relative au régime général du tabac, modifiée par la suite;

Vu le règlement ministériel du 29 septembre 1997 portant publication de la loi belge du 10 juin 1997 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise, modifiée par la suite;

Vu le règlement ministériel du 30 avril 1998 portant publication de la loi belge du 7 janvier 1998 concernant la structure et les taux des droits d'accise sur l'alcool et les boissons alcoolisées, modifiée par la suite;

Vu le règlement ministériel du 29 mars 2005 portant publication de la loi-programme belge du 27 décembre 2004, modifiée par la suite;

Vu la loi belge du 21 décembre 2009 portant des dispositions fiscales et diverses;

Considérant que son application au Grand-Duché de Luxembourg requiert des réserves et des adaptations;

Arrête:

Art. 1^{er}. La loi belge du 21 décembre 2009 portant des dispositions fiscales et diverses est publiée au Mémorial pour être exécutée au Grand-Duché de Luxembourg.

Art. 2. Les dispositions des articles 1^{er} à 20, 38 à 41 et 47 à 95 ne concernent que la Belgique.

Luxembourg, le 25 mars 2011.

Le Ministre des Finances,
Luc Frieden

Loi belge du 21 décembre 2009 portant des dispositions fiscales et diverses

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit:

CHAPITRE 1^{er}. – Disposition générale

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

(...)

CHAPITRE 5. – Modifications de diverses dispositions pénales relatives aux douanes et accises

Section 1^{re}. – Modifications de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977

Art. 21. Dans l'article 114, § 1^{er}, de la loi générale sur les douanes et accises du 18 juillet 1977, remplacé par la loi du 27 décembre 1993, les mots «une amende égale au double des droits» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre une et deux fois les droits» et les mots «Cette amende est égale à la valeur des marchandises» sont remplacés par les mots «Cette amende est comprise entre la moitié de la valeur et la valeur totale des marchandises».

Art. 22. Dans l'article 115, § 2, de la même loi, remplacé par la loi du 27 décembre 1993, les mots «une amende égale au double des droits» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre une et deux fois les droits», et les mots «Cette amende est égale à la valeur des marchandises» sont remplacés par les mots «Cette amende est comprise entre la moitié de la valeur des marchandises et la valeur totale des marchandises».

Art. 23. Dans l'article 165 de la même loi, modifié par la loi du 27 décembre 1993, les mots «une amende égale au double des droits» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre une et deux fois les droits».

Art. 24. Dans l'article 202, § 2, de la même loi, remplacé par la loi du 22 décembre 1989, les mots «une amende égale au décuple des droits» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois les droits».

Art. 25. Dans l'article 204, § 4, de la même loi, les mots «une amende égale à deux fois les droits d'entrée» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre une et deux fois les droits d'entrée», et les mots «ou égale à sa valeur» sont remplacés par les mots «ou comprise entre la moitié de la valeur et la valeur totale du véhicule».

Art. 26. A l'article 221 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° dans le paragraphe 1^{er}, les mots «une amende égale au décuple des droits» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois les droits»;
- 2° dans le paragraphe 2, les mots «égale à deux fois leur valeur» sont remplacés par les mots «comprise entre une et deux fois leur valeur».

Art. 27. Dans l'article 231, § 2, de la même loi, les mots «une amende égale à la valeur des marchandises» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre la moitié de la valeur des marchandises et la valeur totale des marchandises».

Art. 28. Dans l'article 232, alinéa 1^{er}, de la même loi, rétabli par la loi du 27 décembre 1993, les mots «une amende égale à deux fois les montants à octroyer» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre une et deux fois les montants à octroyer».

Art. 29. Dans l'article 234 de la même loi, les mots «une amende égale au sextuple des droits d'entrée et de l'accise» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre trois et six fois les droits d'entrée et de l'accise».

Art. 30. Dans l'article 235, § 1^{er}, de la même loi, les mots «une amende égale au décuple des droits et accises» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois les droits et accises».

Art. 31. Dans l'article 236, § 2, de la même loi, modifié par la loi du 22 décembre 1989, les mots «une amende égale au décuple de la somme» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois la somme».

Art. 32. Dans l'article 239 de la même loi, remplacé par la loi du 22 décembre 1989, les modifications suivantes sont apportées:

- 1° dans le paragraphe 1^{er}, les mots «une amende égale au décuple de l'accise due» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois l'accise due»;
- 2° dans le paragraphe 2, les mots «réduite au double de l'accise due» sont remplacés par les mots «comprise entre une et deux fois l'accise due».

Art. 33. Dans l'article 241, § 3, de la même loi, les mots «une amende égale au décuple des droits et accises» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois les droits et accises».

Art. 34. Dans l'article 242, § 2, de la même loi, les mots «une amende égale au montant du double des droits» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre une et deux fois les droits».

Art. 35. Dans l'article 256, alinéa 1^{er}, de la même loi, les mots «une amende égale au décuple des droits fraudés» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois les droits fraudés».

Art. 36. Dans l'article 257, § 1^{er}, de la même loi, modifié par la loi du 27 décembre 1993, les mots «du paiement de la valeur des marchandises» sont remplacés par les mots «du paiement d'un montant compris entre la moitié de la valeur des marchandises et la valeur totale des marchandises».

Art. 37. Dans la même loi, il est inséré un article 281-2, rédigé comme suit:

«Art. 281-2. Les dispositions du Livre premier du Code pénal, y compris l'article 85, à l'exception cependant de l'article 68, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et les lois spéciales en matière de douane et accises.»

(...)

Section 5. – Modification de la loi du 3 avril 1997 relative au régime fiscal des tabacs manufacturés

Art. 42. Dans l'article 13, alinéa 1^{er}, de la loi du 3 avril 1997 relative au régime fiscal des tabacs manufacturés, les mots «une amende égale au décuple des droits éludés» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois les droits éludés».

Section 6. – Modifications de la loi du 10 juin 1997 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accises

Art. 43. Un article 39, alinéa 1^{er}, rédigé comme suit, est inséré à la place de l'ancien article 39, alinéa 1^{er}, partiellement annulé par l'arrêt n° 140/2008 du 30 octobre 2008 de la Cour constitutionnelle, dans la loi du 10 juin 1997 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accises:

«Toute infraction aux dispositions de la présente loi ayant pour conséquence de rendre l'accise exigible, est punie d'une amende comprise entre cinq et dix fois l'accise en jeu avec un minimum de 250 EUR.»

Art. 44. Dans l'article 40 de la même loi, les mots «une amende égale au décuple de l'accise» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois l'accise».

Section 7. – Modification de la loi du 7 janvier 1998 concernant la structure et les taux des droits d'accise sur l'alcool et les boissons alcoolisées

Art. 45. Dans l'article 27, alinéa 1^{er}, de la loi du 7 janvier 1998 concernant la structure et les taux des droits d'accise sur l'alcool et les boissons alcoolisées, les mots «une amende égale au décuple des droits éludés» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois les droits éludés».

Section 8. – Modification de la loi-programme du 27 décembre 2004

Art. 46. Dans l'article 436, alinéa 1^{er}, de la loi-programme du 27 décembre 2004, les mots «une amende égale au décuple de l'accise» sont remplacés par les mots «une amende comprise entre cinq et dix fois l'accise».

(...)

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le Moniteur belge.

Donné à Bruxelles, le 21 décembre 2009.

ALBERT

Par le Roi:

Le Ministre des Finances,

D. REYNDERS

Le Ministre de la Coopération au Développement,

Ch. MICHEL

Scellé du sceau de l'Etat:

Le Ministre de la Justice,

S. DE CLERCK

Institut Luxembourgeois de Régulation
Règlement E11/14/ILR du 29 mars 2011
portant fixation des valeurs par défaut
de l'impact environnemental et abrogeant le règlement E10/24/ILR du 19 octobre 2010
portant fixation des valeurs par défaut de l'impact environnemental

Secteur Electricité

La Direction de l'Institut Luxembourgeois de Régulation,
 Vu la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, et notamment son article 49;
 Vu le règlement grand-ducal du 21 juin 2010 relatif au système d'étiquetage de l'électricité, et notamment son article 9;
 Vu le règlement E10/23/ILR du 21 septembre 2010 concernant la détermination de la composition et de l'impact environnemental de l'électricité fournie;

Arrête:

Art. 1^{er}. Dans le cadre de l'application du règlement grand-ducal du 21 juin 2010 relatif au système d'étiquetage de l'électricité, les valeurs par défaut de l'impact environnemental des sources d'énergie à partir desquelles l'électricité est produite sont fixées comme suit:

Catégorie		Impact environnemental	
		Emissions de dioxyde de carbone (CO ₂)	Déchets radioactifs
		[g / kWh]	[mg / kWh]
a)	Electricité produite à partir de l'énergie fossile non renouvelable:		
	houille	1080	0,0
	lignite	1430	0,0
	gaz naturel	436	0,0
	cogénération à haut rendement	256	0,0
	autres énergies fossiles (pétrole , autres)	809	0,0
b)	Electricité produite à partir de l'énergie nucléaire:	0,0	6,0
c)	Electricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables:		
	électricité produite à partir de la biomasse, du biogaz, du gaz de stations d'épuration d'eaux usées et de gaz de décharge	0,0	0,0
	électricité produite à partir de l'énergie éolienne	0,0	0,0
	électricité produite à partir de l'énergie hydroélectrique	0,0	0,0
	électricité produite à partir de l'énergie solaire	0,0	0,0
	électricité produite à partir d'autres sources d'énergie renouvelables	0,0	0,0
d)	Electricité produite à partir d'autres sources d'énergie respectivement de sources d'énergie non identifiables	en fonction du mix résiduel en vigueur	en fonction du mix résiduel en vigueur

Art. 2. L'impact environnemental de la catégorie «d) Electricité produite à partir d'autres sources d'énergie respectivement de sources d'énergie non identifiables» correspond à l'impact environnemental du mix résiduel abstraction faite de la catégorie «d) Electricité produite à partir d'autres sources d'énergie respectivement de sources d'énergie non identifiables» dans le calcul de l'impact environnemental.

Art. 3. Le règlement E10/24/ILR du 19 octobre 2010 portant fixation des valeurs par défaut de l'impact environnemental est abrogé.

Art. 4. Le présent règlement est publié au Mémorial et sur le site Internet de l'Institut.

La Direction

Institut Luxembourgeois de Régulation
Règlement E11/15/ILR du 29 mars 2011
portant fixation du mix résiduel de l'année 2010

Secteur Electricité

La Direction de l'Institut Luxembourgeois de Régulation,

Vu la loi modifiée du 1^{er} août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité, et notamment son article 49;

Vu le règlement E10/23/ILR du 21 septembre 2010 concernant la détermination de la composition et de l'impact environnemental de l'électricité fournie;

Vu le règlement E11/14/ILR du 29 mars 2011 portant fixation des valeurs par défaut de l'impact environnemental;

Arrête:

Art. 1^{er}. Dans le cadre de l'application du règlement grand-ducal du 21 juin 2010 relatif au système d'étiquetage de l'électricité, le mix résiduel de l'électricité est fixé comme suit pour l'année 2010:

Catégorie de source d'énergie	Composition du mix résiduel
a) Energie fossile non renouvelable	64,38%
houille	12,50%
lignite	11,21%
gaz naturel	20,12%
cogénération à haut rendement	0,00%
autres énergies fossiles (pétrole, autres)	20,55%
b) Energie nucléaire	35,20%
c) Sources d'énergie renouvelables	0,00%
biomasse, biogaz, gaz des stations d'épuration d'eaux usées, gaz de décharge	0,00%
énergie éolienne	0,00%
énergie hydroélectrique	0,00%
énergie solaire	0,00%
autres sources d'énergie renouvelables	0,00%
d) Autres sources d'énergie et sources d'énergie non identifiables	0,42%
TOTAL	100,00%

Les données de base pour les calculs sont issues des «Detailed monthly production (inGWh) (Database: 21.03.2011)» de l'ENTSO-E pour la région «Continental Europe».

Art. 2. L'impact environnemental du mix résiduel est à déterminer en appliquant les valeurs par défaut fixées par le règlement E11/14/ILR du 29 mars 2011 portant fixation des valeurs par défaut de l'impact environnemental.

Art. 3. Le présent règlement est publié au Mémorial et sur le site Internet de l'Institut.

La Direction