



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6426

Projet de loi modifiant :

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

Date de dépôt : 18-04-2012

Date de l'avis du Conseil d'État : 03-07-2013

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

## Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
08-08-2013	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
18-04-2012	Déposé	6426/00	<u>5</u>
02-05-2012	1) Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des di [...]	6426/01	<u>24</u>
17-07-2012	Avis du Conseil d'Etat (13.7.2012)	6426/02	<u>29</u>
27-11-2012	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6426/03	<u>34</u>
22-03-2013	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (22.3.2013)	6426/04	<u>41</u>
17-06-2013	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6426/05	<u>46</u>
03-07-2013	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat (2.7.2013)	6426/06	<u>51</u>
04-07-2013	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Aly Kaes	6426/07	<u>54</u>
09-07-2013	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°43 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6426	<u>66</u>
16-07-2013	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (16-07-2013) Evacué par dispense du second vote (16-07-2013)	6426/08	<u>69</u>
04-07-2013	Commission du Développement durable Procès verbal ( 47 ) de la reunion du 4 juillet 2013	47	<u>72</u>
12-06-2013	Commission du Développement durable Procès verbal ( 42 ) de la reunion du 12 juin 2013	42	<u>81</u>
22-05-2013	Commission du Développement durable Procès verbal ( 39 ) de la reunion du 22 mai 2013	39	<u>88</u>
27-11-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 16 ) de la reunion du 27 novembre 2012	16	<u>169</u>
26-09-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 62 ) de la reunion du 26 septembre 2012	62	<u>190</u>
21-05-2012	Commission du Développement durable Procès verbal ( 46 ) de la reunion du 21 mai 2012	46	<u>200</u>
26-09-2013	Publié au Mémorial A n°174 en page 3364	6426	<u>256</u>

# Résumé

## **6426 : résumé**

Le projet de loi, tel que déposé initialement par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, avait pour unique objet de modifier la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics. Cette modification avait pour double objectif de :

- 1) régler les problèmes juridiques mis en lumière par un jugement récent du tribunal de paix d'Esch-sur-Alzette qui a constaté l'illégalité du règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics en ce qui concerne les sanctions infligées aux voyageurs en situation irrégulière. En effet, un voyageur de train avait présenté, lors d'un contrôle, un abonnement qui était expiré. Par voie de conséquence, la CFL lui avait adressé un courrier de mise en demeure pour lui réclamer le paiement du tarif augmenté majoré de 50%, par application de l'article 20 du règlement ministériel du 12 juin 2007 précité. L'avocat de ce voyageur avait argumenté que le ministre n'est pas habilité à adopter des sanctions tel qu'il l'a fait au regard des articles 19 et 20 dudit règlement ministériel, dans la mesure où ce règlement ne trouve pas sa base dans une délégation de pouvoir découlant de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics. Le juge en a déduit que les dispositions du règlement ministériel relatives à la majoration du tarif « *ne rentrent pas dans la délégation de pouvoir conférée au ministre, de sorte que ces dispositions contraires à la loi ne peuvent pas être appliquées pour la solution du (...) litige* ». Le juge a donc déclaré la demande de la CFL non fondée pour défaut de base légale. En plus, hormis l'argumentation sur la légalité du règlement ministériel, il est probable que la disproportion manifeste du tarif réclamé par la CFL (630 €) ait joué de manière latente dans la décision du tribunal. Au motif qu'un tarif augmenté n'est pas à considérer comme un tarif de transport, mais bien comme une sanction pour défaut de pouvoir présenter un titre de transport valable, il y a lieu de combler ce vide juridique par la modification de l'article 22 paragraphe 1er point b) de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics ;
- 2) redresser certaines erreurs introduites par la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit dans la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée.

Dans son avis du 30 juillet 2012, le Conseil d'Etat, s'est, d'une part, opposé formellement à ce que les sanctions administratives soient fixées dans un règlement grand-ducal. D'autre part, il a recommandé d'inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics. La Commission du Développement durable a suivi les propositions du Conseil d'Etat en modifiant également la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics.

6426/00

## N° 6426

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI****modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004  
portant sur les transports publics**

\* \* \*

*(Dépôt: le 18.4.2012)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.3.2012) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Commentaire des articles .....	3
5) Fiche financière .....	3
6) Texte coordonné de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.....	4

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Château de Berg, le 16 mars 2012

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.** A l'article 7ter, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant:

„Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.“

**Art. 2.** A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la „RGTP“ sont remplacées par l'abréviation „CdT“.

**Art. 3.** A l'article 22, paragraphe 1er, de la loi du 29 juin 2004 précitée, le point b) est remplacé par le texte suivant:

„b) le titre de transport, les modalités de la perception du prix du titre de transport, les conditions tarifaires afférentes ainsi que les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable;“

**Art. 4.** Le paragraphe 2 de l'article 22 précité est complété in fine par un alinéa ayant la teneur suivante:

„Avant d'entrer en fonctions, les agents visés au présent paragraphe prêteront devant le ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

**Art. 5.** A l'article 22 précité, il est réintroduit un nouveau paragraphe 3 ayant la teneur suivante:

„3. Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics sont autorisés à vérifier l'identité des personnes et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. En outre, ils sont autorisés à décerner une amende aux voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable.“

**Art. 6.** Le paragraphe 5 de l'article 22 précité est abrogé.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Par un jugement, le tribunal de paix d'Esch-sur-Alzette a donné droit aux conclusions soulevant l'illégalité du règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics en ce qui concerne les sanctions infligées aux voyageurs en situation irrégulière.

En effet, un voyageur de train avait présenté, lors d'un contrôle, un abonnement qui était expiré. Par voie de conséquence, la SNCFL lui avait adressé un courrier de mise en demeure pour lui réclamer le paiement du tarif augmenté (surtarif) majoré de 50%, par application de l'article 20 du règlement ministériel du 12 juin 2007 précité. Le montant réclamé s'élevait à 630 €.

L'avocat de la partie défenderesse avait argumenté que le ministre ne serait pas habilité à adopter des „sanctions“ tel qu'il l'a fait au titre 6 „sanctions“ (articles 19 & 20) dudit règlement ministériel, dans la mesure où ce règlement ne trouverait pas sa base dans une délégation de pouvoir découlant de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Le juge en a déduit que les dispositions du règlement ministériel relatives à la majoration du tarif „dans un but de sanction des voyageurs ne rentrent pas dans la délégation de pouvoir conférée au ministre, de sorte que ces dispositions contraires à la loi ne peuvent pas être appliquées pour la solution du (...) litige“. Le juge a donc déclaré la demande de la SNCFL non fondée pour défaut de base légale. En plus, hormis l'argumentation sur la légalité du règlement ministériel, il est probable que la disproportion manifeste du tarif réclamée par la SNCFL (630 €) ait joué de manière latente dans la décision du tribunal.

Au motif qu'un „tarif augmenté“ n'est pas à considérer comme un tarif de transport, mais bien une sanction pour défaut de pouvoir présenter un titre de transport valable, il y a lieu de pourvoir à ce vide juridique par la modification de l'article 22 paragraphe 1er point b) de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Il est proposé de procéder également à une modification du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, en vue de fixer des sanctions que les contrôleurs seraient alors autorisés d'appliquer aux voyageurs en situation irrégulière.

Finalement, il est profité de cette occasion pour redresser certaines erreurs introduites par la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit dans la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad articles 1er et 2*

Lors du remplacement du „réviseur d'entreprises“ par le „réviseur d'entreprises agréé“, la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit avait réintroduit par erreur la Régie Générale des Transports Publics „RGTP“ qui avait été remplacée en 2006 par la Communauté des Transports „CdT“. Il convient dès lors de redresser ces erreurs.

### *Ad article 3*

Dorénavant, l'application de sanctions administratives et de majorations de tarifs pour des voyageurs en situation irrégulière (n'ayant aucun titre de transport ou un titre de transport invalide) trouve sa base légale dans la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

### *Ad article 4*

Pour une meilleure lisibilité du texte, la disposition du paragraphe 5 de l'article 22 de la loi modifiée du 29 juin 2004 est transférée à la fin du paragraphe 2.

### *Ad article 5*

Les agents spécialement agréés et formés sont habilités à décerner une amende aux passagers démunis d'un titre de transport ou d'un titre de transport valable.

### *Ad article 6*

Pour une meilleure lisibilité du texte, la disposition du paragraphe 5 de l'article 22 de la loi modifiée du 29 juin 2004 est transférée à la fin du paragraphe 2 (cf. article 4). Le paragraphe 5 est dès lors abrogé.

\*

## FICHE FINANCIERE

Les présents avant-projet de loi et avant-projet de règlement grand-ducal n'ont pas d'incidences budgétaires sur les dépenses.

\*

**TEXTE COORDONNE**  
**de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics**

*(Mém. A – 107 du 7.7.2004, p. 1661; doc. parl. 5125)*

intégrant les modifications apportées par

- la **loi du 25 janvier 2006** modifiant
  - a) la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (Mém. A – 107 du 7.7.2004, p. 1662; doc. parl. 5125)
  - b) la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu (Mém. A – 79 du 6.12.1967, p. 1228; doc. parl. 571) et  
*(Mém. A – 17 du 31.1.2006, p. 457)*
- le rectificatif  
*(Mém. A – 41 du 7.3.2006, p. 757)*
- la **loi du 24 juillet 2006** modifiant
  - a) la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - b) la loi du 28 mars 1997
    - 1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
    - 2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);
    - 3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL et
    - 4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
  - c) la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
  - d) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics  
*(Mém. A – 141 du 16.8.2006, p. 2329; doc. parl. 5529)*
- la **loi du 19 juin 2009** sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics et modifiant
  - a) la loi modifiée du 17 décembre 1859 sur la police des chemins de fer,
  - b) la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers et
  - c) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics  
*(Mém. A – 158 du 3.7.2009, p. 2343; doc. parl. 5710)*
- la **loi du 22 juillet 2009** (relative à la sécurité ferroviaire) ayant pour objet
  - A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
  - B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
  - C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
  - D) de modifier
    - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
    - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics  
*(Mém. A – 169 du 27.7.2009, p. 2465; doc. parl. 5824)*
- la **loi du 18 décembre 2009** relative à la profession de l'audit et:
  - portant transposition de la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 concernant les contrôles légaux des comptes annuels et des comptes consolidés et modifiant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil, et abrogeant la directive 84/253/CEE du Conseil,

- portant organisation de la profession de l’audit,
- modifiant certaines autres dispositions légales, et
- portant abrogation de la loi modifiée du 28 juin 1984 portant organisation de la profession de réviseur d’entreprises

(Mém. A – 22 du 19.2.2010, p. 295, doc. parl. 5872)

- **projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**

### **Chapitre I – Objet et champ d’application**

**Art. 1er.** La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d’un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.

**Art. 2.** Les services des transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l’intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française.

(loi du 25.1.2006)

Sans préjudice des accords particuliers que le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“, peut conclure en application de l’article 15 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d’une même commune ou d’un même syndicat de communes ayant comme objet principal l’activité de transport public sont exclus du champ d’application de la présente loi.

**Art. 3.** 1. Les services de transports publics dont question à l’article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.

Font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les services réguliers ou occasionnels (loi du 25.1.2006) sur des relations à l’intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l’article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre le ministre (loi du 25.1.2006) et le ou les transporteurs concernés.

Font partie des services de transports publics par route:

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d’ensembles de véhicules routiers dans le cadre des services réguliers (loi du 25.1.2006) et des services réguliers spécialisés,
- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d’ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des services occasionnels publics et spécifiques (loi du 25.1.2006),

à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l’intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l’article 2.

2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d’organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d’autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre le ministre (loi du 25.1.2006) et le ou les transporteurs concernés.

*alinéa 2 abrogé (loi du 25.1.2006)*

**Art. 4.** (*loi du 25.1.2006*) Les services de transports publics comprennent les services réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services occasionnels publics et spécifiques.

Sont considérés comme services réguliers (*loi du 25.1.2006*) les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant présentation d'un titre (*loi du 25.1.2006*) de transport.

Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des services réguliers (*loi du 25.1.2006*), sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.

Sont considérés comme services occasionnels publics (*loi du 25.1.2006*) les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers (*loi du 25.1.2006*).

(*loi du 25.1.2006*)

Sont considérés comme services occasionnels spécifiques les transports de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués en faveur d'une catégorie déterminée de voyageurs moyennant des véhicules spécifiquement équipés, en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers.

Par transport rémunéré il faut entendre tout transport effectué moyennant une contre-prestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

**Art. 5.** 1. L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) n° 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Le ministre (*loi du 25.1.2006*) est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.

En vue de l'obtention des licences communautaires, des autorisations de cabotage et de la licence nationale, le transporteur doit justifier qu'il remplit les conditions de la loi du 30 juillet 2002 précitée. Ces licences et autorisations ont une durée de validité de cinq ans. Elles sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

3. Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi du 11 juin 1999 précitée.

Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2. de contrevir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise le ministre (*loi du 25.1.2006*) à refuser la délivrance de la

licence nationale, de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.

## **Chapitre II – L'organisation des transports publics**

*(loi du 25.1.2006)*

**Art. 6.** La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions d'organisation des transports publics telles que déterminées aux articles 1er à 4 de la présente loi incombent au ministre *(loi du 25.1.2006)* qui:

- détermine l'offre des services de transports publics constatés, le cas échéant, après enquête sur les besoins de trafic, et prenant en compte tant les objectifs de la politique économique et sociale que les orientations politiques en matière d'aménagement du territoire, d'habitat et d'environnement ainsi qu'en matière budgétaire et des finances publiques;
- procède à l'établissement, aux modifications et à la suppression de services de transports publics et traite les demandes et propositions afférentes de la part de tiers;
- définit le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- conclut avec des opérateurs qui répondent aux exigences de l'article 5, et qui sont susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis;
- étudie, promeut et gère en collaboration et avec le concours des autorités organisatrices compétentes en Allemagne, en Belgique et en France, les services de transports publics sur les relations transfrontalières prévues à l'article 2;
- assure la gestion administrative, technique, financière et comptable des services de transports publics, y compris notamment aussi les services réguliers spécialisés et les services occasionnels pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle.

*(loi du 25.1.2006)*

**Art. 7. 1.** L'établissement, les modifications et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le ministre.

Les transports occasionnels de personnes qui sont effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur et qui ne rentrent pas dans l'une des catégories énumérées au paragraphe 3., sont également soumis à autorisation du ministre qui pourra en refuser l'octroi, lorsque les voyageurs peuvent sans inconvénient faire usage des services de transport public.

2. L'établissement d'un service de transports publics nouveau ainsi que toute modification importante et toute suppression d'un service de transports publics existant qui ont un caractère régulier sont précédés d'une enquête sur les besoins du trafic, sauf circonstances dûment justifiées à apprécier par le ministre.

L'exécution d'un service occasionnel public ou spécifique peut également faire au préalable l'objet d'une telle enquête.

3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services occasionnels publics et spécifiques, les transports irréguliers de personnes, qui rentrent dans l'une des catégories ci-après, ne sont pas soumis à autorisation du ministre:

- les transports à caractère touristique organisés à l'intention des voyageurs qui se déplacent pour leur agrément, empruntant un itinéraire permettant la vue de lieux ou de paysage intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités;
- les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives.

*(loi du 25.1.2006)*

**Art. 7bis.** 1. Le développement des transports en commun et d'autres moyens de transport économes, l'amélioration de la coordination des services offerts par les différents opérateurs dans le domaine des transports publics ainsi qu'en général les missions de conseil en matière de mobilité, de communication avec le public et de promotion publicitaire des transports en commun sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination „Communauté des Transports“, en abrégé CdT.

Son siège est établi à Luxembourg. Il peut par règlement grand-ducal être transféré en tout autre endroit du Grand-Duché de Luxembourg.

La CdT dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du ministre.

2. La CdT a pour objet:

- d'émettre de sa propre initiative ou à la demande du ministre des propositions en relation avec la planification de l'offre des services de transports publics, avec le niveau des prestations à fournir ainsi qu'avec l'établissement, la modification ou la suppression de services de transports publics;
- d'élaborer des propositions en matière tarifaire;
- de développer des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- de nouer des relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics ou la réalisation de l'objet social de la CdT;
- de participer, à la demande du ministre, à l'étude et à la promotion de techniques de transports et d'énergies de propulsion alternatives pour les véhicules utilisés pour les moyens de transports publics;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

La CdT a en outre pour mission de mettre en oeuvre une centrale de mobilité et d'en assurer la gestion en vue de faciliter l'accès aux transports en commun:

- en promouvant les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
- en étant accessible par tous les moyens de communication existants, ainsi que par contact direct au guichet;
- en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par une information intégrée sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
- par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance.

*(loi du 25.1.2006)*

**Art. 7ter.** 1. La CdT est administrée par un conseil d'administration.

Le conseil d'administration définit la politique générale de la CdT et en contrôle la gestion. A cet effet il exerce notamment les attributions suivantes:

- a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la CdT;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la CdT, et il établit le rapport d'activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la CdT;
- d) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la CdT;
- e) il nomme le personnel de direction, dont le mandat est limité à cinq ans, renouvelable à son terme;
- f) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- g) il conclut les conventions auxquelles est partie la CdT;

h) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de douze membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil, dont un président et un vice-président. Le conseil d'administration est composé à parts égales de représentants de l'Etat et de personnes qualifiées dans le domaine des transports publics. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révocables ad nutum.

En cas de vacance d'un siège de membre du conseil d'administration par suite de décès, de démission, de révocation ou d'incapacité durable, le Gouvernement en conseil propose à l'approbation du Grand-Duc un remplaçant appelé à achever le mandat de celui qu'il remplace.

Ne peuvent devenir membre du Conseil d'administration les fonctionnaires qui, en vertu de leurs fonctions, sont appelés à surveiller ou à contrôler l'établissement ou qui, en vertu des pouvoirs leur délégués, approuvent des actes administratifs de la CdT ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement.

*(loi du 18.12.2009)*

Le conseil d'administration désigne un secrétaire hors de son sein. Le secrétaire est notamment chargé de dresser procès-verbal des réunions, d'assister le président dans ses tâches et de tenir les archives du conseil. Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la RGTP l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.

*(projet de loi)*

***Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.***

Les réunions du conseil d'administration sont présidées, les ordres du jour fixés et les délibérations dirigées par le président ou, en cas d'empêchement de celui-ci, par le vice-président ou, à leur défaut, par le doyen d'âge. Le conseil d'administration ne délibère valablement que si la majorité de ses membres sont présents ou représentés. Les délibérations ne peuvent porter que sur les points portés à l'ordre du jour, à moins que l'urgence d'une proposition faite au début de la séance ne soit reconnue par la majorité des membres présents ou représentés.

Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité des membres présents ou représentés; en cas de partage des voix, la voix de celui qui préside est prépondérante. Le droit de se faire représenter par un autre administrateur ne vaut que pour une réunion déterminée, un administrateur ne pouvant représenter qu'un seul de ses collègues.

Le conseil d'administration peut recourir à l'avis d'experts, dont les délégués communaux et les représentants des conférences régionales de transport institués par l'article 19 de la présente loi, s'il le juge nécessaire. Les experts peuvent assister avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration, si celui-ci le demande.

En dehors des communications que le conseil d'administration est tenu de soumettre au ministre ou décide de rendre officielles, ses membres, son secrétaire ainsi que toute autre personne appelée à assister aux réunions sont tenus de garder le secret des délibérations et des votes ainsi que de tous documents et renseignements ayant un caractère confidentiel.

2. Les délibérations du conseil d'administration sont consignées dans des procès-verbaux qui sont signés par la majorité des administrateurs présents ou représentés. Ces procès-verbaux sont conservés au siège de la CdT.

3. Les procès-verbaux sont à communiquer au ministre qui peut suspendre, dans un délai de 60 jours, les décisions du conseil d'administration, lorsqu'il estime que celles-ci sont contraires aux lois, aux règlements ou aux conventions conclues avec l'Etat.

4. Le conseil d'administration peut déléguer la gestion journalière de la CdT et la représentation de celle-ci en ce qui concerne cette gestion à une ou plusieurs personnes, membres du conseil d'administration ou non, agissant individuellement ou en comité.

La ou les personnes chargées de la gestion journalière sont responsables pour préparer et exécuter les décisions du conseil d'administration et pour assurer en général la gestion courante des affaires de la CdT. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la CdT, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.

5. La CdT est engagée en tout état de cause par la signature du président et d'un autre administrateur ou par la signature de toute personne à qui de tels pouvoirs ont été spécialement délégués par le conseil d'administration ou, en ce qui concerne la gestion journalière, par les personnes auxquelles cette gestion a été confiée, aux conditions fixées par le conseil d'administration. Les délégations sont susceptibles de subdélégation.

Le conseil d'administration représente la CdT en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la CdT.

6. Les indemnités et jetons de présence des membres du conseil d'administration, de son secrétaire et des experts sont fixés par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.

**Art. 7quater.** *(loi du 24.7.2006) – supprimé (loi du 22.7.2009)*

**Art. 8.** Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 9, le personnel est lié à la CdT *(loi du 25.1.2006)* par un contrat de louage de services de droit privé.

**Art. 9.** Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la CdT *(loi du 25.1.2006)*, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la CdT *(loi du 25.1.2006)*.

La CdT *(loi du 25.1.2006)* rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question.

**Art. 10.** La comptabilité de la CdT *(loi du 25.1.2006)* est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.

L'exercice financier coïncide avec l'année civile.

Avant le premier novembre de chaque année, la CdT *(loi du 25.1.2006)* arrête le budget de l'exercice suivant.

*(loi du 18.12.2009)*

Les comptes annuels sont contrôlés par un réviseur d'entreprises agréé, désigné par le Gouvernement en conseil. Le réviseur d'entreprises agréé a pour mission de contrôler les comptes de la **CdT (projet de loi)** ainsi que la régularité des opérations effectuées et des écritures comptables. Son mandat a une durée de trois ans et il est renouvelable. Sa rémunération est à charge de la **CdT (projet de loi)**. Le réviseur d'entreprises agréé remet son rapport au conseil d'administration pour le premier avril de l'année qui suit l'exercice contrôlé. Il peut être chargé par le conseil d'administration de procéder à des vérifications spécifiques.

*ancien alinéa 5 abrogé (loi du 25.1.2006)*

*(loi du 18.12.2009)*

Pour le 1er mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagnés du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises agréé.

La décharge du conseil d'administration est donnée par le Gouvernement en conseil. Elle est acquise de plein droit si ce dernier n'a pas pris de décision dans le délai de trois mois à partir de la date de dépôt visée à l'alinéa précédent.

*(loi du 25.1.2006)*

La gestion financière de l'établissement est soumise au contrôle de la Cour des comptes.

**Art. 11.** La CdT (*loi du 25.1.2006*) est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.

L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la CdT (*loi du 25.1.2006*). A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complétée par l'ajout des termes „la Communauté des Transports“ (*loi du 25.1.2006*).

Les actes passés au nom et en faveur de la CdT (*loi du 25.1.2006*) sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.

**Art. 12.** *abrogé (loi du 25.1.2006)*

**Art. 13.** Le Ministre (*loi du 25.1.2006*) exerce la haute surveillance sur les activités de la CdT (*loi du 25.1.2006*).

*(loi du 25.1.2006)*

Les décisions prises par le conseil d'administration de la CdT figurant sous b), c) et e) du deuxième alinéa du paragraphe 1er de l'article 7ter sont soumises à l'approbation du ministre, celles figurant sous f) sont soumises pour approbation au Gouvernement en conseil. Le ministre et le Gouvernement en conseil exercent leur approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision de la CdT; passé ce délai, l'accord est présumé.

*alinéas 3 et 4 abrogés (loi du 25.1.2006)*

### **Chapitre III – Le financement des transports publics**

**Art. 14.** L'Etat peut contribuer au financement des services de transports publics, dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix de transport perçus par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux.

A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'article 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre le ministre (*loi du 25.1.2006*) et lesdites entreprises.

**Art. 15.** Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre les services de transports publics dont question à l'article 2 et des services (*loi du 25.1.2006*) qui soit relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, soit sont organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, le ministre (*loi du 25.1.2006*) peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'article 7 (*loi du 25.1.2006*), conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l'entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.

**Art. 16.** Les recettes de la CdT (*loi du 25.1.2006*) sont constituées:

- par une participation à la vente de titres de transport (*loi du 25.1.2006*) ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la CdT (*loi du 25.1.2006*);
- *abrogé (loi du 25.1.2006)*;
- par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la CdT (*loi du 25.1.2006*) assume la mise en oeuvre;
- par des dotations budgétaires.

**Art. 17.** Les dotations au profit de la CdT (*loi du 25.1.2006*) sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat.

#### Chapitre IV – Les interventions des Communes en matière de transports publics

**Art. 18.** En vue d'assurer sur le plan local et régional (*loi du 25.1.2006*) un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d'autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours du ministre (*loi du 25.1.2006*) des plans de déplacement locaux ou régionaux (*loi du 25.1.2006*) portant notamment sur

- 1° la diminution du trafic automobile;
- 2° le développement des transports publics et d'autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants;
- 3° l'aménagement et l'exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage;
- 4° l'organisation du stationnement;
- 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement; et
- 6° l'encouragement pour les entreprises et les administrations publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports publics et le covoiturage.

L'objectif du plan de déplacement (*terme „local“ supprimé – loi du 25.1.2006*) est l'usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le plan détermine les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre, et il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il comporte. Il est veillé que les plans de déplacement (*terme „locaux“ supprimé – loi du 25.1.2006*) soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.

Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d'études et d'information des communes et syndicats de communes destinés à l'élaboration, à la mise en oeuvre et à l'actualisation des plans de déplacement (*terme „locaux“ supprimé – loi du 25.1.2006*) à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours du ministre (*loi du 25.1.2006*).

**Art. 19.** Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.

(*loi du 25.1.2006*)

Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et respectivement le ministre et la CdT pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.

(*loi du 25.1.2006*)

Des conférences régionales de transport peuvent coordonner les demandes émanant des communes. Le nombre, la composition et les modalités de fonctionnement de ces conférences régionales de transport sont fixés par règlement grand-ducal.

**Art. 20.** 1. Le ministre (*loi du 25.1.2006*) peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.

2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, sont (*loi du 25.1.2006*) à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci (*loi du 25.1.2006*).

(*loi du 25.1.2006*)

Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1.

*3. alinéa 1 abrogé (loi du 25.1.2006)*

*(loi du 25.1.2006)*

L'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer sont à charge du propriétaire du réseau. La commune territorialement concernée participe aux frais d'aménagement et d'entretien constructif à raison de 50% du prix de revient.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, l'aménagement et l'entretien des gares et de leurs dépendances qui, selon l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;

2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);

3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL,

et

4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent aux CFL, revient au propriétaire.

4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 2. et 3., l'Etat assume les charges d'aménagement et d'entretien des gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings d'accueil et des établissements de l'enseignement postprimaire. Un règlement grand-ducal énumérera et tiendra à jour le relevé des gares de transbordement et arrêts en question.

5. Les obligations mentionnées aux paragraphes 2., 3. et 4. sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées au ministre (*loi du 25.1.2006*).

*paragraphe 6 abrogé (loi du 25.1.2006)*

#### **Chapitre V – Le partenariat des usagers des transports publics**

**Art. 21.** Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l'objet est de servir de plateforme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Indépendamment des attributions prévues à l'alinéa qui précède, le ministre (*loi du 25.1.2006*) peut consulter le comité sur d'autres sujets en relation avec les transports publics.

Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.

#### **Chapitre VI – Les règles d'exécution (loi du 25.1.2006) et de police**

**Art. 22.** 1. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution des dispositions de la présente loi, et notamment

a) les conditions d'octroi et de retrait de l'autorisation prévue à l'article 7 (*loi du 25.1.2006*);

*(projet de loi)*

**b) le titre du transport, les modalités de la perception du prix du titre de transport, les conditions tarifaires afférentes ainsi que les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable;**

c) les prescriptions relatives aux documents de transport;

d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;

e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;

f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;

*(loi du 19.6.2009)*

g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation des services de transports publics;

*(loi du 25.1.2006)*

h) les prescriptions relatives à la licence nationale de transporteur par route de voyageurs prévue à l'article 5.

2. Des agents *(loi du 25.1.2006)* spécialement agréés à cet effet par le ministre *(loi du 25.1.2006)* peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.

Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part du ministre *(loi du 25.1.2006)* et, le cas échéant, à l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5 *(loi du 25.1.2006)*.

S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, le ministre *(loi du 25.1.2006)* prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'il *(loi du 25.1.2006)* a conclu avec cet opérateur.

*alinéa 4 abrogé (loi du 25.1.2006)*

#### **projet de loi**

*Avant d'entrer en fonctions, les agents visés au présent paragraphe prêteront devant le ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“*

*(projet de loi)*

**3. Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics sont autorisés à vérifier l'identité des personnes et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. En outre, ils sont autorisés à décerner une amende aux voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable.**

*paragraphes 3 et 4 supprimés (loi du 19.6.2009)*

**paragraphe 5 abrogé (projet de loi)**

### **Chapitre VII – Dispositions pénales**

#### **Art. 23.**

*premier alinéa supprimé (loi du 19.6.2009)*

Les infractions aux règlements d'exécution pris en vertu de l'article 22 sont punies d'une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l'article 25. En cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement, le maximum de l'amende est prononcé.

*(loi du 19.6.2009)*

La confiscation spéciale prévue par l'article 31 du Code pénal est facultative.

**Art. 24.** 1. Les infractions à la présente loi sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire et par les agents des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal.

2. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.

**Art. 25.** En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24 des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale (*loi du 19.6.2009*) habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les agents de l'administration des douanes et accises (*loi du 19.6.2009*) habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 23 et 24.

Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

**Art. 26.** Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux membres de la police grand-ducale (*loi du 19.6.2009*) ou agents de l'administration des douanes et accises (*loi du 19.6.2009*) une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 23 et 24.

Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

### **Chapitre VIII – Dispositions modificatives et abrogatoires**

**Art. 27.** 1. Les dispositions des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers sont abrogées.

2. L'article 1er de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** La présente loi s'applique aux transports par route de choses rémunérés comportant le passage d'une frontière.

Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

Les transports de choses au moyen de véhicules loués sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l'article 7.

Toutefois, l'article 5 peut avoir pour effet d'étendre le champ d'application de la présente loi à d'autres catégories de transport rémunéré ou non rémunéré."

3. L'article 5 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 5.** Le règlement grand-ducal prévu à l'article 7 de la présente loi déterminera les prescriptions relatives au respect, par les transporteurs de choses résidents et non résidents, ainsi que par les auxiliaires de transport, des traités, accords et conventions en matière de transports intérieurs et internationaux, rémunérés et non rémunérés, et des dispositions prises en application de ceux-ci."

4. L'article 9 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 9.** 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

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

3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent *ratione loci* ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissée copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police."

### **Chapitre IX – Dispositions finales**

**Art. 28.** La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du 29 juin 2004 sur les transports publics“.

**Art. 29.** La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2005.

Palais de Luxembourg, le 29 juin 2004

*Le Ministre des Transports,*  
Henri GRETHEN

*Le Ministre du Trésor et du Budget,*  
*Ministre de la Justice,*  
Luc FRIEDEN

HENRI

\*

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6426/01

N° 6426<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI****modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004  
portant sur les transports publics**

\* \* \*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (27.3.2012).....	1
2) Avis de la Chambre de Commerce sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (27.3.2012).....	2

\*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

**sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005, déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (27.3.2012)**

Par lettre du 8 mars 2012, réf.: TP/2012/02, Monsieur Claude Wiseler, ministre du développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Les présents projets de loi et de règlement grand-ducal ont pour objet de modifier la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics et son règlement grand-ducal d'exécution et plus particulièrement les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004.

2. Il s'agit de donner une base légale appropriée à l'application de sanctions administratives et de majoration de tarifs pour les voyageurs en situation irrégulière, n'ayant aucun titre de transport ou un titre de transport invalide.

3. Dans le passé, parmi les sanctions, plus particulièrement le „tarif augmenté“ sanctionnant le défaut de titre de transport valable, trouvait sa base dans un règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics en ce qui concerne les sanctions infligées aux voyageurs en situation irrégulière.

4. Lors d'un litige, le Tribunal de paix d'Esch/Alzette a retenu l'exception d'illégalité au titre du prédit règlement ministériel au motif que „un tarif augmenté“ n'est pas à considérer comme un tarif

de transport, mais constitue bien une sanction pour défaut de pouvoir présenter un titre de transport valable. De l'avis des juges, un ministre ne serait pas habilité à adopter des „sanctions“, dans la mesure où ce règlement (ministériel) ne trouverait pas sa base dans une délégation de pouvoir découlant de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

5. Par la présente initiative législative, le législateur comble ce vide juridique et opère le changement de base légale par la modification de l'article 22 §1er point b de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics ainsi que celle des conditions d'exécution prévues par le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005.

**6. Afin de permettre aux voyageurs de se conformer à leurs obligations et de se procurer à tout moment un titre de transport valide, la Chambre des salariés juge indispensable de leur garantir un service de qualité, leur permettant notamment l'accès inconditionnel aux guichets ou distributeurs de billets, disponibles en nombre et/ou effectifs requis et surtout en parfait état de fonctionnement.**

\*

La Chambre des salariés approuve les projets de loi et de règlement grand-ducal repris sous rubrique.

Luxembourg, le 27 mars 2012

*Pour la Chambre des salariés,*

*La direction,*  
René PIZZAFERRI  
Norbert TREMUTH

*Le président,*  
Jean-Claude REDING

\*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**  
**sur le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal**  
**modifiant le règlement grand-ducal du 27 septembre 2005,**  
**déterminant les conditions d'exécution des dispositions de**  
**l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics**

(27.3.2012)

Le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis ont pour objet de modifier la législation existante en matière de contrôle et de sanction des voyageurs des transports publics ainsi que de redresser certaines erreurs matérielles. Ces projets font suite à un jugement rendu par le tribunal de paix d'Esch-sur-Alzette estimant que la sanction infligée à un voyageur de train ayant présenté un titre de transport périmé était dépourvue de base légale et que le montant réclamé majoré de 50%, soit 630 euros, était disproportionné.

Les projets précisent ce qu'il faut entendre par voyageur en situation irrégulière, les cas considérés comme fraude et le montant dorénavant unique de l'amende fixé à 150 euros, laissant ainsi de côté les quatre tarifs actuellement applicables. Le voyageur contrevenant peut également se voir interdire par le ministre l'utilisation d'un tarif préférentiel pour une durée de six mois. Désormais, l'agent de contrôle remplira un constat sur la base duquel le contrevenant recevra par courrier le montant de l'amende à acquitter, et ne devra plus s'en acquitter lors du contrôle, à l'instar des procès-verbaux délivrés aux automobilistes.

La Chambre de Commerce salue la volonté du législateur d'uniformiser les sanctions par la fixation d'un montant unique proportionné et dissuasif de l'amende infligée sur la base d'une définition claire du voyageur irrégulier et d'une liste précise des cas de fraudes sanctionnables, ce qui confère une sécurité juridique limitant ainsi les contestations possibles.

Pour plus de clarté et de cohérence avec la définition donnée du ministre compétent à l'article 2 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, respectivement l'article 1er du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de

l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, la Chambre de Commerce suggère que soit précisé „le Ministre“ (majuscule) à l'article 4 du projet de loi, respectivement l'article 5 du projet de règlement grand-ducal sous avis.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal sous avis.

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

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6426/02

**N° 6426<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2011-2012

**PROJET DE LOI****modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004  
portant sur les transports publics**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(13.7.2012)

Par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 14 mars 2012, le Conseil d'Etat a été saisi du projet de loi sous rubrique qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles et d'une fiche financière. Etait joint un texte coordonné de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Par dépêche du 30 avril 2012, les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre de commerce ont été communiqués au Conseil d'Etat.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Selon l'exposé des motifs, le projet de loi sous examen vise à régler les problèmes juridiques mis en lumière par un jugement récent du tribunal de paix d'Esch-sur-Alzette qui a constaté l'illégalité du règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics en ce qui concerne les sanctions infligées aux voyageurs en situation irrégulière. Le juge (de police) aurait relevé que les dispositions du règlement ministériel relatives à la majoration du tarif „dans un but de sanction des voyageurs ne rentrent pas dans la délégation de pouvoir conférée au ministre, de sorte que ces dispositions contraires à la loi ne peuvent pas être appliquées pour la solution du (...) litige“. Le Conseil d'Etat regrette que ce jugement ne lui ait pas été communiqué, fût-ce sous forme anonymisée.

Les auteurs exposent encore que le projet de loi proposé doit être vu en relation avec la modification envisagée du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics, en vue de fixer des sanctions que les contrôleurs seraient alors autorisés d'appliquer aux voyageurs en situation irrégulière.

Finalement, il y aurait lieu de redresser certaines erreurs introduites par la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit dans la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1er*

L'article 1er remplace, à l'article 7ter, paragraphe 1er, de la loi du 29 juin 2004, précitée, le terme de „réviseur d'entreprises“ par celui de „réviseur d'entreprises agréé“, conformément à la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit, précitée. Le Conseil d'Etat marque son accord avec la modification.

### *Article 2*

La disposition sous examen vise à remplacer, à l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, le sigle „RGTP“ (Régie générale des transports publics) par l'abréviation CdT (Communauté des Transports), conformément à la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004. Le Conseil d'Etat marque son accord avec la modification.

### *Article 3*

Le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement à l'article sous examen, alors que les sanctions administratives ne sauraient être fixées dans un règlement grand-ducal. La loi renvoyant à cette fin à un règlement grand-ducal serait contraire aux articles 12 et 14 de la Constitution qui consacrent le principe de la légalité des délits et des peines également applicable en matière administrative en vertu d'une jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle (cf. notamment arrêt du 3 décembre 2004, n<sup>os</sup> 23/04 et 24/04 (Mém. A n<sup>o</sup> 201 du 23 décembre 2004, p. 2959)). Tant les infractions que les sanctions doivent être fixées dans la loi.

### *Article 4*

Sans observation.

### *Article 5*

Le Conseil d'Etat ne saurait marquer son accord avec l'article sous examen.

La loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics prévoit à son article 6 que

„En cas de refus d'un usager des transports publics de respecter le rappel à l'ordre lui fait conformément à l'article 3, les agents visés à l'article 4 ainsi que les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à contrôler l'identité des usagers des transports publics et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité.

Le contrôle d'identité effectué par un agent visé à l'article 4 fait l'objet d'un rapport circonstancié à dresser incontinent par l'agent concerné. Ce rapport, qui mentionne notamment les indices à la base du contrôle d'identité, le jour et l'heure dudit contrôle et l'adresse fournie par la personne contrôlée, est à transmettre au ministre“.

L'article, tel qu'il est libellé, aboutit, par le biais d'une modification de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 précitée à modifier la portée de l'article 6 de la loi de 2009, en ce que les agents visés à l'article 4 de cette loi obtiennent un pouvoir général de contrôle d'identité dans le cadre de leurs missions légales. Cette façon de procéder est inadmissible pour des raisons de procédure législative et pour des raisons de fond. Les deux lois ont des objectifs parfaitement différents et il n'est pas admissible, en termes de technique législative, de modifier la substance d'une loi X par une modification formelle d'une loi Y. Si, trois années après l'adoption de la loi du 19 juin 2009, une modification de celle-ci s'impose, il faut prendre une initiative législative en ce sens. Sur le fond, l'adoption du texte sous examen aboutit à une incohérence, voire à une contradiction des textes, en ce que la disposition de l'article 6 de la loi du 19 juin 2009, qui prévoit un contrôle d'identité dans des conditions très strictes, serait contredite par la modification de la loi du 29 juin 2004 telle qu'envisagée. Le Conseil d'Etat doit émettre une opposition formelle.

Le Conseil d'Etat ignore si les auteurs du projet de loi ont eu l'intention de modifier indirectement la loi de 2009 ou s'ils ont eu comme objectif d'accorder aux agents „spécialement agréés“ au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la loi du 29 juin 2004, normalement compétents pour le contrôle des titres de voyage, également une compétence pour opérer des contrôles d'identité. Si tel était le cas, le texte devrait être formulé autrement.

On pourrait encore imaginer que les auteurs du texte entendent, d'un côté, accorder aux agents „spécialement agréés“ au titre de l'article 22, paragraphe 2, de la loi du 29 juin 2004 un pouvoir pour opérer

des contrôles d'identité et, d'un autre côté, investir les agents de la loi du 19 juin 2009 du pouvoir de contrôler des titres de voyage. Si tel était le cas, le texte devrait encore être formulé différemment en mettant clairement en évidence les deux aspects. Le Conseil d'Etat note par ailleurs que, dans la pratique, un agent peut parfaitement être investi des missions au titre des deux lois, sans que pour autant les lois en cause opèrent des références „croisées“ aux compétences respectives des agents visés.

Les agents concernés seront, en outre, autorisés à sanctionner les voyageurs en situation irrégulière. D'après le texte du projet de règlement grand-ducal, il s'agirait d'une amende administrative de 150 euros.

De manière générale, le Conseil d'Etat constate que l'option retenue par les auteurs du projet sous examen visant à recourir à des sanctions administratives dans le cadre de la loi précitée de 2004 soulève deux problèmes fondamentaux:

D'une part, en insérant des sanctions administratives dans le texte de l'article 22 de la loi précitée de 2004 traitant des règlements d'exécution à prendre en vertu de la loi, se pose la question de l'application de l'article 23 de la même loi qui prévoit que „les infractions au règlement d'exécution pris en vertu de l'article 22 sont punies d'une amende (pénale) de 25 à 250 euros ...“. Est-il envisagé de doubler le régime des sanctions pénales de sanctions administratives, ce qui ne saurait être admis au regard du principe *non bis in idem*?

D'autre part, le projet ne fournit aucune réponse quant au mécanisme contraignant du contrôle d'identité y prévu. Contrairement à l'article 8 de la loi du 19 juin 2009 qui érige en infraction le refus d'exhiber une pièce d'identité, le texte sous examen ne prévoit aucune disposition en ce sens. S'y ajoute l'impossibilité, dans l'hypothèse d'un maintien de sanctions administratives, de l'application de l'article 23 précité comportant des dispositions pénales. Or, l'article 45 du Code d'instruction criminelle, prévoyant les moyens de contraintes mis à la disposition des officiers et agents de police, ne peut trouver à s'appliquer qu'en cas d'indice faisant présumer qu'une personne a commis ou tenté de commettre une „infraction“. Le refus d'obtempérer à l'ordre d'exhiber une pièce d'identité dans le cadre de la loi de 2004 ne sera donc, dans la version du texte tel que proposé, suivi d'aucune conséquence en droit. La formule „dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige“ figurant à l'endroit du paragraphe 3 de l'article 22 à insérer sera tout aussi inopérante alors que cet ajout ne vise que la mission des agents prévue par la loi de 2009 et ne saurait être étendue à celle découlant de la loi de 2004.

Pour répondre à ces problèmes, différentes solutions sont envisageables:

La première consiste à inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi précitée de 2009, qui contient un système élaboré de sanctions administratives répondant aux critères de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme. Cette solution aurait l'avantage d'éviter le renvoi dans la loi de 2004, qui pour le surplus soulève les problèmes développés ci-avant, concernant l'extension du pouvoir général de contrôle d'identité dans le cadre des missions légales des agents agréés en vertu de la loi de 2009 et le dédoublement des sanctions administratives de sanctions pénales.

La deuxième viserait à compléter la loi de 2004 en recopiant les dispositions pertinentes sur le contrôle d'identité et la pénalisation en cas de refus dans le corps de cette loi. Se poserait toutefois la question de savoir si on ne devrait pas investir les agents agréés en vertu de la loi de 2004, à titre exclusif ou conjointement avec les agents de la loi de 2009, du pouvoir de se faire exhiber les pièces d'identité lors du contrôle des titres de voyage, contrôle qui, en vertu du paragraphe 2 de l'article 22 de la loi en vigueur de 2004, relève de toute façon de leur compétence.

Le Conseil d'Etat aurait une préférence pour la première solution, alors que les sanctions envisagées trouveraient mieux leur place de par leur objet dans la loi de 2009 traitant de l'ordre dans les transports publics.

#### Article 6

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 13 juillet 2012.

Le Secrétaire général,  
Marc BESCH

Le Président ff.,  
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6426/03

N° 6426<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

modifiant:

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

\* \* \*

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (28.11.2012).....	1
2) Texte coordonné.....	4

\*

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

(28.11.2012)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 27 novembre 2012.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés.

\*

**REMARQUES PRELIMINAIRES**

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 30 juillet 2012 s'est, d'une part, opposé formellement à ce que les sanctions administratives soient fixées dans un règlement grand-ducal.

D'autre part, il a recommandé d'inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics, qui contient un système élaboré de sanctions répondant aux critères de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'Homme.

La Chambre des Députés suit les propositions du Conseil d'Etat en modifiant la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics tel que détaillé ci-après.

Par ailleurs, le montant de l'amende de 150 euros est à considérer comme dérisoire en ce sens qu'il n'est pas nécessaire de prévoir dans ce cas un recours en réformation en vertu de l'article 6 de la Convention des droits de l'Homme.

\*

*Amendement 1*

L'intitulé du projet de loi est modifié comme suit:

Projet de loi modifiant:

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

*Commentaire de l'amendement 1*

L'intitulé du projet de loi doit être adapté suite à la proposition du Conseil d'Etat d'inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics.

*Amendement 2*

En vertu des objections et propositions du Conseil d'Etat, les articles 3 à 6 du projet de loi sont supprimés et remplacés par les articles nouveaux suivants:

**Art. 3.**– *L'article 1er, alinéa 1, de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est complété in fine par la phrase suivante:*

*„Elle a également pour objet le contrôle des titres de transport.“*

**Art. 4.**– *L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) et un point i) libellés comme suit:*

*„h) „titre de transport“: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'usager le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.*

*i) „opérateurs de transports publics“: le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) et le Syndicat pour le Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE).“*

**Art. 5.**– *A l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 précitée, la référence aux „articles 5, 6, 7 et 11“ est remplacée par la référence aux „articles 5, 6, 7, 11 et 11ter“.*

**Art. 6.**– *Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante:*

**„Chapitre III – Règles concernant le contrôle  
des titres de transport**

**Art. 11bis.**– *Les agents visés à l'article 4 sont chargés à effectuer le contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.*

**Art. 11ter.**– *1. Tout usager des transports publics doit être muni d'un titre de transport, valable au début de son voyage, avant d'utiliser les services de transports publics.*

*L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport à l'agent de service, valable au début de son voyage, sans l'avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.*

*2. L'agent de service qui constate qu'un usager qui ne dispose pas de titre de transport en vertu du paragraphe 1, est démuné de moyens de paiement ou qui refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat l'usager est sommé par écrit par l'opérateur de transport public concerné d'acquitter le montant précité.*

*Si l'usager ne réagit pas à la première sommation endéans un mois, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.*

*3. Afin de pouvoir dresser le constat prévu au paragraphe 2, l'agent de service est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.*

4. Si l'usager a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

*Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse:*

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale;
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée;
- l'utilisation d'un titre de transport acquis après le début du voyage. “

#### *Commentaire de l'amendement 2*

Cet amendement vise à introduire, outre quelques adaptations mineures nécessaires aux articles 1er, 2 et 9, un nouveau Chapitre III dans la loi précitée du 19 juin 2009 prévoyant les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière ainsi que les procédures y relatives, tel que préconisé par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 juillet 2012.

Les anciens articles 3 à 6 du projet de loi visant à introduire un tel système dans la loi modifiée du 29 juin 2004 sont par conséquent supprimés.

Le nouvel article 3 modifie l'article 1er de la loi du 19 juin 2009 en vue d'adapter l'objet de la loi.

Le nouvel article 4 ajoute deux nouvelles définitions à l'article 2 de la loi du 19 juin 2009.

Le nouvel article 5 adapte l'article 9 concernant les infractions pour tenir compte de l'article 11ter qui sera introduit dans la loi du 19 juin 2009.

Enfin, le nouvel article 6 introduit un Chapitre III dans la loi du 19 juin 2009 dont l'objet est la sanction des voyageurs en situation irrégulière et la procédure y relative.

L'amende prévue est une amende administrative de 150 euros. Si l'usager ne paye pas immédiatement, l'agent doit remplir un constat sur base duquel l'usager est sommé de payer. Au cas où l'usager ne paie pas, un rappel lui sera adressé par l'opérateur concerné. Dans ce cas, l'amende sera majorée de 25 euros.

En cas d'utilisation frauduleuse d'un titre de transport, l'agent de contrôle doit enlever ce titre à l'usager. Le paragraphe 4 du nouvel article 11ter énumère de façon non limitative certains cas d'une utilisation frauduleuse les plus fréquents.

\*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

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

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

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR

\*

## TEXTE COORDONNE

### PROJET DE LOI

modifiant:

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

**Art. 1er.**– A l'article 7ter, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant:

„Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.“

**Art. 2.**– A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la „RGTP“ sont remplacées par l'abréviation „CdT“.

**Art. 3.** A l'article 22, paragraphe 1er, de la loi du 29 juin 2004 précitée, le point b) est remplacé par le texte suivant:

„b) le titre du transport, les modalités de la perception du prix du titre de transport, les conditions tarifaires afférentes ainsi que les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable;“

**Art. 4.** Le paragraphe 2 de l'article 22 précité est complété in fine par un alinéa ayant la teneur suivante:

„Avant d'entrer en fonctions, les agents visés au présent paragraphe prêteront devant le ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

**Art. 5.** A l'article 22 précité, il est réintroduit un nouveau paragraphe 3 ayant la teneur suivante:

„3. Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics sont autorisés à vérifier l'identité des personnes et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. En outre, ils sont autorisés à décerner une amende aux voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable.“

**Art. 6.** Le paragraphe 5 de l'article 22 précité est abrogé.

**Art. 3.**– L'article 1er, alinéa 1, de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est complété in fine par la phrase suivante:

„Elle a également pour objet le contrôle des titres de transport.“

**Art. 4.**– L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) et un point i) libellés comme suit:

- „h) „titre de transport“: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'utilisateur le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.
- i) „opérateurs de transports publics“: le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) et le Syndicat pour le Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE).“

**Art. 5.**– A l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 précitée, la référence aux „articles 5, 6, 7 et 11“ est remplacée par la référence aux „articles 5, 6, 7, 11 et 11ter“.

**Art. 6.**– Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante:

**„Chapitre III – Règles concernant le contrôle  
des titres de transport**

**Art. 11bis.**– Les agents visés à l'article 4 sont chargés à effectuer le contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.

**Art. 11ter.**– 1. Tout usager des transports publics doit être muni d'un titre de transport, valable au début de son voyage, avant d'utiliser les services de transports publics.

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport à l'agent de service, valable au début de son voyage, sans l'avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

2. L'agent de service qui constate qu'un usager qui ne dispose pas de titre de transport en vertu du paragraphe 1, est démuné de moyens de paiement ou qui refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat l'usager est sommé par écrit par l'opérateur de transport public concerné d'acquiescer le montant précité.

Si l'usager ne réagit pas à la première sommation endéans un mois, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.

3. Afin de pouvoir dresser le constat prévu au paragraphe 2, l'agent de service est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

4. Si l'usager a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse:

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale;
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée;
- l'utilisation d'un titre de transport acquis après le début du voyage.“

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6426/04

N° 6426<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

modifiant:

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(22.3.2013)

Par dépêche du Président de la Chambre des députés du 28 novembre 2012, le Conseil d'Etat a été saisi d'amendements au projet de loi sous rubrique élaborés par la commission du Développement durable.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire et d'un texte coordonné du projet de loi.

\*

**EXAMEN DES AMENDEMENTS***Amendement 1*

Le nouvel intitulé ne donne pas lieu à observation.

*Amendement 2**Ad article 3*

Sans observation.

*Ad article 4*

Le Conseil d'Etat marque son accord avec la définition dans la loi du 19 juin 2009 du titre de transport.

Le Conseil d'Etat s'interroge sur la nécessité de définir le concept d'opérateurs de transports publics, alors que, dans le texte proposé pour le nouvel article 11<sup>ter</sup>, ce concept est omis.

*Ad article 5*

Le Conseil d'Etat ne comprend pas la logique des amendements consistant à ajouter une référence à l'article 11<sup>ter</sup> dans l'article 9 sur le constat des infractions pénales sans prévoir cette référence dans l'article 8 qui détermine les infractions.

De plus, dans la mesure où le nouvel article 11<sup>ter</sup> est destiné à organiser un mécanisme de sanctions administratives pour les voyageurs qui ne sont pas munis d'un titre de transport valide, le Conseil d'Etat ne comprend pas l'articulation de ce mécanisme avec le régime de sanctions pénales organisé aux articles 8 et 9. Les auteurs de l'amendement entendent-ils cumuler le régime des sanctions, ce qui pose problème au regard de la règle du *non bis in idem*? Est-ce qu'il s'agit de sanctionner spécialement les actes frauduleux? Dans ce cas, il faudrait articuler autrement l'article 11<sup>ter</sup>, paragraphe 4, et ériger la fraude en infraction pénale particulière. Au regard de la règle du *non bis in idem*, la sanction pénale devrait exclure la sanction administrative.

Tel qu'il est formulé, l'amendement est dépourvu de sens. Ignorant la volonté des auteurs de l'amendement et ne pouvant se substituer à des choix de nature politique, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure de faire une proposition de texte. Il doit réserver sa position par rapport à la dispense du second vote constitutionnel.

*Ad article 6*

Nouvel article 11*bis* de la loi du 19 juin 2009:

Le Conseil d'Etat propose le texte suivant:

„**Art. 11*bis***. Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.“

Nouvel article 11*ter*:

Le Conseil d'Etat propose le texte suivant:

„**Art. 11*ter***. 1. Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport.

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'usager des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre.“

Le Conseil d'Etat voudrait ajouter quelques explications.

L'exigence d'un titre de transport valide au début du voyage est inutile pour les raisons suivantes: d'un côté, ce qui est déterminant, dans une optique de contrôle et de répression, est l'existence d'un titre au moment où l'agent effectue le contrôle; par ailleurs, si certains opérateurs acceptent une régularisation en cours de voyage, il n'est pas logique, dans les cas où cette possibilité est prévue, de se référer au début du voyage. Le droit de retenir le titre faux ou falsifié, que les auteurs de l'amendement prévoient au paragraphe 4, est à avancer au paragraphe 1er comme étant la suite du contrôle.

Le droit de contrôler l'identité doit être expressément consacré à l'instar de ce qui est prévu à l'article 6 de la loi précitée du 19 juin 2009.

L'imposition d'une amende constitue un acte administratif qui doit répondre à certains critères de forme, dans l'optique notamment d'un éventuel recours juridictionnel. Le paragraphe 2 proposé vise à en déterminer la procédure et les critères formels. Le rapport à établir doit également reprendre les critères exigés à l'article 6 de la loi de 2009 pour les autres contrôles d'identité.

Le montant de 150 euros peut paraître élevé, d'autant plus qu'il n'est pas distingué selon la gravité du fait. Le Conseil d'Etat admet toutefois que la détermination du montant de la sanction relève, en principe, du pouvoir d'appréciation du législateur. Une modulation du taux de l'amende en fonction des distances parcourues ou à parcourir est difficile à mettre en pratique et pose problème au regard du principe de la prévisibilité de l'amende. Le Conseil d'Etat pourrait toutefois concevoir que le taux de l'amende soit fixé à un niveau inférieur à 150 euros.

Les actes administratifs imposant des sanctions pécuniaires devraient normalement faire l'objet d'un recours en réformation. Un tel recours est toutefois dépourvu de sens, dans le présent projet de loi, alors que le juge administratif est dans l'impossibilité de moduler le taux de l'amende et que sa compétence se résume nécessairement à un contrôle de légalité englobant le contrôle de la matérialité des faits.

Il n'est pas indiqué de prévoir une procédure de sommation de payer. D'abord, les opérateurs de transports publics n'ont pas qualité pour agir, alors que la sanction administrative est un acte de puissance publique et ne relève pas des rapports contractuels entre transporteur et voyageur. Le recouvre-

ment des amendes sera opéré par application du droit commun des amendes en matière administrative, tel que prévu à l'article 27 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat, et il n'est pas nécessaire d'instituer un mécanisme spécial de sommation.

L'article 11<sup>ter</sup> tel que proposé par le Conseil d'Etat ne prévoit pas de règles spécifiques en cas de fraude ou de faux. Il faut savoir que les cas de figure visés au paragraphe 4, tel que proposé dans les amendements, sont susceptibles de constituer des faux au sens des articles 196 et suivants du Code pénal. Comme exposé ci-dessus, le cumul de sanctions administratives et pénales pose problème. Le Conseil d'Etat voit deux solutions. Soit omettre toute référence au faux et s'en remettre à l'application du droit commun, soit prévoir une infraction particulière qui sera consacrée de préférence dans le Code pénal et dont la définition devra respecter les critères de précision requis par le droit pénal. Dans les deux cas, l'agent de contrôle devra faire appel aux agents visés à l'article 9, le cumul d'une sanction administrative et pénale étant interdit. Le Conseil d'Etat se demande si l'imposition d'une sanction administrative combinée avec la rétention du titre de transport falsifié ne constitue pas un mécanisme de dissuasion suffisant.

Le Conseil d'Etat voudrait attirer l'attention des auteurs des amendements sur le problème de l'imposition d'une amende administrative à un mineur.

Le mineur d'âge n'a pas de patrimoine ou, à tout le moins, n'a pas la capacité d'exercice. Il est aléatoire d'envisager l'exécution d'une sanction administrative contre le mineur. Reporter l'obligation d'acquitter l'amende sur les parents ou autres représentants légaux est difficile à concevoir au regard du principe de la personnalité de la peine qui s'applique également en relation avec les amendes administratives et au regard des règles de l'article 1384 du Code civil qui vise uniquement la responsabilité des parents pour les dommages causés par les enfants mineurs habitant avec eux. Le recours aux mécanismes de la loi modifiée du 10 août 1992 relative à la protection de la jeunesse se heurte au fait que cette loi envisage, à son article 2, des infractions pénales commises par le mineur. Le Conseil d'Etat partage, au demeurant, les réticences des auteurs des amendements d'ériger l'usage des transports publics sans titre de transport valide en infraction pénale.

La solution pourrait, de l'avis, du Conseil d'Etat consister à ajouter à l'article 11<sup>ter</sup> un paragraphe 5 ayant la teneur suivante:

„(5) Si l'usager des transports publics est un mineur d'âge, l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas. Le ministre peut adopter la décision visée à l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> selon la procédure y prévue.“

L'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> donne au ministre le droit d'adopter une décision motivée interdisant l'accès aux moyens de transport public, en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an. Cette décision pourrait, selon les circonstances, être appliquée à l'encontre du mineur qui ne dispose pas de titre de transport valide; s'agissant d'une décision qui doit être motivée, la motivation pourrait notamment consister dans l'usage répété de moyens de transport sans titre valide. Ce mécanisme devrait avoir un effet dissuasif plus important qu'un mécanisme de sanction qui ne peut être exécuté.

Le non-respect de la décision ministérielle constituera une infraction au titre de l'article 8 de la loi et déclenchera l'application de la loi du 10 août 1992.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 mars 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6426/05

N° 6426<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

modifiant:

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

\* \* \*

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (17.6.2013).....	1
2) Texte coordonné.....	3

\*

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

(17.6.2013)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après un amendement au projet de loi sous rubrique, amendement adopté par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 12 juin 2013.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de cette proposition d'amendement de la Chambre des Députés, ainsi que des propositions du Conseil d'Etat que la commission parlementaire a faites siennes.

\*

**REMARQUE PRELIMINAIRE**

Suite aux critiques émises par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 22 mars 2013, la Commission du Développement durable a décidé de supprimer la référence à l'article 11<sup>ter</sup> dans l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 et donc de biffer l'article 5 du projet de loi, devenu superfluetatoire.

*Amendement unique portant sur le nouvel article 5 (ancien article 6) du projet de loi*

Le nouvel article 5 se lira comme suit:

**Art. 5.**– *Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante:*

**„Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport**

**Art. 11bis.**– *Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.*

**Art. 11ter.– 1. Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport valable au début de son voyage.**

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'usager des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre."

\*

### COMMENTAIRE DE L'AMENDEMENT UNIQUE

L'amendement porte sur le libellé de l'article 11ter de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics. La commission parlementaire a décidé de retenir le texte proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit de cet article, sauf à maintenir l'expression „valable au début de son voyage“. La commission parlementaire ne rejoint pas l'avis du Conseil d'Etat selon lequel l'exigence d'un titre de transport valide au début du voyage est inutile. Elle est au contraire d'avis que la référence au début du voyage a une justification importante et doit être gardée dans le texte. Il s'agit du cas particulier des tickets sms: le client qui fait usage de ce type de ticket doit le valider dès son entrée dans le bus ou dans le train et non pas seulement au moment où il se rend compte qu'un contrôle de tickets est en train d'être fait.

\*

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur l'amendement exposé ci-dessus dans les meilleurs délais.

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

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

*Le Président de la Chambre des Députés,*  
Laurent MOSAR

\*

## TEXTE COORDONNE

*(L'amendement proposé par la Commission du Développement durable est repris en gras et souligné; les propositions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées)*

### PROJET DE LOI

**modifiant:**

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics**

**Art. 1er.**— A l'article 7ter, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant:

„Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.“

**Art. 2.**— A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la „RGTP“ sont remplacées par l'abréviation „CdT“.

**Art. 3.**— L'article 1er, alinéa 1, de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est complété in fine par la phrase suivante:

„Elle a également pour objet le contrôle des titres de transport.“

**Art. 4.**— L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) et un point i) libellés comme suit:

„h) „titre de transport“: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'usager le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.

i) „opérateurs de transports publics“: le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) et le Syndicat pour le Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE).“

**Art. 5.**— A l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 précitée, la référence aux „articles 5, 6, 7 et 11“ est remplacée par la référence aux „articles 5, 6, 7, 11 et 11ter“.

**Art. 5.**— Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante:

#### **„Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport**

**Art. 11bis.**— Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.

**Art. 11ter.**— 1. Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport valable au début de son voyage.

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'utilisateur des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre.“

6426/06

**N° 6426<sup>6</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

---

**PROJET DE LOI**

**modifiant:**

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics**

\* \* \*

**DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(2.7.2013)

Par dépêche du Président de la Chambre des députés du 17 juin 2013, le Conseil d'Etat a été saisi d'un amendement au projet de loi sous rubrique adopté par la Commission du développement durable et des infrastructures.

Le texte de l'amendement était accompagné d'un commentaire et d'un texte coordonné du projet de loi.

L'amendement, qui reprend des propositions faites par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 22 mars 2013, ne donne pas lieu à observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 2 juillet 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6426/07

N° 6426<sup>7</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

modifiant:

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(4.7.2013)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Ali KAES, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand ETGEN, Mmes Marie-Josée FRANK, Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS, Roland SCHREINER et Serge URBANY, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures le 18 avril 2012. Il était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière ainsi que du texte coordonné de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

La Chambre de Commerce a remis son avis relatif au projet de loi le 27 mars 2012. L'avis de la Chambre des Salariés date du même jour.

Le premier avis du Conseil d'Etat date du 13 juillet 2012.

Lors de la réunion du 21 mai 2012, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi. Elle a entamé l'examen du texte du projet de loi et de l'avis de la Haute Corporation y afférent le 26 septembre 2012. Le 27 novembre 2012, elle a adopté une série d'amendements parlementaires.

Le Conseil d'Etat a avisé ces amendements en date du 22 mars 2013.

Lors de la réunion du 22 mai 2013, la Commission a désigné Monsieur Ali Kaes comme nouveau rapporteur. Dans cette même réunion, elle a analysé l'avis complémentaire du Conseil d'Etat.

En date du 17 juin 2013, la Commission parlementaire a adopté un amendement.

Le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat est parvenu à la Chambre le 2 juillet 2013 et a été analysé par la Commission du Développement durable en date du 4 juillet 2013.

Le présent rapport a été adopté le 4 juillet 2013.

\*

## II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi qui modifie la législation existante en matière de contrôle et de sanction des voyageurs des transports publics et qui redresse certaines erreurs matérielles est devenu nécessaire après un jugement du tribunal de paix d'Esch-sur-Alzette. Dans cet arrêt, le tribunal estime que la sanction infligée à un voyageur de train ayant présenté un titre de transport périmé était dépourvue de base légale et que le montant réclamé majoré de 50% était disproportionné. En l'espèce, l'avocat de la partie défenderesse a fait valoir que le ministre ne serait pas habilité à adopter des „sanctions“ tel qu'il l'a fait dans les articles 19 et 20 du règlement ministériel du 12 juin 2007 dans la mesure où ce règlement ne trouverait pas sa base dans une délégation de pouvoir découlant de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics.

Il est donc prévu au moyen de ce projet de loi, de pourvoir à ce vide juridique par la modification de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics. Dans le même contexte, il est proposé de procéder également à une modification du règlement grand-ducal du 27 septembre 2005 déterminant les conditions d'exécution des dispositions de la loi précitée, en vue de fixer les sanctions que les contrôleurs seraient alors autorisés d'appliquer aux voyageurs en situation irrégulière.

Finalement, il est profité de cette occasion pour redresser certaines erreurs introduites par la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit dans la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée.

\*

## III. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

La Chambre de Commerce salue l'élaboration du présent projet de loi, elle est ainsi en mesure de donner son approbation.

Dans son avis relatif au présent projet de loi, la Chambre des Salariés attire l'attention sur le fait qu'il est indispensable de garantir aux voyageurs un service de qualité, leur permettant notamment l'accès inconditionnel aux guichets ou distributeurs de billets, disponibles en nombre et effectifs requis. A part de cette remarque, la Chambre des Salariés est en mesure de donner son approbation.

\*

## IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son premier avis, le Conseil d'Etat s'est opposé formellement à ce que les sanctions administratives soient fixées dans un règlement grand-ducal. La loi renvoyant à cette fin à un règlement grand-ducal serait contraire aux articles 12 et 14 de la Constitution qui consacrent le principe de la légalité des délits et des peines, principe qui s'applique également en matière administrative.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a recommandé d'inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics, qui contient un système élaboré de sanctions répondant aux critères de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

Suite à cette opposition formelle, les auteurs du projet ont décidé de suivre les propositions du Conseil d'Etat en modifiant la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics et d'introduire, pour ce faire, une série d'amendements parlementaires.

Dans son avis complémentaire en date du 22 mars 2013, suite à cette série d'amendements parlementaires, la Haute Corporation approuve le premier amendement qui avait pour but de modifier l'intitulé du projet de loi suite à l'inscription des sanctions administratives dans la loi du 19 juin 2009. Par contre, le deuxième amendement, prévoyant les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière ainsi que les procédures y relatives suscite des mécontentements de la part du Conseil d'Etat.

En fait, ce dernier ne comprend pas la logique consistant à ajouter une référence à l'article 11ter dans l'article 9 sur le constat des infractions pénales sans prévoir également cette référence dans l'article 8 qui détermine les infractions. De plus, le Conseil d'Etat ne comprend pas l'articulation du mécanisme de sanctions administratives prévu dans le nouvel article 11ter avec le régime de sanctions

pénales prévu dans les articles 8 et 9. Dans ce contexte, il réserve sa position par rapport à la dispense du second vote constitutionnel.

Il est finalement décidé de supprimer la référence à l'article 11ter dans l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 et donc de biffer l'article 5 du projet de loi.

Dans un second temps, le Conseil d'Etat fait deux propositions de texte, la première relative au nouvel article 11bis de la loi du 19 juin 2004 et la deuxième étant relative à l'article 11ter de la loi précitée.

Nous renvoyons au commentaire des articles pour le détail des observations avancées par le Conseil d'Etat dans son premier avis ainsi que dans son avis complémentaire, suite aux amendements parlementaires.

\*

## V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Remarques préliminaires*

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 30 juillet 2012 s'est, d'une part, opposé formellement à ce que les sanctions administratives soient fixées dans un règlement grand-ducal. D'autre part, il a recommandé d'inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics, qui contient un système élaboré de sanctions répondant aux critères de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme. La Commission du Développement durable a suivi les propositions du Conseil d'Etat en modifiant la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics.

Au cours des débats parlementaires, certains membres de la commission parlementaire ont estimé que le montant de l'amende de 150 euros était trop élevé et disproportionné par rapport au prix du billet. De même, aux yeux du Conseil d'Etat, le montant de 150 euros peut paraître élevé, d'autant plus qu'il n'est pas distingué selon la gravité du fait. Les membres de la Commission parlementaire ont donc demandé à Monsieur le Ministre de consulter les acteurs concernés en la matière, à savoir les prestataires de service, les syndicats du secteur des transports publics, ainsi que le comité des usagers, lors d'une réunion du comité de pilotage „sécurité dans les transports publics“. Ces différents organes s'étant unanimement prononcés pour l'instauration d'une amende de 150 euros, les membres de la commission parlementaire ont décidé majoritairement de retenir le montant de 150 euros, tout en appelant à une certaine flexibilité sur le terrain.

### *Intitulé*

L'intitulé du projet de loi est modifié comme suit:

Projet de loi modifiant:

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

L'intitulé du projet de loi a été adapté suite à la proposition du Conseil d'Etat d'inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics. Ce nouvel intitulé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 22 mars 2013.

### *Article 1er*

Cet article remplace, à l'article 7ter, paragraphe 1er de la loi du 29 juin 2004 précitée, le terme de „réviseur d'entreprises“ par celui de „réviseur d'entreprises agréé“, conformément à la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit. Le Conseil d'Etat marque son accord avec cet article, qui se lit comme suit:

**Art. 1er.** *A l'article 7ter, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant:*

*„Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.“*

## Article 2

Cet article propose de remplacer, à l'article 10, alinéa 5 de la loi du 29 juin 2004, le sigle „RGTP“ (Régie générale des transports publics) par l'abréviation „CdT“ (Communauté des Transports), conformément à la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004. Le Conseil d'Etat marque également son accord avec cet article, qui se lit comme suit:

*Art. 2. A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la „RGTP“ sont remplacées par l'abréviation „CdT“.*

## Articles 3, 4, 5 et 6 initiaux

Les articles sous rubrique avaient, dans leur version initiale, pour objet de modifier la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics et se lisaient comme suit:

*Art. 3. A l'article 22, paragraphe 1er, de la loi du 29 juin 2004 précitée, le point b) est remplacé par le texte suivant:*

*„b) le titre de transport, les modalités de la perception du prix du titre de transport, les conditions tarifaires afférentes ainsi que les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable;“*

*Art. 4. Le paragraphe 2 de l'article 22 précité est complété in fine par un alinéa ayant la teneur suivante:*

*„Avant d'entrer en fonctions, les agents visés au présent paragraphe prêteront devant le ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“ “.*

*Art. 5. A l'article 22 précité, il est réintroduit un nouveau paragraphe 3 ayant la teneur suivante:*

*„3. Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics sont autorisés à vérifier l'identité des personnes et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. En outre, ils sont autorisés à décerner une amende aux voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable.“*

*Art. 6. Le paragraphe 5 de l'article 22 précité est abrogé.*

L'article 3 prévoyait que dorénavant l'application des sanctions administratives et de majorations de tarif pour des voyageurs en situation irrégulière trouve sa base dans la loi du 29 juin 2004 précitée. L'article 4 se proposait de transférer la disposition du paragraphe 5 de l'article 22 de la loi du 29 juin 2004 à la fin du paragraphe 2 de l'article 22 précité. En parallèle, l'article 6 initial prévoyait de supprimer le paragraphe 5 de l'article 22. L'article 5 initial avait quant à lui pour objet d'introduire une disposition prévoyant que les agents spécialement agréés et formés sont habilités à décerner une amende aux voyageurs utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable.

D'une manière générale, le Conseil d'Etat constate que l'option retenue par les auteurs du projet de loi visant à recourir à des sanctions administratives dans le cadre de la loi de 2004 soulève deux problèmes fondamentaux:

- d'une part, en insérant des sanctions administratives dans le texte de l'article 22 de la loi de 2004 traitant des règlements d'exécution à prendre en vertu de la loi, se pose la question de l'application de l'article 23 de la même loi qui prévoit que „les infractions au règlement d'exécution pris en vertu de l'article 22 sont punies d'une amende de 25 à 250 euros“. Le Conseil d'Etat se demande si les auteurs du projet de loi envisagent de doubler le régime des sanctions pénales de sanctions administratives, ce qui ne saurait être admis au regard du principe *non bis in idem*;
- d'autre part, le projet ne fournit aucune réponse quant au mécanisme contraignant du contrôle d'identité y prévu. Contrairement à l'article 8 de la loi du 19 juin 2009 qui érige en infraction le refus d'exhiber une pièce d'identité, le texte sous rubrique ne prévoit aucune disposition en ce sens. Ainsi, dans la version proposée, le refus d'obtempérer à l'ordre d'exhiber une pièce d'identité dans le cadre de la loi de 2004 ne sera suivi d'aucune conséquence en droit.

Pour répondre à ces problèmes, le Conseil d'Etat envisage deux solutions:

- compléter la loi de 2004 en y recopiant les dispositions pertinentes sur le contrôle d'identité et la pénalisation en cas de refus. Se poserait toutefois la question de savoir si les agents agréés en vertu

de la loi de 2004 ne devraient pas être investis, à titre exclusif ou conjointement avec les agents de la loi de 2009, du pouvoir de se faire exhiber les pièces d'identité lors du contrôle des titres de voyage, contrôle qui relève de toute façon de leur compétence en vertu du paragraphe 2 de l'article 22 de la loi en vigueur de 2004;

- inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi de 2009. Le Conseil d'Etat a une préférence pour cette solution, alors que les sanctions envisagées trouveraient mieux leur place de par leur objet dans la loi de 2009 traitant de l'ordre dans les transports publics.

En vertu des objections et propositions du Conseil d'Etat, la commission parlementaire a décidé de faire sienne cette proposition et de modifier la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics. Ainsi:

- l'intitulé du projet de loi est modifié,
- les articles 3 à 6 du projet de loi initial sont supprimés,
- ces articles supprimés sont remplacés par de nouveaux articles visant à introduire, outre quelques adaptations mineures nécessaires aux articles 1er, 2 et 9, un nouveau Chapitre III dans la loi précitée du 19 juin 2009 prévoyant les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière ainsi que les procédures y relatives.

#### *Article 3 nouveau*

Le nouvel article 3 modifie l'article 1er de la loi du 19 juin 2009 en vue d'adapter l'objet de la loi. Le champ d'application de la loi de 2009 doit être élargi, étant donné que pour le moment, ladite loi ne concerne que l'ordre et la sécurité dans les transports publics. Le nouvel article 3 se lit comme suit:

**Art. 3.**– *L'article 1er, alinéa 1, de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est complété in fine par la phrase suivante:*

*„Elle a également pour objet le contrôle des titres de transport.“*

Cette adaptation n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire.

#### *Article 4 nouveau*

Le nouvel article 4 ajoute deux nouvelles définitions („titre de transport“ et „opérateurs de transports publics“) à l'article 2 de la loi du 19 juin 2009 et se lit comme suit:

**Art. 4.**– *L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) et un point i) libellés comme suit:*

*„h) „titre de transport“: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'usager le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.*

*i) „opérateurs de transports publics“: le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) et le Syndicat pour le Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE).“*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec la définition du titre de transport, mais il s'interroge sur la nécessité de définir le concept d'opérateurs de transports publics, alors que, dans le texte qu'il propose pour le nouvel article 11ter, ce concept est omis.

Etant donné que la Commission a choisi de retenir le texte du Conseil d'Etat pour le nouvel article 11ter de la loi précitée de 2009 (voir ci-après), elle décide en conséquence de suivre également la Haute Corporation quant au libellé de l'article 4 du projet de loi et d'y omettre la définition du concept d'opérateurs de transports publics. Ainsi, l'article 4 du projet se lira comme suit:

**Art. 4.**– *L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) ~~et un point i)~~ libellés comme suit:*

*„h) „titre de transport“: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'usager le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.*

i) ~~„opérateurs de transports publics“: le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) et le Syndicat pour le Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d’Esch-sur-Alzette (TICE).“~~

#### *Article 5 nouveau*

Le nouvel article 5 adapte l’article 9 concernant les infractions pour tenir compte de l’article 11ter qui sera introduit dans la loi du 19 juin 2009: la référence aux „articles 5, 6, 7 et 11“ y est remplacée par la référence aux «articles 5, 6, 7, 11, 11bis et 11ter». Le nouvel article 5 se lit comme suit:

**Art. 5.–** *A l’article 9 de la loi du 19 juin 2009 précitée, la référence aux „articles 5, 6, 7 et 11“ est remplacée par la référence aux „articles 5, 6, 7, 11 et 11ter“.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d’Etat déclare ne pas comprendre la logique consistant à ajouter une référence à l’article 11ter dans l’article 9 sur le constat des infractions pénales sans prévoir également cette référence dans l’article 8 qui détermine les infractions.

De plus, le Conseil d’Etat ne comprend pas l’articulation du mécanisme de sanctions administratives prévu dans le nouvel article 11ter avec le régime de sanctions pénales prévu dans les articles 8 et 9. Il se demande si les auteurs de l’amendement entendent cumuler le régime des sanctions et rappelle qu’au regard de la règle du *non bis in idem*, la sanction pénale devrait exclure la sanction administrative. Dans ce contexte, il réserve sa position par rapport à la dispense du second vote constitutionnel. Les membres de la Commission s’interrogent sur la logique du Conseil d’Etat et sont d’avis qu’aucun cas de *non bis in idem* ne se pose car l’amende prévue à l’article 8 punit le refus d’exhiber une pièce d’identité tandis que l’amende de l’article 11ter punit l’absence d’un titre de transport valable: deux faits différents susceptibles d’être punis par deux peines différentes.

Ils procèdent donc à un échange de vues sur la marche à suivre et se demandent s’il conviendrait plutôt de maintenir la référence à l’article 11ter ou de la supprimer. Si un intervenant exprime sa préférence pour le maintien de la référence à l’article 11ter, car il est d’avis que les contrôleurs ont un métier difficile et il craint que leur autorité ne soit dénigrée sans cette référence, les autres membres de la Commission sont plutôt d’avis qu’il conviendrait de la supprimer. En effet, dans la pratique, la situation sur le terrain sera strictement identique à celle qui existe actuellement: si, lors du contrôle des titres de transport, un client refuse d’exhiber une pièce d’identité au contrôleur, un officier et agent de police judiciaire ou un agent de l’ADA peut être appelé et contraindre le client à exhiber son identité. Ainsi, si la référence à l’article 11ter est supprimée, la seule différence est que le contrevenant se verra uniquement imposer une amende administrative (pour ne pas posséder de titre de transport valable) et non pas une amende pénale supplémentaire (pour avoir refusé de présenter sa carte d’identité au contrôleur). Il est finalement décidé de supprimer la référence à l’article 11ter dans l’article 9 de la loi du 19 juin 2009 et donc de biffer l’article 5 du projet de loi, devenu superfétatoire.

#### *Article 6 nouveau (article 5 final)*

L’article sous rubrique introduit un Chapitre III dans la loi du 19 juin 2009, composé des articles 11bis et 11ter, dont l’objet est la sanction des voyageurs en situation irrégulière et la procédure y relative. Les amendements parlementaires du 28 novembre 2012 ont réservé la teneur suivante à ces dispositions:

**Art. 6.–** *Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l’article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante:*

#### **„Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport“**

**Art. 11bis.–** *Les agents visés à l’article 4 sont chargés à effectuer le contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.*

**Art. 11ter.– 1.** *Tout usager des transports publics doit être muni d’un titre de transport, valable au début de son voyage, avant d’utiliser les services de transports publics.*

*L’usager qui ne peut pas présenter de titre de transport à l’agent de service, valable au début de son voyage, sans l’avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.*

*2. L’agent de service qui constate qu’un usager qui ne dispose pas de titre de transport en vertu du paragraphe 1, est démuné de moyens de paiement ou qui refuse de payer, remplit un*

constat. Sur base de ce constat l'usager est sommé par écrit par l'opérateur de transport public concerné d'acquitter le montant précité.

Si l'usager ne réagit pas à la première sommation endéans un mois, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.

3. Afin de pouvoir dresser le constat prévu au paragraphe 2, l'agent de service est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

4. Si l'usager a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse:

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale;
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée;
- l'utilisation d'un titre de transport acquis après le début du voyage. "

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat propose le texte suivant pour le nouvel article 11bis de la loi du 19 juin 2009:

**Art. 11bis.** Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics. "

La commission fait sienne cette proposition.

Pour ce qui est de l'article 11ter, le Conseil d'Etat propose le texte suivant:

**Art. 11ter.** 1. Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport.

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'usager des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes:

- il estime que l'exigence d'un titre de transport valide au début du voyage est inutile. En effet, ce qui est déterminant, dans une optique de contrôle et de répression, est l'existence d'un titre au moment où l'agent effectue le contrôle. Par ailleurs, si certains opérateurs acceptent une régularisation en cours de voyage, il n'est pas logique, dans les cas où cette possibilité est prévue, de se référer au début du voyage. Les membres de la commission parlementaire sont au contraire d'avis que la référence au début du voyage a une justification importante et doit être gardée dans le texte. En effet, il s'agit du cas particulier des tickets sms: le client qui fait usage de ce type de ticket doit le valider dès son entrée dans le bus ou dans le train et non pas seulement au moment où il se rend compte qu'un contrôle de tickets est en train d'être fait;
- le Conseil d'Etat évoque le problème de l'imposition d'une amende administrative à un mineur et estime aléatoire d'envisager l'exécution d'une sanction administrative contre le mineur. Afin de régler ce problème, il propose d'ajouter à l'article 11ter un paragraphe 5 ayant la teneur suivante:

„(5) Si l’usager des transports publics est un mineur d’âge, l’alinéa 2 du paragraphe 1er ne s’applique pas. Le ministre peut adopter la décision visée à l’article 7, paragraphe 1er selon la procédure y prévue.“

En effet, l’article 7, paragraphe 1er donne au ministre le droit d’adopter une décision motivée interdisant l’accès aux moyens de transport public, en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an. Cette décision pourrait, selon les circonstances, être appliquée à l’encontre du mineur qui ne dispose pas de titre de transport valide.

De l’avis des membres de la Commission, la proposition du Conseil d’Etat n’est pas à suivre. En effet, la minorité n’est pas une cause d’irresponsabilité. L’article 1310 du Code civil exprime ce principe de manière claire qu’encore indirecte. La jurisprudence a dégagé l’âge à partir duquel le mineur avait le discernement nécessaire pour être conscient des implications de ses actes à l’âge de fréquenter l’école, c’est-à-dire six ou sept ans. D’ailleurs, une condamnation à l’égard du mineur est exécutoire sur ses propres biens, sauf insuffisance où le patrimoine des parents est alors en cause. En outre, l’affirmation que le mineur d’âge n’a pas de patrimoine ou à tout le moins n’en a pas la capacité d’exercice est incorrecte. Il est en effet admis en doctrine et en jurisprudence que le mineur dispose d’un patrimoine propre sur lequel il peut seul accomplir les actes de la vie courante;

- en ce qui concerne le recouvrement des amendes, le Conseil d’Etat estime que les opérateurs de transports publics n’ont pas qualité pour agir, alors que la sanction administrative est un acte de puissance publique et ne relève pas des rapports contractuels entre transporteur et voyageur. Il propose donc que le recouvrement des amendes soit opéré de manière centralisée par application du droit commun des amendes en matière administrative, tel que prévu à l’article 27 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l’Etat. Les responsables du Ministère sont d’avis qu’il est administrativement inimaginable que le Ministère prenne en charge le recouvrement des amendes. En effet, les seuls CFL ont actuellement un service de 4 employés à temps plein pour le traitement des dossiers en question. Il est finalement décidé que les opérateurs de transports publics continueront à recouvrer les amendes, mais qu’ils le feront au nom du ministre.

Les membres de la Commission ont donc décidé de retenir le texte proposé par le Conseil d’Etat, sauf à maintenir l’expression „valable au début de son voyage“. De ce fait, l’article 5 du projet de loi (article 6 initial) a été amendé une seconde fois pour avoir la teneur suivante:

*Art. 5.– Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l’article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante:*

**„Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport“**

*Art. 11bis.– Les agents visés à l’article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.*

*Art. 11ter.– 1. Tout usager des transports publics doit se munir d’un titre de transport valable au début de son voyage.*

*L’usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l’agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.*

*Si l’usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l’agent peut retenir ce titre.*

*2. L’agent est autorisé à contrôler l’identité de l’usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d’identité ainsi qu’à se faire fournir l’adresse de l’usager en question.*

*3. L’agent dresse un rapport dans lequel il constate l’identité de l’usager des transports publics, le transport concerné, l’absence de titre de transport valide, le paiement de l’amende ou le défaut de paiement de l’amende et la rétention du titre de voyage présenté.*

*Le contrôle d’identité fait également l’objet de ce rapport, conformément à l’article 6.*

*4. Le rapport est transmis au ministre.*

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d’Etat n’a aucune observation à émettre à l’endroit de cet amendement.

\*

## VI. 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

**modifiant:**

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics**

**Art. 1er.** A l'article 7ter, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant:

„Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.“

**Art. 2.** A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la „RGTP“ sont remplacées par l'abréviation „CdT“.

**Art. 3.**– L'article 1er, alinéa 1, de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est complété in fine par la phrase suivante:

„Elle a également pour objet le contrôle des titres de transport.“

**Art. 4.**– L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) libellé comme suit:

„h) „titre de transport“: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'utilisateur le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.“

**Art. 5.**– Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante:

#### **„Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport“**

**Art. 11bis.**– Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.

**Art. 11ter.**– 1. Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport valable au début de son voyage.

L'utilisateur qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'utilisateur présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'utilisateur et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'utilisateur en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'utilisateur des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre.“

Luxembourg, le 4 juillet 2013

*Le Rapporteur,*  
Ali KAES

*Le Président,*  
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6426

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 09/07/2013 17:25:03  
 Scrutin: 3  
 Vote: PL 6426 Transports publiques  
 Description: Projet de loi 6426

Président: M. Mosar Laurent  
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	1	1	55
Procuration:	5	0	0	5
Total:	58	1	1	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>déi gréng</b>					
M. Adam Claude	Oui		M. Bausch François	Oui	
M. Braz Félix	Oui		M. Gira Camille	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui				

<b>CSV</b>					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	(M. Clement Lucien)
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Boden Fernand	Oui	
M. Clement Lucien	Oui		Mme Doerner Christine	Oui	
M. Eicher Emile	Oui		M. Eischen Félix	Oui	
Mme Frank Marie-Josée	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Hauptert Norbert	Oui		M. Kaes Ali	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Mellina Pierre	Oui	
Mme Mergen Martine	Oui		M. Meyers Paul-Henri	Oui	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Oberweis Marcel	Oui	
M. Roth Gilles	Oui		M. Schaaf Jean-Paul	Oui	
Mme Scholtes Tessy	Oui		M. Weber Robert	Oui	
M. Weiler Lucien	Oui	(Mme Frank Marie-José)	M. Weydert Raymond	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wolter Michel	Oui	

<b>LSAP</b>					
M. Angel Marc	Oui		M. Bodry Alex	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Diederich Fernand	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Ben	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		M. Klein Jean-Pierre	Oui	
M. Lux Lucien	Oui		Mme Mutsch Lydia	Oui	
M. Negri Roger	Oui		M. Scheuer Ben	Oui	
M. Schreiner Roland	Oui				

<b>DP</b>					
M. Bauler André	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Bettel Xavier	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Wagner Carlo)
M. Etgen Fernand	Oui		M. Krieps Alexandre	Oui	
M. Meisch Claude	Oui	(M. Etgen Fernand)	Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Bettel Xavier)
M. Wagner Carlo	Oui				

<b>Indépendants</b>					
M. Colombero Jean	Abst		M. Henckes Jacques-Yve	Oui	

<b>ADR</b>					
M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	

<b>déi Lénk</b>					
M. Urbany Serge	Non				

Le Président:



Le Secrétaire général:



Date: 09/07/2013 17:25:03  
Scrutin: 3  
Vote: PL 6426 Transports publiques  
Description: Projet de loi 6426

Président: M. Mosar Laurent  
Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	1	1	55
Procuration:	5	0	0	5
Total:	58	1	1	60

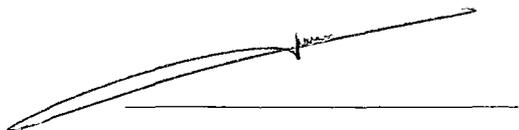
n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:



6426/08

**N° 6426<sup>8</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

---

---

**PROJET DE LOI****modifiant:**

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

\* \* \*

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

(12.7.2013)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 10 juillet 2013 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI****modifiant:**

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 9 juillet 2013 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 13 juillet 2012 et 22 mars 2013 et 2 juillet 2013;

*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 12 juillet 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 04 juillet 2013

#### Ordre du jour :

1. 6426 Projet de loi modifiant :
  - a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
  - b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics- Rapporteur : Monsieur Ali Kaes  
- Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
  
2. 6124 Projet de loi concernant l'aménagement du territoire et modifiant :
  1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;
  2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
  3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ;
  4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain- Rapporteur : Monsieur Gilles Roth  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
  
3. Examen des documents européens suivants :  
  
COM (2013) 295 : Communication de la Commission - Les ports : un moteur pour la croissance  
*Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité*  
  
COM (2013) 296 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports  
*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité*  
  
COM (2013) 315 : Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'UE  
COM (2013) 316 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE  
*Les dossiers précités relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 14 juin 2013 et prend fin le 9 septembre 2013.*

COM (2013) 408 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions - Accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen

COM (2013) 409 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne

COM (2013) 410 : Proposition de règlement du Parlement et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen

*Ces trois dossiers font partie du paquet « ciel unique ». Le dossier COM (2013) 408 ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité. Les dossiers COM (2013) 409 et COM (2013) 410 relèvent du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 18 juin 2013 et prend fin le 12 septembre 2013.*

COM (2013) 349 : Proposition de décision du Conseil concernant l'approbation, au nom de l'UE, du protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007

*Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité.*

#### 4. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Ali Kaes, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Dawid Gawlik, Mme Françoise Kuth, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

### **1. 6426 Projet de loi modifiant a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics**

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 2 juillet 2013 et constatent que l'amendement dont ils ont saisi la Haute Corporation en date du 17 juin dernier ne donne pas lieu à observation de sa part.

Monsieur le Rapporteur présente ensuite son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

Ce projet de rapport ne soulève pas de question de la part de la commission parlementaire et est adopté à l'unanimité des membres présents.

Le modèle de base est proposé pour les débats en séance plénière.

- 2. 6124 Projet de loi concernant l'aménagement du territoire et modifiant :**
- 1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;**
  - 2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;**
  - 3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ;**
  - 4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain**

Une version modifiée du projet de rapport, telle que reprise dans le document parlementaire 6124<sup>18</sup>, est soumise au vote de la Commission. Elle est adoptée à la majorité des membres présents, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* votant contre.

Le modèle n°1 est proposé pour les débats en séance plénière.

- 3. Examen des documents européens suivants :**
- COM (2013) 295 : Communication de la Commission - Les ports : un moteur pour la croissance**
- COM (2013) 296 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services des services portuaires et la transparence financière des ports**
- COM (2013) 315 : Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'UE**
- COM (2013) 316 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences en matière de réception par type pour le déploiement du système eCall embarqué et modifiant la directive 2007/46/CE**
- COM (2013) 408 : Communication de la commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions - Accélérer la mise en œuvre du ciel unique européen**
- COM (2013) 409 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne**
- COM (2013) 410 : Proposition de règlement du Parlement et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen**
- COM (2013) 349 : Proposition de décision du Conseil concernant l'approbation, au nom de l'UE, du protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007**

Le document COM (2013) 295 est une communication de la Commission concernant les activités portuaires maritimes.

L'Union est extrêmement dépendante des ports maritimes pour les échanges commerciaux avec le reste du monde et au sein de son marché intérieur. Par eux transitent 74% des importations et exportations de marchandises et 37% des échanges au sein de l'Union. Les ports garantissent la continuité territoriale de l'Union en assurant des services de trafic maritime régional et local reliant les régions périphériques et insulaires. Ils forment les nœuds d'échange à partir desquels peuvent être organisés les flux logistiques multimodaux du réseau transeuropéen de transport, à l'aide de liaisons par transport maritime à courte distance, par rail et par navigation intérieure afin de réduire la congestion routière et la consommation d'énergie.

Il est donc nécessaire de disposer d'infrastructures portuaires bien connectées, de services portuaires efficaces et fiables et d'un système transparent de financement des ports. La disponibilité d'infrastructures portuaires adéquates, la prestation de services portuaires performants et l'existence de conditions de concurrence équitables sont essentielles pour que l'Union puisse maintenir sa compétitivité sur les marchés mondiaux, améliorer son potentiel de croissance et mettre en place un système de transport européen plus durable et solidaire à l'appui du marché intérieur.

L'établissement d'un réseau de transport totalement intégré se heurte, pour le système portuaire de l'Union, à des écarts de performances d'ordre structurel. Des investissements sont nécessaires pour adapter les infrastructures et installations portuaires aux nouvelles exigences en matière de transport et de logistique et aux perspectives de croissance des volumes de marchandises dans les dix prochaines années, alors que le financement public est limité. Il est indispensable de prendre des mesures pour ne pas laisser échapper l'occasion d'élargir la palette des options offertes aux transporteurs et aux chargeurs et de créer de la croissance et des emplois dans les zones côtières et dans l'Union dans son ensemble.

La communication sous rubrique fait le point sur la politique portuaire européenne et s'appuie sur les progrès accomplis. Elle accompagne et complète une proposition de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports (voir document COM (2013) 296 ci-dessous). Elle recense une série d'actions nécessaires pour exploiter davantage le potentiel des ports, comme par exemple :

- exploiter pleinement les nouvelles orientations du réseau transeuropéen et les instruments financiers de l'UE pour améliorer les connexions entre les ports et leur arrière-pays et promouvoir la politique portuaire européenne,
- contrôler l'application correcte de la législation européenne en vigueur applicable à l'octroi de contrats de concession et aux ports,
- fournir l'assistance administrative et technique nécessaire au dialogue social,
- présenter de nouvelles initiatives visant à simplifier davantage les procédures administratives dans les ports, notamment les procédures douanières,
- promouvoir les technologies environnementales et le transport maritime à courte distance grâce à des principes communs concernant la modulation des redevances d'infrastructure portuaire.

La Commission s'engage en outre à surveiller les progrès réalisés par rapport aux objectifs définis dans la présente communication, et notamment la progression dans le développement de liaisons multimodales avec l'arrière-pays, la modernisation des services portuaires et la capacité d'attirer de nouveaux investissements.

\*

Le document COM (2013) 296 est une proposition de règlement ayant pour but de régler les questions majeures liées à l'accès au marché des services portuaires, ainsi qu'à la transparence financière et à l'autonomie des ports.

Alors que la nécessité du développement des liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays est clairement définie comme un défi majeur et est déjà prise en compte dans la politique du RTE-T, d'autres défis continuent de se poser actuellement pour les ports du RTE-T. Premièrement, tous les ports RTE-T n'offrent pas les mêmes services de haut niveau. Deuxièmement, le cadre de gouvernance actuel des ports n'est pas toujours suffisamment attractif pour les investisseurs.

L'objectif de la proposition de règlement sous rubrique est de contribuer à un fonctionnement plus efficient, interconnecté et durable du RTE-T en créant un cadre qui améliore les performances de tous les ports et les aide à faire face à l'évolution des exigences en matière de transport et de logistique. Les ports du RTE-T doivent participer au développement du transport maritime à courte distance en tant qu'élément des liaisons intermodales, favorisant ainsi le transport durable. Ils doivent également contribuer à la stratégie Europe 2020 en faveur d'une croissance économe en ressources qui stimulera la croissance des échanges et du transport de marchandises.

La proposition s'intègre dans la politique annoncée par la Commission en 2011 dans le Livre blanc sur les transports sous l'intitulé explicite d'un espace européen unique des transports et de l'accès au marché portuaire. Dans son Livre blanc, la Commission déclare son intention d'examiner les restrictions concernant la fourniture des services portuaires et de renforcer la transparence du financement des ports, en précisant l'affectation des fonds publics aux différentes activités portuaires afin d'éviter toute distorsion de concurrence. La proposition a également été définie comme l'une des actions clés de l'acte pour le marché unique II.

La proposition s'applique à tous les ports du RTE-T puisque, de par leur nature, ils jouent tous un rôle essentiel dans le système de transport européen, soit en facilitant les échanges entre Etats membres, soit en améliorant l'accessibilité régionale des îles ou des régions périphériques. Il convient toutefois de souligner que les principes de non-discrimination et de liberté d'établissement inscrits dans le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi que les règles de concurrence s'appliquent aussi aux autres ports qui, bien qu'ils ne fassent pas partie du réseau transeuropéen, peuvent jouer un rôle important au niveau local ou dans d'autres secteurs que le transport comme la pêche ou le tourisme. Les Etats membres peuvent donc également décider d'appliquer les dispositions de la présente proposition de règlement à ces ports.

Suite à la présentation du document sous rubrique, les membres de la commission parlementaire concluent que celui-ci respecte le principe de subsidiarité.

\*

Les documents COM (2013) 315 et COM (2013) 316 n'ont pas été examinés.

\*

Les documents COM (2013) 408, COM (2013) 409 et COM (2013) 410 font tous trois partie du paquet « Ciel unique ».

Le 11 juin 2013, la Commission européenne a publié ce train de mesures qu'elle voudrait voir prises pour accélérer la réforme du système européen de contrôle de la circulation aérienne. En effet, au regard des prévisions selon lesquelles le nombre de vols devrait augmenter de 50% au cours des 10 à 20 prochaines années, la Commission craint une pénurie de capacités dans le domaine du contrôle aérien. Selon elle, la fragmentation de l'espace aérien européen et l'inefficacité des systèmes de gestion du trafic aérien en Europe entraînent chaque année des surcoûts de l'ordre de 5 milliards d'euros pour les compagnies aériennes et leurs clients. Il y a actuellement 27 systèmes nationaux de contrôle de la circulation aérienne, qui fournissent des services à partir de quelque 60 centres de contrôle aérien, tandis que l'espace aérien est divisé en plus de 650 secteurs. L'espace aérien est organisé autour des frontières nationales et c'est pourquoi il arrive souvent que les vols ne puissent pas emprunter un itinéraire direct. En Europe, un avion parcourt en moyenne 42 km de plus qu'absolument nécessaire à cause de la fragmentation de l'espace aérien, ce qui entraîne un allongement de la durée de vol, des retards, ainsi qu'une consommation de carburant et des émissions de CO2 supplémentaires. De plus, la Commission européenne est d'avis que les technologies actuelles de gestion du trafic aérien datent des années 1950 et sont aujourd'hui dépassées.

Devant ces constats et afin de stimuler la compétitivité du secteur européen de l'aviation, mais aussi créer davantage d'emplois dans les compagnies aériennes et les aéroports, la Commission européenne se propose d'actualiser les quatre règlements créant le ciel unique européen (SES, pour Single European Sky) et de modifier les règles auxquelles est soumise l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Cet ensemble de mesures porte le nom de « paquet SES2+ ». Les principaux éléments des propositions contenues dans le « paquet SES2+ » sont les suivants :

- Améliorer la sécurité et la surveillance : la sécurité reste une priorité dans le secteur de l'aviation. Or, les audits réalisés par l'AESA ont mis au jour d'importantes faiblesses dans la supervision des organisations de contrôle de la circulation aérienne dans les Etats membres. C'est pourquoi la Commission propose de séparer complètement, sur les plans organisationnel et budgétaire, les autorités nationales de surveillance des organisations de contrôle de la circulation aérienne qu'elles supervisent tout en garantissant que les premières disposent de ressources suffisantes pour mener leurs tâches à bien. La Commission européenne veut également attribuer aux compagnies aériennes un nouveau rôle, qui consisterait à ce qu'elles marquent leur accord sur les plans d'investissement des organisations de contrôle de la circulation aérienne, le but étant de faire en sorte que ces plans soient mieux ciblés sur la satisfaction des besoins des clients ;
- Améliorer la gestion du trafic aérien : la réforme du système européen de gestion du trafic aérien est motivée par des objectifs de performance dans quatre grands domaines : la sécurité, l'efficacité économique, la capacité et l'environnement. Ces objectifs sont au cœur du processus de réforme, car ils exigent des organisations de contrôle de la circulation aérienne qu'elles procèdent à des changements et fournissent des services de meilleure qualité à un moindre coût. Ces dernières années, les résultats obtenus au regard des objectifs de performance sont restés en deçà du niveau global d'ambition. Cette situation s'explique par le fait que, dans le système actuel, les Etats membres ont le dernier mot sur les objectifs et l'adoption de mesures correctives dans les cas où les objectifs ne sont pas atteints. La proposition de la Commission veut renforcer le système de performance, en rendant la fixation des objectifs plus indépendante et plus transparente et en augmentant les possibilités de faire respecter les objectifs fixés. Elle veut ainsi permettre à la Commission de jouer un rôle accru dans la définition d'objectifs ambitieux. Parallèlement, elle envisage de renforcer l'indépendance de l'organe d'évaluation des performances et d'infliger des sanctions lorsque les objectifs ne sont pas atteints ;

- Rendre possible les partenariats industriels : la Commission souhaite remplacer l'actuelle mosaïque de 27 blocs nationaux par un réseau de blocs régionaux plus vastes, des blocs dits d'espace aérien fonctionnels ou FAB, afin de gagner en efficacité, de diminuer les coûts et de réduire les émissions. Les Etats membres auraient dû créer ces FAB jusqu'en décembre 2012, mais la Commission européenne a constaté qu'aucun des neuf FAB qui ont été établis n'est totalement opérationnel. Elle envisage donc d'ouvrir des procédures d'infraction à l'encontre de tous les Etats membres en ce qui concerne les FAB, notamment dans les cas où les réformes ne progresseraient pas dans les prochains mois. Elle admet toutefois que ces FAB manquaient de souplesse et propose donc de faire en sorte que la coopération entre les prestataires de services dans le cadre des FAB puisse s'établir de manière plus flexible, pour leur permettre de créer des partenariats industriels et de collaborer avec un éventail élargi de partenaires en vue d'être plus performants ;
  
- Séparer les services de contrôle de leurs services d'appui : la Commission propose d'offrir de nouvelles possibilités d'activité aux entreprises désireuses de fournir des services d'appui aux organisations de contrôle de la circulation aérienne. Les services d'appui tels que les services météorologiques, les services d'information aéronautique, de communication, de navigation ou de surveillance devraient, selon la Commission, être séparés pour pouvoir faire l'objet d'appels d'offres ouverts et transparents, conformément aux règles habituellement applicables à la passation de marchés. Les services essentiels de contrôle de la circulation aérienne, quant à eux, sont des monopoles naturels et ne seront pas concernés par les nouvelles dispositions. Ce sont les services d'appui qui sont en cause parce qu'ils constituent, de l'avis de la Commission, le principal facteur de coût de la gestion du trafic aérien et qu'ils peuvent être fournis par des opérateurs monopolistiques sans qu'une évaluation appropriée des coûts et des avantages ait été réalisée. D'après des estimations prudentes, l'introduction des règles habituellement applicables aux marchés publics devrait déboucher sur des économies de l'ordre de 20% ;
  
- Renforcer le rôle du gestionnaire de réseau : le rôle d'Eurocontrol sera renforcé, afin qu'il puisse fournir des services centralisés en Europe de manière plus efficace. Ce renforcement permettra notamment de raccourcir les trajets, ce qui, à son tour, entraînera une diminution de la consommation de carburant et des émissions globales de polluants dans l'air.

La représentante du Ministère explique aux membres de la Commission du Développement durable que les mesures proposées par le paquet « SES2+ » suscitent l'opposition de la France et de l'Allemagne, les deux Etats membres ayant chacun par le biais de leur ministre en charge des Transports envoyé un courrier au Commissaire Siim Kallas pour lui demander de renoncer à cette réforme, et notamment au projet de séparation des fonctions de régulation et de contrôle qui conduirait à mettre en concurrence les fonctions support du contrôle aérien et engendrerait de fait une importante pression sociale. L'oratrice informe que le Luxembourg soutient cette démarche ; elle explique en outre que le projet de Ciel unique européen qui, à la base, est un projet très attractif en ce sens qu'il a pour but d'instituer une coordination entre les différents services d'aviation civile, a dorénavant perdu toute sa substance et repose à présent uniquement sur des motivations économiques. En outre, le paquet « SES2 » qui date seulement de 2009, n'a pas encore porté tous ses fruits en termes d'efficacité du système pour les usagers. Après un bref échange de vues, les membres de la Commission du Développement durable envisagent de rédiger un avis motivé ou un avis politique dans les meilleurs délais.

\*

Le document COM (2013) 349 est une proposition de décision concernant l'approbation, au nom de l'UE, du protocole de Luxembourg portant sur les questions spécifiques au matériel roulant ferroviaire à la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, adopté à Luxembourg le 23 février 2007. Ladite convention institue un régime uniforme pour la constitution et les effets d'une garantie internationale portant sur certaines catégories de matériels d'équipement mobiles désignés dans des protocoles relatifs aux catégories suivantes : biens aéronautiques, matériel roulant ferroviaire et biens spatiaux.

La convention s'applique lorsque le débiteur est situé dans un Etat contractant. La garantie établie par la convention concerne le bien inscrit, mais aussi les produits d'indemnisation et droits accessoires, et le protocole visé peut prévoir que la convention s'applique à la vente d'un bien. La convention renforce les droits des bénéficiaires de cette garantie unifiée réelle sur des biens d'équipement mobiles dans les cas où le débiteur n'exécute pas ses obligations. Enfin, la convention met en place un système international permettant aux créanciers d'inscrire les garanties portant sur les différentes catégories de biens d'équipement mobiles, en donnant la priorité à la garantie inscrite du créancier.

La Convention contient également un protocole ferroviaire définissant certaines règles relatives à la priorité et à la force exécutoire des garanties internationales inscrites pour certains types de créanciers finançant du matériel roulant. Ce protocole ferroviaire :

- offre aux créanciers des mesures spécifiques en cas d'inexécution des obligations,
- propose plusieurs variantes pour ce qui est des mesures en cas d'insolvabilité du débiteur,
- crée un registre international accessible en ligne,
- établit une autorité de surveillance,
- autorise à certaines conditions les Etats contractants à faire des déclarations relatives à des exemptions de service public.

Le protocole ferroviaire, une fois adopté, soutiendra les nouveaux investissements réalisés dans le matériel roulant au sein de l'UE, pour le plus grand bénéfice des opérateurs et du public. Il sous-tend ainsi le programme de l'UE en faveur de la croissance, en ce sens qu'il encourage la poursuite des investissements dans les infrastructures et soutient l'emploi dans le secteur de la construction également.

Luxembourg, le 15 juillet 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

42



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 12 juin 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 4 juin 2013
2. 6124 Projet de loi concernant l'aménagement du territoire et modifiant :
  1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;
  2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
  3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ;
  4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain- Rapporteur: Monsieur Gilles Roth  
- Examen du troisième avis complémentaire du Conseil d'Etat
3. 6532 Projet de loi
  1. portant approbation de l'accord dénommé « Abkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel-West », signé à Luxembourg le 29 octobre 2012;
  2. sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire allemand entre Igel et Igel-West- Rapporteur: Monsieur Fernand Boden  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 6426 Projet de loi modifiant a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics ; b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics  
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes  
- Continuation de l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
5. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth, M. Roland Schreiner

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

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Dawid Gawlik, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Lydia Mutsch

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

## **1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 4 juin 2013**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 4 juin 2013 est approuvé.

- 2. 6124 Projet de loi concernant l'aménagement du territoire et modifiant :**
- 1. la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes ;**
  - 2. la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;**
  - 3. la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ;**
  - 4. la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain**

Les membres de la Commission procèdent à l'examen du troisième avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 4 juin 2013. Cet avis a été émis suite aux amendements parlementaires des 2 et 8 mai 2013.

Pour rappel, en date du 2 mai 2013, la commission parlementaire a communiqué au Conseil d'Etat un amendement au projet de loi sous rubrique. En date du 8 mai 2013, elle lui a fait parvenir une version légèrement modifiée de l'amendement du 2 mai 2013. L'amendement en question prévoit l'ajout d'un nouveau paragraphe 8 à l'article 19 du projet. Ce nouveau paragraphe 8 comporte les dérogations par rapport aux exigences des paragraphes 5 et 7 du même article. Donnant suite à une suggestion du Conseil d'Etat, la commission parlementaire y prévoit la possibilité pour les communes de faire aboutir la procédure d'adoption d'un plan d'aménagement général nonobstant l'entrée en vigueur d'un plan directeur sectoriel avant l'aboutissement de cette procédure, même si ce plan comporte des prescriptions imposant des changements du projet communal d'aménagement général.

Le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec le principe de l'amendement. Si la dérogation prévue par rapport au paragraphe 5 ne donne pas lieu à observation de sa part, il note que la commission parlementaire entend restreindre l'effet de la seconde dérogation en ne faisant jouer celle-ci que par rapport à l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 7. C'est-à-dire que l'obligation de « *standstill* » prévue par cet alinéa ne devra pas être respectée tant que perdurera le délai accordé à la commune pour aligner son plan d'aménagement général aux prescriptions du plan directeur sectoriel. Par contre, il ne sera pas permis au bourgmestre de délivrer des autorisations de construire, si celles-ci ne sont pas conformes aux exigences du

plan directeur sectoriel. En attendant que le plan d'aménagement général soit rendu conforme aux prescriptions du plan directeur sectoriel, le bourgmestre sera dès lors seul responsable pour veiller à la conformité des permis de construire aux prescriptions du plan directeur sectoriel, peu importe ce que dispose à cet effet le plan d'aménagement général communal.

Alors qu'en vertu de l'article 25 du projet de loi le bourgmestre risque d'engager sa responsabilité pénale en cas de méprise sur les prescriptions du plan directeur sectoriel, la Haute Corporation craint que la prudence ne commande aux responsables communaux de s'abstenir plutôt que de risquer une condamnation pénale en cas de délivrance d'une autorisation de construire non conforme aux exigences du plan directeur sectoriel. Dans ces conditions, elle se demande s'il ne serait pas préférable de faire déroger les dispositions du nouveau paragraphe 8 à l'ensemble des exigences du paragraphe 7 et propose le libellé suivant :

*« Au cas où le vote du conseil communal sur le projet d'aménagement général prévu à l'article 10 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est intervenu avant la date de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel, la commune peut mener à bonne fin la procédure d'adoption de ce plan d'aménagement général par dérogation aux dispositions du paragraphe 5 et du paragraphe 7. Dans ce cas, la commune doit assurer la mise en conformité de son plan d'aménagement général avec le plan directeur sectoriel conformément aux dispositions de l'article 8 de la loi précitée du 19 juillet 2004, en respectant à cet effet un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel. »*

Suite à un bref échange de vues, la Commission décide de ne pas suivre cette proposition, étant donné que les craintes du Conseil d'Etat ne se justifient plus au regard de la décision prise au cours de la réunion du 17 avril 2013 de modifier également la teneur de l'article 25 du projet de loi.

\*

Les membres de la Commission chargent Monsieur le Rapporteur de rédiger son projet de rapport en vue de son adoption lors de la réunion du 3 juillet prochain.

### **3. 6532 Projet de loi**

**1. portant approbation de l'accord dénommé « Abkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel-West », signé à Luxembourg le 29 octobre 2012;**

**2. sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire allemand entre Igel et Igel-West**

Monsieur le Président-Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6532<sup>2</sup>. Suite à une légère modification rédactionnelle, ce projet est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle n°1 pour les débats en séance publique.

**4. 6426 Projet de loi modifiant a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics ; b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics**

Les membres de la Commission poursuivent l'examen du projet de loi sous rubrique, examen entamé au cours de la réunion du 22 mai dernier. Informés d'un entretien informel que les responsables du Ministère ont eu avec le Conseil d'Etat, les membres de la Commission décident de revenir sur certaines des décisions prises au cours de ladite réunion et de retenir ce qui suit :

- la Commission confirme sa décision de supprimer la référence à l'article 11<sup>ter</sup> dans l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics et donc de biffer l'article 5 du projet de loi, devenu superfétatoire ;
- pour rappel, le Conseil d'Etat estime que les opérateurs de transports publics n'ont pas qualité d'agir pour le recouvrement des amendes, car la sanction administrative est un acte de puissance publique et ne relève pas des rapports contractuels entre transporteur et voyageur. Il est finalement décidé que les opérateurs de transports publics continueront à recouvrer les amendes, mais qu'ils le feront au nom du ministre. De ce fait, le libellé proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 11<sup>ter</sup> de la loi précitée du 19 juin 2009 est finalement retenu, sauf à maintenir l'expression « *valable au début de son voyage* ». La commission parlementaire ne rejoint en effet pas l'avis du Conseil d'Etat selon lequel l'exigence d'un titre de transport valide au début du voyage est inutile. Elle est au contraire d'avis que la référence au début du voyage a une justification importante et doit être gardée dans le texte. Il s'agit du cas particulier des tickets sms : le client qui fait usage de ce type de ticket doit le valider dès son entrée dans le bus ou dans le train et non pas seulement au moment où il se rend compte qu'un contrôle de tickets est en train d'être fait. De ce fait, l'article 5 du projet de loi (article 6 initial) sera amendé et se lira comme suit :

**Art. 5.-** *Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante :*

**« Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport »**

**Art. 11bis.-** *Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.*

**Art. 11ter.- 1.** *Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport valable au début de son voyage.*

*L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.*

*Si l'usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.*

*2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.*

*3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'usager des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté. Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.*

*4. Le rapport est transmis au ministre. »*

- étant donné que la Commission a finalement choisi de retenir le texte du Conseil d'Etat pour le nouvel article 11<sup>ter</sup>, elle décide en conséquence de suivre également la Haute

Corporation quant au libellé de l'article 4 du projet de loi et d'y omettre la définition du concept d'opérateurs de transports publics. Ainsi, l'article 4 du projet se lira comme suit :

**Art. 4.-** *L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) et un point i) libellés comme suit :*

*«h) « titre de transport»: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'usager le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.*

*i) « opérateurs de transports publics » : le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) et le Syndicat pour le Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE). »*

\*

Le Conseil d'Etat sera informé par courrier des modifications apportées au projet de loi sous rubrique.

## **5. Divers**

Monsieur le Président informe qu'une réunion interparlementaire EUFORES (European Forum for Renewable Energy Sources) se tiendra à Dublin les 20 et 21 juin 2013 et que le Bureau de la Chambre a autorisé la participation d'un membre de la majorité et d'un membre de l'opposition. Il prie les personnes intéressées de contacter le service des relations internationales.

La demande du groupe parlementaire LSAP d'organiser une réunion sur le futur sort de la ligne ferroviaire Ettelbruck-Diekirch sera traitée dans les meilleurs délais. Sur proposition de Monsieur le Ministre, il est cependant retenu de patienter jusqu'à ce que les cinq communes concernées aient rendu leurs avis respectifs en la matière.

La Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP 19) se tiendra à Varsovie du 11 au 22 novembre 2013. Les membres de la Commission du Développement durable décident de faire la demande afin que deux membres de la majorité et deux membres de l'opposition puissent y assister.

Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre informe que le *Mobilitéitspass* (M-Pass) est un abonnement annuel à tarif réduit, destiné aux salariés et commercialisé directement par le *Verkéiersverbond* auprès des entreprises ou des administrations établies sur le territoire du Luxembourg. Lancé en juillet 2009, cet abonnement a pour objectif principal de sensibiliser à la fois les chefs d'entreprises ou d'administrations et les salariés aux transports en commun. Le M-Pass n'est pas en vente libre ; il s'adresse uniquement aux entreprises, associations, ou autres personnes morales, qui achètent les abonnements pour le compte de leur personnel. Des remises de prix plus ou moins importantes sont accordées, en fonction du nombre absolu d'abonnements par entreprise ou en fonction de la part relative du personnel impliqué. En signant une convention M-Pass avec le *Verkéiersverbond*, les entreprises s'engagent à promouvoir les transports en commun et à aborder de manière globale la mobilité de leur personnel.

La prochaine réunion aura lieu le 19 juin 2013.

Luxembourg, le 18 juin 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden





## **Commission du Développement durable**

### **Procès-verbal de la réunion du 22 mai 2013 (10h30)**

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013
2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)  
- Désignation d'un rapporteur
4. 6572 Projet de loi
  - a. concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) No 649/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux
  - b. abrogeant la loi du 28 mai 2009 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 689/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux- Désignation d'un rapporteur
5. 6426 Projet de loi modifiant :
  - a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
  - b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz  
- Désignation d'un nouveau rapporteur  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
6. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes  
- Examen du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
7. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West  
- Rapporteur: Monsieur Fernand Boden

- Continuation de l'examen du projet de loi

8. Présentation par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures du deuxième plan d'action en matière de changement climatique

9. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner

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

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

M. Georges Gehl, M. Henri Haine, M. Guy Heintz, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

### **1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 8 mai 2013 est approuvé.

### **2. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**

Monsieur Ali Kaes est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

### **3. 6569 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange - Phase I : travaux préparatoires)**

Monsieur Ali Kaes est désigné Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

- 4. 6572 Projet de loi**  
**a. concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) No 649/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux**  
**b. abrogeant la loi du 28 mai 2009 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 689/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 concernant les exportations et importations de produits chimiques dangereux**

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

- 5. 6426 Projet de loi modifiant :**  
**a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**  
**b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics**

Après avoir désigné Monsieur Ali Kaes Rapporteur du projet de loi sous rubrique en remplacement de Monsieur Marc Spautz, les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat. Cet avis date du 22 mars 2013 et a été émis à la suite d'une série d'amendements parlementaires envoyée au Conseil d'Etat en date du 28 novembre 2012.

L'amendement 1 avait pour objet de modifier l'intitulé du projet de loi suite à l'inscription des sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics. Ce nouvel intitulé ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

L'amendement 2 avait pour objet d'introduire, outre quelques adaptations mineures nécessaires aux articles 1<sup>er</sup>, 2 et 9, un nouveau Chapitre III dans la loi précitée du 19 juin 2009 prévoyant les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière ainsi que les procédures y relatives, tel que préconisé par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 juillet 2012. Ainsi :

- le nouvel article 3 modifie l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 19 juin 2009 en vue d'adapter l'objet de la loi. Cette adaptation n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat ;
- le nouvel article 4 ajoute deux nouvelles définitions (« *titre de transport* » et « *opérateurs de transports publics* ») à l'article 2 de la loi du 19 juin 2009. Le Conseil d'Etat marque son accord avec la définition du titre de transport, mais il s'interroge sur la nécessité de définir le concept d'opérateurs de transports publics, alors que, dans le texte qu'il propose pour le nouvel article 11<sup>ter</sup>, ce concept est omis. De l'avis des responsables gouvernementaux, la définition serait pourtant à maintenir étant donné que, dans le texte proposé par la Commission parlementaire, le concept d'opérateurs de transports publics est bel et bien prévu ;
- le nouvel article 5 adapte l'article 9 concernant les infractions pour tenir compte de l'article 11<sup>ter</sup> qui sera introduit dans la loi du 19 juin 2009. Le Conseil d'Etat déclare ne pas comprendre la logique consistant à ajouter une référence à l'article 11<sup>ter</sup> dans l'article 9 sur le constat des infractions pénales sans prévoir également cette référence dans l'article 8 qui détermine les infractions. Les responsables du Ministère ne suivent pas le

raisonnement du Conseil d'Etat et sont d'avis qu'il est impossible d'insérer une référence à l'article 11ter dans l'article 8 de la loi de 2009 qui dispose que : « *Sont punis d'une amende de 25 à 250 euros :*

- *le non-respect de l'interdiction prévue à l'article 5, paragraphe 3;*
- *le refus d'obtempérer à l'injonction de quitter le véhicule ou de s'éloigner des lieux faite par un agent de service conformément à l'article 5, paragraphe 1er, ou par un membre de la police grand-ducale ou par un agent de l'administration des douanes et accises conformément à l'article 5, paragraphe 2; ainsi que*
- *le refus d'exhiber une pièce d'identité. »*

De plus, le Conseil d'Etat ne comprend pas l'articulation du mécanisme de sanctions administratives prévu dans le nouvel article 11ter avec le régime de sanctions pénales prévu dans les articles 8 et 9. Il se demande si les auteurs de l'amendement entendent cumuler le régime des sanctions et rappelle qu'au regard de la règle du *non bis in idem*, la sanction pénale devrait exclure la sanction administrative. Dans ce contexte, il réserve sa position par rapport à la dispense du second vote constitutionnel. Ici encore, les responsables du Ministère déclarent ne pas suivre la logique du Conseil d'Etat et expliquent qu'aucun cas de *non bis in idem* ne se pose car l'amende prévue à l'article 8 punit le refus d'exhiber une pièce d'identité tandis que l'amende de l'article 11ter punit l'absence d'un titre de transport valable : deux faits différents susceptibles d'être punis par deux peines différentes.

Les membres de la commission parlementaire procèdent donc à un échange de vues sur la marche à suivre et se demandent s'il conviendrait plutôt de maintenir la référence à l'article 11ter ou de la supprimer. Si un intervenant exprime sa préférence pour le maintien de la référence à l'article 11ter, car il est d'avis que les contrôleurs ont un métier difficile et il craint que leur autorité ne soit dénigrée sans cette référence, les autres membres de la Commission sont plutôt d'avis qu'il conviendrait de la supprimer. En effet, dans la pratique, la situation sur le terrain sera strictement identique à celle qui existe actuellement : si, lors du contrôle des titres de transport, un client refuse d'exhiber une pièce d'identité au contrôleur, un officier et agent de police judiciaire ou un agent de l'ADA peut être appelé et contraindre le client à exhiber son identité. Ainsi, si la référence à l'article 11ter est supprimée, la seule différence est que le contrevenant se verra uniquement imposer une amende administrative (pour ne pas posséder de titre de transport valable) et non pas une amende pénale supplémentaire (pour avoir refusé de présenter sa carte d'identité au contrôleur). Il est finalement décidé de supprimer la référence à l'article 11ter dans l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 et donc de biffer l'article 5 du projet de loi, devenu superfétatoire ;

- le nouvel article 6 introduit un Chapitre III dans la loi du 19 juin 2009, composé des articles 11bis et 11ter, dont l'objet est la sanction des voyageurs en situation irrégulière et la procédure y relative.

Le Conseil d'Etat propose le texte suivant pour le Nouvel article 11bis de la loi du 19 juin 2009 :

**Art. 11bis.** *Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics. »*

La commission fait sienne cette proposition.

Pour ce qui est de l'article 11ter, la Commission du Développement durable a proposé le texte suivant :

**Art. 11ter.- 1.** *Tout usager des transports publics doit être muni d'un titre de transport, valable au début de son voyage, avant d'utiliser les services de transports publics.*

*L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport à l'agent de service, valable au début de son voyage, sans l'avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.*

2. L'agent de service qui constate qu'un usager qui ne dispose pas de titre de transport en vertu du paragraphe 1, est démuné de moyens de paiement ou qui refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat l'usager est sommé par écrit par l'opérateur de transport public concerné d'acquiescer le montant précité.

Si l'usager ne réagit pas à la première sommation endéans un mois, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.

3. Afin de pouvoir dresser le constat prévu au paragraphe 2, l'agent de service est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

4. Si l'usager a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse :

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié ;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale ;
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit ;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne ;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée ;
- l'utilisation d'un titre de transport acquis après le début du voyage.

Le Conseil d'Etat propose quant à lui le texte suivant :

**Art. 11ter.** 1. Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport.

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'usager présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'usager et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'usager en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'usager des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes :

- il estime que l'exigence d'un titre de transport valide au début du voyage est inutile. En effet, ce qui est déterminant, dans une optique de contrôle et de répression, est l'existence d'un titre au moment où l'agent effectue le contrôle. Par ailleurs, si certains opérateurs acceptent une régularisation en cours de voyage, il n'est pas logique, dans les cas où cette possibilité est prévue, de se référer au début du voyage. Les membres de la commission parlementaire sont au contraire d'avis que la référence au début du voyage a une justification importante et doit être gardée dans le texte. En effet, il s'agit du cas particulier des tickets sms : le client qui fait usage de ce type de ticket doit le valider dès son entrée dans le bus ou dans le train et non pas seulement au moment où il se rend compte qu'un contrôle de tickets est en train d'être fait. C'est notamment pour cette raison et parce qu'ils sont d'avis que la version de texte proposée par le Conseil d'Etat est extrêmement simplifiée et ne comporte pas assez de nuances, que les membres de la Commission décident de ne pas retenir le texte suggéré par la Haute

Corporation, mais de maintenir le texte qu'ils avaient établi initialement, quitte à y apporter quelques modifications pour suivre certaines remarques du Conseil d'Etat ;

- le Conseil d'Etat évoque le problème de l'imposition d'une amende administrative à un mineur et estime aléatoire d'envisager l'exécution d'une sanction administrative contre le mineur. Afin de régler ce problème, il propose d'ajouter à l'article 11<sup>ter</sup> un paragraphe 5 ayant la teneur suivante :  
« (5) Si l'usager des transports publics est un mineur d'âge, l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> ne s'applique pas. Le ministre peut adopter la décision visée à l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> selon la procédure y prévue. »  
En effet, l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup> donne au ministre le droit d'adopter une décision motivée interdisant l'accès aux moyens de transport public, en tout ou en partie pour une durée ne dépassant pas un an. Cette décision pourrait, selon les circonstances, être appliquée à l'encontre du mineur qui ne dispose pas de titre de transport valide.  
De l'avis des membres de la Commission, la proposition du Conseil d'Etat n'est pas à suivre. En effet, la minorité n'est pas une cause d'irresponsabilité. L'article 1310 du Code civil exprime ce principe de manière claire qu'encore indirecte. La jurisprudence a dégagé l'âge à partir duquel le mineur avait le discernement nécessaire pour être conscient des implications de ses actes à l'âge de fréquenter l'école, c'est-à-dire six ou sept ans. D'ailleurs, une condamnation à l'égard du mineur est exécutoire sur ses propres biens, sauf insuffisance où le patrimoine des parents est alors en cause. En outre, l'affirmation que le mineur d'âge n'a pas de patrimoine ou à tout le moins n'en a pas la capacité d'exercice est incorrecte. Il est en effet admis en doctrine et en jurisprudence que le mineur dispose d'un patrimoine propre sur lequel il peut seul accomplir les actes de la vie courante ;
- aux yeux du Conseil d'Etat, le montant de 150 euros peut paraître élevé, d'autant plus qu'il n'est pas distingué selon la gravité du fait. La Haute Corporation pourrait concevoir que le taux de l'amende soit fixé à un niveau inférieur à 150 euros ; elle admet pourtant qu'une modulation du taux de l'amende en fonction des distances parcourues ou à parcourir est difficile à mettre en pratique et pose problème au regard du principe de la prévisibilité de l'amende. Les membres de la commission parlementaire sont d'avis qu'il faut une amende suffisamment élevée pour prévenir la fraude dans ce domaine. 150 euros paraît adapté en l'occurrence alors qu'une amende trop dérisoire n'aura pas l'effet souhaité ;
- en ce qui concerne le recouvrement des amendes, le Conseil d'Etat estime que les opérateurs de transports publics n'ont pas qualité pour agir, alors que la sanction administrative est un acte de puissance publique et ne relève pas des rapports contractuels entre transporteur et voyageur. Il propose donc que le recouvrement des amendes soit opéré de manière centralisée par application du droit commun des amendes en matière administrative, tel que prévu à l'article 27 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat. Les responsables du Ministère ne sont pas d'accord avec cette proposition. De leur avis, il est administrativement inimaginable que le Ministère prenne en charge le recouvrement des amendes. En effet, les seuls CFL ont actuellement un service de 4 employés à temps plein pour le traitement des dossiers en question. Suite à ces explications, les membres de la Commission rejoignent l'avis des responsables du Ministère et décident d'ignorer la remarque du Conseil d'Etat ;
- l'article 11<sup>ter</sup> proposé par le Conseil d'Etat ne prévoit pas de règles spécifiques en cas de fraude ou d'usage de faux. Il faut savoir que les cas de figure visés au paragraphe 4, tel que proposé dans les amendements, sont susceptibles de constituer des faux au sens des articles 196 et suivants du Code pénal. Comme exposé ci-dessus, le cumul de sanctions administratives et pénales pose problème. Le Conseil d'Etat voit deux

solutions. Soit omettre toute référence au faux et s'en remettre à l'application du droit commun, soit prévoir une infraction particulière qui sera consacrée de préférence dans le Code pénal. En ce qui concerne le principe *non bis in idem* soulevé par le Conseil d'Etat, les membres de la commission parlementaire envisagent de supprimer le bout de phrase « *sans préjudice de poursuites pénales éventuelles* ». Ils décident cependant de réserver leur décision et d'éventuellement reformuler le paragraphe 4, afin d'opérer une nuance entre le fait de voyager sans ticket et celui de voyager avec un titre de transport falsifié ;

- suite à une question afférente, Monsieur le Ministre déclare ne pas savoir avec exactitude le montant annuel recouvert grâce aux amendes. En effet, comme discuté ci-dessus, le recouvrement n'est pas géré de manière centralisée. L'on sait cependant que quelque 5.000 dossiers sont gérés annuellement par les CFL. Si l'on estime qu'en moyenne, une amende permettra de recouvrer entre 25 et 30 euros, le montant recouvert par les CFL se situe donc entre 125 et 150.000 euros ;
- si ce chiffre de 5.000 dossiers peut paraître élevé, il faut cependant l'appréhender proportionnellement aux 25 millions de passagers qui empruntent les véhicules des CFL chaque année ;
- d'une manière générale, les contrôles sont moins fréquents dans les bus que dans les trains où ils ont lieu systématiquement. A cet égard, Monsieur le Ministre informe que le nombre de contrôles dans les bus sera prochainement augmenté, à la faveur d'un relèvement sensible du budget afférent.

\*

L'examen des articles du projet de loi sera poursuivi au cours d'une prochaine réunion.

**6. 6493    Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

**7. 6532    Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West**

Sur proposition de Monsieur le Président, les membres de la Commission décident d'examiner les projets de loi n°6493 et n°6532 au cours de la réunion qui aura lieu le 22 mai à 14h00.

**8.           Présentation par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures du deuxième plan d'action en matière de changement climatique**

Monsieur le Ministre délégué présente le nouveau plan d'action national en matière de protection du climat. Pour les détails exhaustifs de son exposé, il est prié de se référer aux deux documents joints en annexe du présent procès-verbal.

Le but de ce deuxième plan d'action est de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Luxembourg de 20% jusqu'en 2020. Le plan d'action se base sur six mesures prioritaires :

- les énergies renouvelables ;
- l'efficacité énergétique ;
- la mobilité ;
- la restructuration du système d'impôts ;
- la mise en œuvre d'instruments financiers plus efficaces et plus justes d'un point de vue social ;
- l'amélioration de l'information et de la communication.

Elaboré en tant que mise en œuvre du plan national pour un développement durable et en considération des résultats du Partenariat pour l'environnement et le climat, ce deuxième plan d'action national prend en compte la transversalité de la thématique « protection du climat » et s'appuie sur les plans d'action nationaux existants pour l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, actuellement en phase de révision, ainsi que sur le « paquet logement » et la stratégie globale pour une mobilité durable.

Les membres de la commission parlementaire conviennent de procéder à un échange de vues en la matière au cours d'une prochaine réunion.

Luxembourg, le 27 mai 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

# 2. Nationaler Aktionsplan Klimaschutz

22 Mai 2013

Aménagement & territoire  
Environnement  
Transports  
Travaux publics

Pour  
un développement  
durable



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

## Einführung

Im Jahr 2006 hat Luxemburg seinen 1. Nationalen Aktionsplan Klimaschutz vorgelegt und damit wichtige Weichen für einen wirksameren nationalen Klimaschutz gestellt. Die nationalen Emissionen, die 2005 ihren absoluten Höhepunkt hatten, sind seither zurückgegangen. Sie liegen aber weiter über dem Kyoto-Budget für das Land und über den Zielwerten, die innerhalb der EU für die Jahre 2013 bis 2020 vereinbart worden sind. Die nationale Klimapolitik steht daher weiterhin vor großen Herausforderungen – dies umso mehr, als mit weiterem wirtschaftlichem und demografischem Wachstum zu rechnen ist und die bedrohliche weltweite Emissionsentwicklung zu raschen Reaktionen bis 2020 zwingt: Bis dahin muss der globale Emissionshöhepunkt überschritten und die Wende eingeleitet sein.

Im Regierungsprogramm 2009 hat die Regierung daher schon einige Schwerpunkte angekündigt, die neben die bereits bestehenden und z.T. ebenfalls neu zu bearbeitenden Pläne und Programme treten sollen, um die nationalen Anstrengungen zur Emissionsminderung zu forcieren. Neben der Erarbeitung einer Klimaanpassungsstrategie und dem Abschluss eines Klimapakts mit den Gemeinden galt dabei das Hauptaugenmerk von vorneherein der Erstellung eines Zweiten Nationalen Aktionsplans zur CO<sub>2</sub>-Minderung. Er steht im Mittelpunkt des aktiven Klimaschutzes und bezieht die Beiträge zur Emissionssenkung, die aus anderen Programmen und Beschlüssen stammen, mit ein – nicht zuletzt diejenigen aus dem Klimapakt mit den Gemeinden.

Seit 2006 haben sich nämlich die planerischen und programmatischen Rahmenbedingungen deutlich verändert. Klimaschutz ist immer stärker zu einer Querschnittsaufgabe geworden. Er ist in die Gesamtperspektive des Nachhaltigkeitsplans (PNDD) eingebunden, er schlägt sich in gesetzlichen Regelungen beispielsweise zum Wohnungsbau, zum Verkehr, zur Energiepolitik sowie in Maßnahmen anderer Bereiche nieder. Und er ist auch Gegenstand anderer Berichtspflichten und Planvorlagen, die den Zielen einer Drosselung des Energieverbrauchs und einer Absenkung der Emissionen dienen, so vor allem die Nationalen Aktionspläne zur Energieeffizienz und zur Förderung Erneuerbarer Energien. Diese sind z.T. parallel zum neuen Aktionsplan Klimaschutz zu überarbeiten. Im Laufe dieser Arbeitsprozesse kann es zu Änderungen in den internationalen Vorgaben, zu neuen Erkenntnissen bezüglich der technisch-wirtschaftlichen Potenziale und der politischen Handlungsspielräume kommen, die ihrerseits wiederum Anpassungen ermöglichen bzw. verlangen.

Der nationale Klimaschutz erschöpft sich daher nicht in der Vorlage des Zweiten Nationalen Aktionsplans. Er ist vielmehr ein dynamischer Prozess, in dem der hiermit vorgelegte neue Plan nicht mehr als einen Zwischenschritt und einen Teilaspekt verkörpert, zugleich aber auch klimarelevante Maßnahmen enthält, über die bereits in anderem Zusammenhang entschieden wurde. Immer wieder gilt es, neue Erkenntnisse zu berücksichtigen, ehrgeizigere Ziele zu setzen und weitergehende Maßnahmen vorzusehen, auch wenn gerade eine Planung zum Abschluss gekommen zu sein scheint. Die globalen Veränderungen und Krisen unserer Zeit verlangen uns auch eine neue Dynamik ab.

Wir werden uns alle gemeinsam – Politik wie Zivilgesellschaft – an diese neue Dynamik und die aus ihr folgenden Konsequenzen gewöhnen müssen. Die langfristige Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, und dazu gehört vor allem die Begrenzung der durch den Treibhausgaseffekt ausgelösten Erderwärmung, stellt eine zentrale Herausforderung für uns alle dar. Sie zwingt uns, immer komplexere Abwägungen vorzunehmen und unsere Entscheidungen fortlaufend daraufhin zu

überprüfen, ob sie das erreichen, was wir uns von ihnen erhoffen, ob sie nicht nur unseren kurzfristigen Bedürfnissen, sondern auch den Ansprüchen kommender Generationen gerecht werden. Wir wissen: Die Art, wie wir leben und wohnen, produzieren und konsumieren sowie unsere Mobilität organisieren, muss sich nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand grundlegend ändern, wenn wir einen gefährlichen Klimawandel noch abwenden wollen. Wir wissen aber noch nicht, wie wir die notwendige Energiewende einleiten und die strukturellen Änderungen, die dafür notwendig werden, umsetzen können, ohne dass dies sich negativ auf andere Nachhaltigkeitsziele und auf unser Luxemburger Gesellschaftsmodell auswirkt.

Trotz langer Erfahrung mit wirtschaftlich-sozialen Konzertierungsprozessen in der Tripartite-Struktur stehen wir beim Nachhaltigkeitsmanagement vor einer neuen Herausforderung. Es gilt, auf einer sehr begrenzten Wissensbasis Entwicklung langfristig zu gestalten, dabei die Einhaltung der Umweltgrenzen zu gewährleisten und die Interessen künftiger Generationen „mitzudenken“, ohne kurzfristig Krisen heraufzubeschwören oder zu verstärken. Dazu müssen wir Neues ausprobieren.

Es reicht nämlich nicht aus, jetzt einzelne Maßnahmen zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu beschließen, die kurzfristig unsere Emissionsbilanz verbessern. Sie sind zweifellos notwendig, helfen uns allein aber nicht dabei, überkommene Strukturen zukunftsfähig zu machen. Wir müssen uns von lieb gewordenen Gewohnheiten in Politik und Gesellschaft trennen und die strukturellen Voraussetzungen dafür schaffen, dass wir dem immer schnelleren globalen Wandel gewachsen sind und in diesem Rahmen auch einen unserer Verantwortung und unseren Möglichkeiten entsprechenden Beitrag zum Klimaschutz leisten können. Wir müssen die Strukturen für eine langfristige Wende schaffen: Infrastrukturen, Budgetstrukturen, Planungs- und Vollzugsstrukturen, Informations- und Kommunikationsstrukturen. Und wir müssen *jetzt* damit beginnen – die Nachhaltigkeitsherausforderungen lassen uns nicht beliebig viel Zeit.

Mit der Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie, mit Aktionsplänen für Energieeffizienz und Erneuerbare Energien, einem Weißbuch zur Energiestrategie, mit dem *paquet logement*, mit den Arbeiten an räumlichen und sektoriellen Plänen und anderen Aktivitäten haben wir bereits wichtige Fortschritte erzielt. Von besonderer Bedeutung werden künftig Verbesserungen in der Governance werden. Dabei geht es nicht zuletzt darum, unsere Bürger stärker als dies bei den politischen Wahlen möglich ist, in den Planungs- und Willensbildungsprozess einzubeziehen, in dem über wichtige Weichenstellungen für die Zukunft unseres Landes diskutiert und verhandelt wird. Wir wollen von ihrem Wissen und von ihren Zukunftsvorstellungen profitieren, aber auch die gemeinsame Einsicht in Änderungsnotwendigkeiten und ihre Konsequenzen wecken. Erfolgreich werden wir die Nachhaltigkeitsprobleme mit ihren Zukunftschancen ohnehin nur bewältigen, wenn wir zu einem breiten gesellschaftlichen Konsens finden. Das setzt neue Plattformen und Kooperationsmechanismen im Sinne besserer Governance voraus. Die Grundlagen dafür können nur in einem offenen Diskurs zwischen Politik und Zivilgesellschaft gelegt werden.

Wir haben mit dem Partenariat für Umwelt und Klimaschutz, in dem die Regierung nicht nur mit Unternehmen und Gewerkschaften, sondern auch mit Umwelt- und Dritt-Welt-NGOs zusammenarbeitet, einen ersten Versuch in diese Richtung unternommen. Im Partenariat sind die strategischen Perspektiven für den Zweiten Nationalen Aktionsplan und einige der dahinter liegenden Grundsatzthemen erörtert und in Arbeitsgruppen instrumentell vertieft worden. Aus der gemeinsamen Arbeit, wenngleich nicht immer in vollem Konsens, sind wesentliche Teile dieses

Aktionsplans hervorgegangen; der Prozess ist in einem Synthesedokument und im paquet climat dokumentiert worden.

Einig waren wir uns im Partenariat darüber, dass die Klimakrise nur global überwunden werden kann, und das heißt, wenn alle Staaten in eine künftige Klimavereinbarung einbezogen werden. Auch Entwicklungs- und Schwellenländer müssen mitmachen – von den USA ganz zu schweigen. Aber – und auch das war Konsens im Partenariat: Luxemburg muss von seinem hohen Emissionssockel runter und sowohl in einer weltweiten Vereinbarung als auch im EU-Rahmen einen seiner Emissionsverantwortung und seinen Fähigkeiten entsprechenden Beitrag zum Klimaschutz übernehmen. Dabei sollen Maßnahmen, die im Inland zu endgültigen Emissionsminderungen führen, den Vorrang haben vor Maßnahmen, die nur zu einer Verlagerung der Emissionen führen und vor der Nutzung flexibler Mechanismen. Der Zweite Nationale Aktionsplan zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung ist ein weiterer Schritt auf diesem Wege – unsere gemeinsamen Anstrengungen werden aber weiter gehen müssen.

Die Erfahrungen mit dem Klimapartenariat haben uns bewogen, den partnerschaftlichen Austausch fortzusetzen und über eine institutionalisierte Form der Einbeziehung zivilgesellschaftlicher Gruppen und Interessen in die Prozesse zur Vorbereitung von Planungen und Entscheidungen von nachhaltigkeitspolitischer Bedeutung gemeinschaftlich nachzudenken. Auch insoweit werden wir den eingeschlagenen Weg fortsetzen, ohne damit an die politische Zuständigkeit und Verantwortung zu rühren. Ein Vorschlag zur Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeitsgremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission soll demnächst vorgelegt werden.

# I. Klimaherausforderung und Verpflichtungen

## 1. Der internationale Rahmen

Das Weltklima ist bedroht. Der Klimawandel gefährdet die natürlichen Lebensgrundlagen künftiger Generationen und ruft bereits jetzt hohe Schäden in aller Welt hervor. Dem Kampf gegen Klimaveränderungen gebührt daher höchste Priorität.

Die internationale Staatengemeinschaft hat mit der Unterzeichnung der Klimarahmenkonvention in Rio einen völkerrechtlich verbindlichen Rahmen für den Umgang mit dieser Herausforderung geschaffen – dies ist nunmehr fast 20 Jahre her. Im Kyoto-Protokoll sind wichtige erste Schritte zur Konkretisierung verbindlicher Reduktionsziele für wichtige Treibhausgasemissionen zumindest für viele Industrieländer vereinbart worden – auch das liegt mittlerweile mehr als 15 Jahre zurück. Seither sind die Versuche, zu einem neuen und weiter reichenden globalen Abkommen mit dezidierten Vorgaben zu gelangen, weitgehend im Sande verlaufen.

Dabei hat sich in diesen 15 bis 20 Jahren die Gewissheit der Wissenschaftler verstärkt, dass die bisherigen Bemühungen völlig unzureichend sind und wir auf eine dramatische Erderwärmung mit unabsehbaren Folgen zusteuern. Es bleibt nur noch ein schmales Zeitfenster, um diese Entwicklung umzukehren und mit Hilfe von Innovation und echter Einsparung und vor allem mit dem Ausstieg aus der fossilen Energie die Klimafolgen auf ein noch erträgliches Maß zu begrenzen. Dieses gerade noch verträgliche Maß wird gegenwärtig mit einer Erwärmung von nicht mehr als 2 Grad Celsius gegenüber der vorindustriellen Periode gleichgesetzt. Nach langen Bemühungen ist dieses Ziel auf dem Klimagipfel in Cancun im Dezember 2010 zumindest in die UNO-Vereinbarungen aufgenommen worden. National haben wir uns auf dieses Ziel bereits in der Regierungserklärung von 2009 festgelegt. Es ist für uns die wichtigste Orientierungsmarke für unsere Klimaschutzanstrengungen.

Wissenschaftliche Abschätzungen (z.B. WBGU Deutschland) kommen inzwischen zu dem Ergebnis, dass das 2-Grad-Ziel mit einer mittleren Wahrscheinlichkeit nur noch realisiert werden kann, wenn innerhalb der kommenden 40 Jahre bis 2050 weltweit insgesamt nicht mehr als 750 Mrd. t CO<sub>2</sub>e emittiert werden. Gegenwärtig liegen die Jahresemissionen nach den neuesten IEA-Angaben aber bei über 30 Mrd. t CO<sub>2</sub>e. Ohne deutliche Senkungen würde das Globalbudget also nur noch für rund 25 Jahre reichen. Um den ärmeren Ländern überhaupt noch eine Entwicklungsperspektive zu eröffnen, müssten die Industrieländer ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen daher schon bis 2020 halbieren, wobei mindestens 35 % der Reduktion im eigenen Land und der Rest in Kooperation mit Entwicklungsländern stattfinden könnte. Und auch das IPCC sieht das 2-Grad-Ziel nur als erreichbar an, wenn der Höchststand der weltweiten Treibhausgasemissionen spätestens 2020 erreicht ist und die Emissionen global bis zum Jahr 2050 um mindestens 50% gegenüber dem Jahr 1990 gesenkt und danach weiter zurückgeführt werden. Dies hätte zur Folge, dass die Industrieländer ihre Emissionen bis 2050 drastisch um 80-95% vermindern müssen. Legt man die aktuellen Bevölkerungsvorausschätzungen zugrunde, müssten dann die weltweiten durchschnittlichen Treibhausgasemissionen pro Kopf und Jahr auf ungefähr 2 t CO<sub>2</sub>e gesenkt werden.

Diesen Notwendigkeiten und Perspektiven zum Trotz haben sich die weltweiten Entwicklungen weiter verschlechtert:

- Der Energieverbrauch und die von ihm ausgehenden Treibhausgasemissionen sind weiter angestiegen. Die Zuwachsrate der Treibhausgas-Emissionen ist in den vergangenen 10 Jahren

sogar größer als in den pessimistischsten Zukunftsszenarien des Klimarates der Vereinten Nationen in den neunziger Jahren unterstellt; sie wuchsen mehr als drei Mal so stark wie in den 1990er Jahren. Sie nehmen auch pro Kopf zu, obgleich sie deutlich reduziert werden müssten.

- Das Abkoppeln unseres Wohlstands von der fossilen Energie ist nach wie vor nicht gelungen.
- Effizienzgewinne werden nicht in absolute Verbrauchs- und Emissionsminderungen umgesetzt, sondern vom Mengenwachstum aufgefressen.
- Fukushima mahnt uns, dass die Atomenergie keineswegs die ideale, billige und sichere Alternative ist.
- Der Ausbau erneuerbarer Energien macht weltweit viel zu geringe Fortschritte.
- Es zeigt sich immer mehr, dass auch nicht jede Form und jedes Ausmaß der regenerativen Energieerzeugung mit den Nachhaltigkeitsanforderungen vereinbar ist.

Trotz der im Dezember 2012 vereinbarten Fortführung des Kyoto-Protokolls - mit geringerer Beteiligung als in der 1. Verpflichtungsperiode – ist ein internationaler Durchbruch für ein neues Klimaschutzabkommen noch nicht in Sicht. Dabei brauchen wir dringend eine Vereinbarung, und zwar mit globaler Beteiligung, wie es die Klimarahmenkonvention vorsieht. Sie postuliert in Art. 3 u.a. die gemeinsame, aber unterschiedliche und den jeweiligen Fähigkeiten entsprechende Verantwortung von Industrie- und Entwicklungsländern für das Klimasystem zum Wohl heutiger und künftiger Generationen. Dabei sollen die entwickelten Länder bei der Bekämpfung der Klimaänderungen und ihrer nachteiligen Auswirkungen die Führung übernehmen. Auch fordert die Klimarahmenkonvention die Beachtung des Vorsorgegrundsatzes (Art. 3 Abs. 3) und räumt jedem Staat das Recht auf „sustainable development“ ein (Art. 3 Abs. 4).

Luxemburg ist in diesem Sinne weiterhin bereit, in den Verhandlungsprozessen eine Führungsrolle zu übernehmen und an einer gerechten Lastenverteilung mitzuwirken. Wie bisher sehen wir uns im Rahmen der EU und aller Industriestaaten in einer besonderen Verantwortung für den Schutz des Weltklimas und dafür, dass der notwendige Schutz nicht den Nachholbedarf an wirtschaftlicher Entwicklung in den armen Ländern unmöglich macht. Wir sind in der Gruppe der Industrieländer und der EU allein aber nicht in der Lage, das Problem zu meistern. Die heute in der Atmosphäre befindlichen Treibhausgase stammen zwar zu deutlich mehr als der Hälfte aus den Industrieländern. Aber bei den Emissionen, die neu hinzukommen, liegt der Anteil der Entwicklungsländer bereits jetzt bei 60% und wird bis zum Jahr 2030 auf knapp 70% steigen. Wenn wir gemeinsam das 2-Grad-Ziel einhalten wollen, muss es also einen verbindlichen Rahmen für alle Staaten geben – unabhängig davon, wie die Lastverteilung dafür im Einzelnen aussehen kann bzw. soll.

Bisher haben aber nur die EU und Australien, sieht man von Ländern wie Norwegen und der Schweiz einmal ab, eine verbindliche und quantifizierte Vorgabe für die Zeit bis 2020 formuliert: Im Fall eines internationalen Übereinkommens, wenn andere Industrieländer vergleichbare Anstrengungen unternehmen und große Schwellenländer angemessene Beiträge leisten, will die EU 30 %, ansonsten nach gegenwärtiger Vertragslage 20 % der Emissionen des Jahres 1990 einsparen. Luxemburg hat sowohl diese verbindliche Vorgabe unterstützt als sich auch bereit erklärt, jeweils hohe, seiner Verantwortung und seinen wirtschaftlichen Möglichkeiten entsprechende Lastenanteile bei der Gesamtaufteilung auf die Mitgliedstaaten zu übernehmen. Dies ist ein mittelfristiger Schritt, dem recht bald weitere international abgestimmte folgen müssen.

Die Einigkeit der Europäer beim Klimaschutz war und ist nämlich der Schlüssel zum Erfolg im internationalen Klimaschutz und im Werben für ein Globalabkommen. Deshalb bedauern wir zutiefst,

dass es im Rat der europäischen Umweltminister noch immer nicht zu einer gemeinsamen Schlussfolgerung mit einem klaren Bekenntnis zu der „Roadmap 2050“ der Kommission kam, die auch Luxemburg unterstützt. In ihrer „Roadmap“ schlägt die Kommission sogenannte „Meilensteine“ vor, die zwar noch keine verbindlichen Minderungsziele vorgeben, aber sukzessiv bis zum Erreichen des Langfristziels im Jahre 2050 umgesetzt werden sollen. Sie sieht alle zehn Jahre bis 2050 eine Minderung um weitere 20 Prozentpunkte im Vergleich zu 1990 vor.

## *2. Die nationalen Aufgaben*

Luxemburg bekennt sich zum Geist und zum Auftrag der Klimarahmenkonvention, die den entwickelten Industrieländern eine besondere Verantwortung und den Führungsauftrag beim Schutz des Klimasystems übertragen hat. Für diesen Auftrag hat die Klimarahmenkonvention eine klare Perspektive entwickelt, die auch im Kyoto-Protokoll ihren Niederschlag gefunden hat. Allerdings ist es bis heute nicht gelungen, aus dieser Perspektive konkrete und sanktionsbewährte Handlungspflichten abzuleiten – sieht man einmal von den quantifizierten Selbstverpflichtungen einiger Staaten zur Emissionsminderung ab. Luxemburg gehört zu den Staaten, die im Kyoto-Protokoll unter den dort genannten Voraussetzungen und Rahmenbedingungen eine derartige Selbstverpflichtung übernommen haben.

### *2.1 Die Vorgaben der 1. Kyoto-Periode*

Im Jahr 2012 endete die 1. Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls. Bis dahin galten für Luxemburg jene Regelungen, die in Kyoto allgemein vereinbart und dann im EU-Burden-Sharing für die einzelnen Mitgliedstaaten in einem internen Verhandlungsprozess festgesetzt wurden. Seiner internationalen Verantwortung bewusst hat Luxemburg im Kyoto-Protokoll als Annex B-Land – so wie alle EU-Mitgliedstaaten - die Verpflichtung unterzeichnet, die registrierten und zugerechneten Klimagasemissionen bis 2012 auf 92% der 1990er Werte zu begrenzen, bei Bedarf unter Einbeziehung flexibler Mechanismen.

Im EU-Verbund, der von der im Kyoto-Protokoll geschaffenen Möglichkeit einer „Bubble“ Gebrauch gemacht hat, hat Luxemburg dann in den internen Verhandlungen (Burden Sharing Agreement) eine Vorreiterrolle übernommen und einer Begrenzung auf 72% der Emissionen des Jahres 1990 zugestimmt. Das Land verfügt dadurch über ein eigenes Kontingent an Emissionsrechten in Höhe von 9,48 Mio. t CO<sub>2</sub>e pro Jahr bzw. von 47,40 Mio. t CO<sub>2</sub>e für die Gesamtperiode von 2008 bis 2012. Diese und alle weiteren nachstehend aufgeführten Mengenangaben zu den Emissionen beziehen sich auf die klimarelevanten Gase des Kyoto-Protokolls (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O und fluorierte Treibhausgase), nicht aber auf Treibhausgase, aus Landnutzung, Landnutzungsänderungen, Forstwirtschaft (LULUCF in Englisch), sowie internationaler Flug- und Schiffsverkehr.

Selbst nach den Emissionsminderungen, die sich in den letzten Jahren trotz eines im internationalen Vergleich überdurchschnittlichen Wachstums bei der Bevölkerung und beim BIP einstellten, wird das Emissionsbudget nicht ausreichen, um die nationalen Emissionen in der Kyoto-Periode abzudecken. Die Differenz zwischen Ist-Emissionen und AAU-Budget muss durch Zukauf von internationalen Rechten auf dem Markt gedeckt werden. Dies sieht das Kyoto-Protokoll so vor, und es enthält auch keine verbindliche quantitative Begrenzung für die Nutzung flexibler Mechanismen. Zwar wird das mit ihnen auszugleichende Defizit deutlich hinter den im zweiten nationalen Allokationsplan (Juli 2006) eingeplanten 23,65 Millionen Tonnen für die Periode 2008-2012 zurückbleiben. Und somit konnten die damals auf rund 500 Millionen € veranschlagten Ausgaben dementsprechend auch

erheblich reduziert werden. So hat Luxemburg bisher rund 150 Millionen € kontraktiert, von denen aber bisher erst rund 100 Millionen € ausbezahlt werden mussten. Bisher beteiligt sich Luxemburg an 5 „Carbon Funds“ internationaler Finanzinstitute, hat 8 CDM-Transaktionen getätigt und schloss 2 „Green Investment Schemes“ (Estland, Litauen) ab.

Auch mit Hilfe neuer Maßnahmen im Zweiten Nationalen Aktionsplan werden wir ohne diese flexiblen Mechanismen nicht auskommen, zumal die Wirkungen neuer Maßnahmen nicht so kurzfristig eintreten können.

Zukäufe durch flexible Mechanismen sollten erst nach Abschätzung der nationalen Bilanz-Potenziale, der Bestimmung ihrer effektiven CO<sub>2</sub>-Minderung und ihrer Realisierbarkeit im Bilanzzeitraum in Höhe der dann erwartungsgemäß nicht abgedeckten Budgetdefizite unter Beachtung der Notwendigkeit des rechtzeitigen Zugriffs auf flexible Mechanismen und der Beschaffungskosten vorgenommen werden.

Über die dabei anzuwendenden Kriterien gibt es unterschiedliche Auffassungen. Im Partenariat für Umwelt und Klimaschutz haben wir darüber einen Diskurs begonnen.

## 2.2 *Der neue Rahmen der EU von 2013 bis 2020*

Auf dem langen Weg bis 2050, auf dem insgesamt wesentlich stärkere Emissionsminderungen erreicht werden müssen, hält die EU bisher an dem Zwischenziel fest, bis 2020 die EU-Gesamtemissionen 20% unter das Niveau des Jahres 1990 zu drücken. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die EU für den Bereich der großen Energie- und Industrieanlagen, die im ETS (Emissionshandelssystem der EU) zusammengefasst sind, und für die übrigen Emissionssektoren nach 2013 unterschiedliche Spielregeln erlassen:

- ▶ Die Anlagen des *Emissionshandelssektors* werden ab 2013 *EU-weit einheitlich* behandelt und nach den gleichen Kriterien mit Emissionszuteilungen ausgestattet – keine 27 nationalen Allokationspläne mehr, sondern ein harmonisiertes europäisches Instrument! Das Emissionsbudget wird für alle diese Anlagen insgesamt im Jahr *2020 um 21% unter dem des Jahres 2005 liegen*. In diesem Rahmen können sich auch die Luxemburger ETS-Anlagen in Konkurrenz zu den Unternehmen in anderen Ländern entwickeln.
- ▶ Demgegenüber müssen die *übrigen Sektoren* (Verkehr, Haushalte, Gewerbe, Dienstleistungen und Landwirtschaft) bis 2020 ihre Emissionen EU-weit um 10% gegenüber 2005 mindern. Dafür sind die Mitgliedstaaten selbst verantwortlich. Allerdings werden die Emissionsminderungen ganz unterschiedlich auf die einzelnen Mitgliedstaaten aufgeteilt, die dann für die Umsetzung der Minderung selbst verantwortlich sind. Die europäische Kommission hat für dieses Effort Sharing als Hauptkriterium das Bruttoinlandprodukt – also nicht die jeweiligen Reduktionspotenziale, sondern ein wirtschaftliches Leistungsfähigkeitsmaß – als Basis genommen, um die nationalen Beiträge festzulegen. Es gibt Länder (praktisch alle neuen Mitgliedsländer, aber auch Portugal), deren Emissionen nach dem Verteilungsschlüssel sogar noch weiter zunehmen dürfen. Das Maximum gilt für Bulgarien mit + 20 %. Auf der anderen Seite gilt die höchste Emissionsreduktion für Dänemark und Irland und eben erneut – wie in der Kyoto-Periode - für Luxemburg. Mit -20 % im Vergleich zu 2005 wird Luxemburg auch in der ersten Phase der Nach-Kyoto-Periode die stärkste Minderung aller nationalen Emissionsbudgets zu verzeichnen haben. Und wir werden – wenn es denn zu einer international breiteren

Vereinbarung kommt – sicherlich einen noch größeren Beitrag im Rahmen unserer internationalen Verantwortung und unserer Fähigkeiten übernehmen müssen.

Nach den neuen EU-Regeln darf Luxemburg 2013 nicht mehr emittieren als im Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2010, einem Zeitraum, der erheblich von der Wirtschaftskrise beeinflusst war. Dieser provisorische Ausgangswert (noch nicht berücksichtigt sind weitere Änderungen welche sich aus Artikel 10 der Entscheidung Nr.406/2009/EG über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 ergeben) beträgt 9,74 Mio. t CO<sub>2</sub>e. In den Folgejahren müssen die Emissionen dann linear gemindert werden, bis 2020 das Ziel-Niveau von 8,32 Mio. t CO<sub>2</sub>e erreicht ist.

Somit werden wir nach den gegenwärtig vorliegenden Zahlen in unserem nationalen Budget für alle Emissionen, die nicht aus dem Emissionshandelssektor stammen, in den Jahren von 2013 bis 2020 über folgende Zuteilungen verfügen können (Angaben in Mio. t CO<sub>2</sub>e):

	2005	2008	2009	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Emissionen Nicht-ETS</b>	<b>10,41</b>	9,99	9,37	9,86								
	 $\bar{\emptyset} 9,74$											
<b>Emissions-Budget</b>					<b>9,74</b>	9,54	9,33	9,13	8,93	8,73	8,53	<b>8,32</b>

Die Zuteilungsrechte können zeitlich in gewissen Grenzen flexibel in Anspruch genommen werden. Auch kann die Gesamtmenge um **4%** der Nicht-ETS-Emissionen des Jahres 2005 durch CER und ERU aufgestockt werden, also um etwas mehr als 0,38 Mio. t CO<sub>2</sub>e pro Jahr. Darüber hinaus ist man bei höheren eigenen Defiziten darauf angewiesen, dass andere Staaten ihre Aufstockungsoptionen und jährlichen Emissionszuweisungen nicht selbst nutzen und daher verkaufen wollen.

- Vorgaben für die Energieeffizienz und für den Einsatz Erneuerbarer Energien kommen hinzu. Zum einen soll Luxemburg den Anteil Erneuerbarer Energie am Endenergieverbrauch von 0,9 % in 2005 auf 11 % in 2020 erhöhen und dabei bis 2020 den Anteil von alternativen Kraftstoffen, vor allem Agrokraftstoffen am Benzin- und Dieselmotorkraftstoffverbrauch auf 10 % steigern. Zu bemerken sei hier, dass die Europäische Kommission im Oktober 2012 einen Richtlinienentwurf vorgelegt hat, durch den die globalen Landnutzungsänderungen für die Herstellung von Biokraftstoffen begrenzt und die Klimaverträglichkeit der in der EU verwendeten Biokraftstoffe verbessert werden sollen. Dieser Vorschlag sieht unter anderem vor, die Einbeziehung der aus Nahrungsmittelpflanzen gewonnenen Biokraftstoffe bei der Erreichung des in der Richtlinie über erneuerbare Energien vorgesehenen Anteils der erneuerbaren Energien von 10 % auf 5 % zu begrenzen. Einige Mitgliedsstaaten, darunter Luxemburg, haben sich für ein Einbeziehen der sogenannten ILUC-Faktoren in die Berechnungen zu den Emissionsbilanzen der Biokraftstoffe ausgesprochen. Zum anderen soll zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2006/32/EG über Endenergieeffizienz und

Energiedienstleistungen die Effizienz der Endenergienutzung gesteigert werden. Dafür wurde im NEEAP ein nationaler Energieeinsparrichtwert von 9 % festgelegt, der in der Periode 2008 bis 2016 unter Einbezug von älteren Maßnahmen aus den Jahren von 1995 bis 2007, neueren Maßnahmen ab 2008 und geplanten Maßnahmen erreicht werden muss. Durch die im Jahre 2012 beschlossene Energieeffizienzrichtlinie sind neue bindende Maßnahmen für die Mitgliedstaaten festgelegt worden, die hauptsächlich den Bereich der öffentlichen Gebäude betreffen und die Einführung einer Einsparverpflichtung vorsehen. Die Umsetzung dieser Richtlinie wird wesentliche Veränderungen mit sich bringen und neben einer Verbesserung der Energieeffizienz auch eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Folge haben. Grundsätzlich unterstützen alle Verbesserungen der Energieeffizienz und des höheren Einsatzes erneuerbarer Energien unsere Klimaschutzanstrengungen. Nach den bisher vorliegenden Potenzialstudien werden sie bis 2020 allerdings nur einen relativ geringen Beitrag zur Entlastung der Emissionsbilanz bringen.

Das also ist der Rahmen, in dem wir nach gegenwärtigem Stand klimapolitisch agieren müssen. Sobald in der EU aufgrund weltweiter Absprachen neue Entscheidungen - zum Beispiel hin zum 30 %-Ziel oder zu längerfristigen Minderungsvorgaben im Sinne der Roadmap - getroffen werden, müssen und werden wir den dann neu auszuhandelnden nationalen Minderungsverpflichtungen im Sinne der „gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortung“ Rechnung tragen. Wir müssen uns hier auf einen dynamischen Prozess einstellen, in dem die nationalen Emissionsbudgets zunehmend verknappt werden und die CO<sub>2</sub>-Preise ansteigen.

## II. Nationale Klimaschutzstrategie

Die allgemeine Richtschnur für unsere Klimaschutzpolitik ist im Qualitätsziel 7 des PNDD wie folgt formuliert: „Begrenzung der Wirkungen von Klimaveränderungen und ihrer Kosten für Gesellschaft und Umwelt“. In diesem Sinne werden wir unseren nationalen Beitrag zur Begrenzung des Klimawandels auf 2 Grad Celsius leisten. Nur bei Einhaltung des 2-Grad-Zieles kann davon ausgegangen werden, dass die Klimaveränderungen ohne unumkehrbare Konsequenzen für die Lebens- und Entfaltungsmöglichkeiten künftiger Generationen bleiben und die bereits jetzt deutlich spürbaren Beeinträchtigungen und Kosten in engen Grenzen gehalten werden.

Mit der Anerkennung des 2-Grad-Zieles in der Regierungserklärung 2009 und der Erarbeitung eines Nachhaltigkeitsplanes hat Luxemburg die Voraussetzungen für einen verantwortlichen nationalen Beitrag im Rahmen einer internationalen Klimaschutzstrategie weiter verbessert. Es hat seine Klimapolitik über die mittelfristige Planung bis 2020 hinaus in eine Langfristperspektive bis 2050 eingebunden. In dieser Perspektive wird es unerlässlich sein, sich so schnell wie möglich von der fossilen Energie zu verabschieden. Damit werden weit reichende Konsequenzen und strukturelle Anpassungen verbunden sein.

In dieser Perspektive gilt es auch, die bisherigen nationalen Bemühungen, die vor rund 7 Jahren in den ersten nationalen Aktionsplan Luxemburgs gemündet sind, weiter zu führen. Seither haben wir national auf dieser Grundlage zwar einiges bewegt und Fortschritte erzielt. In den vergangenen 7 Jahren hat sich aber auch gezeigt, dass die klimapolitischen Herausforderungen weiter gewachsen sind und wesentlich größere Anstrengungen von uns allen verlangen werden. Um unsere eigenen Zukunftschancen zu verbessern und die natürlichen Lebensgrundlagen unserer Enkel und Urenkel zu schützen, müssen wir Strategie, Strukturen und Instrumente weiter entwickeln.

Klimaschutz ist nicht nur Pflicht und Anstrengung. Klimaschutz eröffnet auch neue Chancen und Zukunftsperspektiven: Er kann Motor für die Modernisierung der Wirtschaft, für direkte Investitionen und Innovationen in Bereichen mit hohem Wachstums- und Arbeitsplatzpotential sein und eine höhere Energieversorgungssicherheit schaffen.

Der vorgelegte Aktionsplan zielt auf effizienten Klimaschutz ab. Wir ergreifen Maßnahmen, die eine möglichst große Kosteneffizienz aufweisen und eine günstige CO<sub>2</sub>-Bilanz, und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht beeinträchtigen und die Verbraucher nicht überfordern.

Um unseren Verpflichtungen nachzukommen, um die Chancen von Strukturwandel und Innovation zu nutzen und dadurch die Wirkungen des Klimawandels und dessen Kosten in Grenzen zu halten, werden wir konsequent den Weg gehen, der im PNDD vorgezeichnet ist und in internationalen Verpflichtungen qualitativ und quantitativ konkretisiert ist. Wir müssen unsere Ausgangssituation, die nationalen Entwicklungstendenzen und die Potenziale zur Emissionssenkung und zum Ausgleich unserer Klimabilanz nüchtern analysieren.

### 1. Ausgangsdaten und Erwartungen

*Der langjährige Emissionsanstieg wurde gestoppt*

Mit einiger Erleichterung stellen wir fest: Die Emissionen pro Einwohner – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt – konnten in den letzten 20 Jahren erheblich reduziert werden: Beliefen sie

sich 1990 noch auf fast 34 Tonnen, so waren sie im Jahre 2011 auf rd. 23 Tonnen pro Einwohner gesunken, eine Verminderung um rund 31%. Dies ist insofern bemerkenswert, als Luxemburg in diesen Jahren das demografisch und wirtschaftlich am stärksten wachsende EU-Land war. Die Zahlen bieten aber keinen Anlass, sich zufrieden zurück zu lehnen. Sie sind nämlich nach wie vor die höchsten in der EU – Verpflichtung genug, sie weiter zu senken.

Immerhin: Im Vergleich zum Jahr 2006, als der 1. Aktionsplan aufgestellt wurde, haben sich die Treibhausgas-Emissionen – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt – in Luxemburg deutlich verringert. Sie liegen im Jahr 2011 voraussichtlich um 8,1% (2009 waren es -11,2%) unter den Emissionen im Kyoto- Referenzjahr 1990 (Assigned Amount gemäß UNFCCC: 13,17 Millionen Tonnen im Jahre 1990).

Das seit 1998 anhaltende Emissionswachstum, das im Jahre 2005 mit rd. 13,1 Mio. t CO<sub>2</sub> den absoluten Höchststand nach 1993 erreichte, wurde also vorerst gestoppt. Ab 2005 sind die Emissionen zurückgegangen: 2006 wurden 12,95 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert, 2007 12,36 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, 2008 12,19 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, 2009 11,69 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, 2010 12,25 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, und für 2011 liegen wir jetzt bei 12,10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Das sind eine Million Tonnen weniger als 2005. Allerdings beobachten wir mit dem Rückgang der wirtschaftlichen Krise auch einen Wiederanstieg der Emissionen. Dies ist ein erstes Warnzeichen. Solche Veränderungen bzw. Schwankungen können auf einige Besonderheiten Luxemburgs hinweisen. Sie sind nämlich nicht nur durch den Transportsektor bedingt, sondern auch durch die Dominanz einzelner Anlagen. So hat z.B. allein die Gas-Dampf-Turbine der TWINerg im Jahr 2010 rund 200.000 t CO<sub>2</sub> mehr ausgestoßen als 2008. Die Veränderungen haben also nichts mit weniger Energieeffizienz oder mit der Unzulänglichkeit nationaler Maßnahmen zu tun, sie sind rein produktionsbedingt – in den Jahren 2008 und 2011 gab es mehrere Monate Stillstand.

Dies macht deutlich, dass die registrierten Verringerungen im Emissionsvolumen keineswegs endgültig sein müssen. Die Entwicklung der letzten Jahre ist nicht allein auf politische Maßnahmen des 1. Aktionsplans und der Folgebeschlüsse und auch nicht auf endgültige strukturelle Anpassungsprozesse zurückführbar. Wir müssen in unserer Wertung der Tatsache Rechnung tragen, dass wir in dieser Zeit eine starke wirtschaftliche Krise durchlaufen haben. Aber: Auch darauf allein lassen sich die nationalen Verbesserungen nicht zurückführen: Die Gesamtemissionen sind nämlich bereits seit 2005 rückläufig, obgleich seinerzeit das BIP und die Industrieproduktion noch stiegen. Auch der vom allgemeinen internationalen Trend geprägte technische Fortschritt kann allein nicht für die positive nationale Entwicklung verantwortlich sein: Schließlich ist in Luxemburg im Vergleich zu den meisten anderen Ländern die Bevölkerung durchgehend stärker gewachsen, um mehr als 36% seit 1990.

Mit Sicherheit sind also verschiedene sich überlagernde Faktoren für die Emissionsrückgänge in Luxemburg verantwortlich. Welche Minderungen auf die Maßnahmen des Aktionsplans zurückzuführen sind, lässt sich nur sehr grob abschätzen. Das Ergebnis einer Zwischenbilanz: Der größere Teil der feststellbaren Emissionsminderungen dürfte externen Faktoren wie den Ölpreisen, der Wirtschaftslage, dem technischen Fortschritt und den Entwicklungen im Ausland geschuldet sein. Unabhängig davon kann man nach den vorliegenden Berechnungen bzw. Szenarien etwa davon ausgehen, dass in den Jahren 2008 und 2009 jeweils rd. 0,35 Millionen Tonnen CO<sub>2e</sub> weniger angefallen sind als ohne Aktionsplan. Rechnet man die Beiträge der Biotreibstoffbeimischung, die auf einer EU-Verordnung beruhen, hinzu, so sind es knapp 0,5 Mio. t CO<sub>2e</sub>. Von 2008 bis 2012 wird das rechnerisch insgesamt zu einer Minderung von rd. 2,5 Mio. t führen.

Für die 1. Kyoto-Periode hat sich durch diese Entwicklung das Defizit in unserer Klimabilanz deutlich verringert. Das heißt auch: Wir brauchen weniger flexible Mechanismen als bisher gedacht und eingeplant. Aber: die Emissionen liegen weiterhin über dem zugeteilten AAU-Budget (rd. 9,5 Mio. t CO<sub>2e</sub>) des Landes für die Kyoto-Periode, das eine Verringerungspflicht um 28 % gegenüber 1990 widerspiegelt. Zur Erfüllung der Kyoto-Verpflichtungen haben wir also bis 2012 auf die Nutzung flexibler Mechanismen zurückgreifen müssen. Daran haben auch die bereits im Verlauf der Vorarbeiten zum 2. Aktionsplan neu initiierten Maßnahmen nichts ändern können. Im 2. Aktionsplan ist der Blick konsequent auf die Jahre 2013 bis 2020 gerichtet worden.

Und für diese Phase sieht die Perspektive etwas günstiger aus. Was für diese nächste Planungsperiode von Bedeutung ist: Auch die Emissionen der Nicht-ETS-Bereiche sind in den letzten Jahren gesunken, und zwar um 450.000 t im Jahr 2011 im Vergleich zu 2005, und das trotz weiteren Bevölkerungswachstums und bei gestiegenem BIP.

#### *Weitere Entwicklung – Prognosen*

So wertvoll die Verringerungen der Emissionen sind, sie sind keine Garantie für weitere künftige Minderungen – im Gegenteil: Wir müssen von einem Wiederanstieg ausgehen, wenn wir unsere Klimaschutzbemühungen nicht verstärken. Bei der Frage, wie sich die nationalen Treibhausgasemissionen im Allgemeinen und diejenigen, die nicht aus dem Emissionshandelssektor stammen, im Besonderen bis 2020 entwickeln werden, stoßen wir an echte Erkenntnisgrenzen. Die ohnehin für eine so kleine und so offene Volkswirtschaft wie Luxemburg bestehenden Prognoseprobleme haben sich angesichts der noch andauernden Phase wirtschaftlicher Einbrüche und Unsicherheiten zusätzlich verstärkt. Die früheren Prognosen haben die Emissionsentwicklung in Luxemburg deutlich überschätzt. Unter dem Eindruck aktueller, aber auch krisenabhängiger Zahlen können neue Prognosen eher zu einer Unterschätzung führen. Welche Spuren die Wirtschafts- und Finanzkrise strukturell hinterlassen wird und ob es dadurch zu einem Niveaueffekt im Emissionssockel kommt, lässt sich z.Z. ähnlich schwer abschätzen wie die weitere Entwicklung im Treibstoffexport, der sich 2007 und 2009 jeweils im Vergleich zum Vorjahr verringert, aber im Folgejahr bereits wieder leicht erholt hat.

Dennoch: Um eine grobe Abschätzung der Luxemburger Emissionsentwicklung kommt man nicht herum, wenn man im Rahmen der nationalen Klimastrategie die künftigen Potenziale und Minderungsmöglichkeiten beim CO<sub>2</sub> für den neuen Aktionsplan abstecken will. Die allgemeine Entwicklung in den kommenden Jahren prägt die klimapolitischen Spielräume in der Post-Kyoto-Phase entscheidend mit.

Laut neuesten Prognosen wird für die Jahre 2010 bis 2020 im Szenario ohne neue Maßnahmen mit einem nationalen Emissionsanstieg um rd. 0,6 Mio. t CO<sub>2e</sub> gerechnet – ohne LULUCF und internationaler Luftfahrt. An dem Gesamt-Plus ist der Verkehrsbereich mit rd. 0,7 Mio. t CO<sub>2e</sub>, der Energie- und Industriesektor mit rd. 0,1 beteiligt, während im Haushaltssektor mit einem Rückgang um rund 0,2 Mio. t CO<sub>2e</sub> gerechnet wird. Des Weiteren wird davon ausgegangen, dass die übrigen Emissionssektoren weitgehend konstant bleiben. Allerdings sind seinerzeit die Minderungen durch die nach gegenwärtigem europäischem Recht verbindliche Erhöhung des Agrokraftstoffeinsatzes auf 10 % noch nicht berücksichtigt. Kalkuliert man sie zusätzlich, so wird die Emissionserhöhung bis 2020 nur noch etwa 0,2 Mio. t CO<sub>2e</sub> betragen. In den Berechnungen zum NEEAP 2 geht man zudem davon aus, dass die für den NEEAP 1 angestellten und im Klimaschutzbericht verwendeten Berechnungen

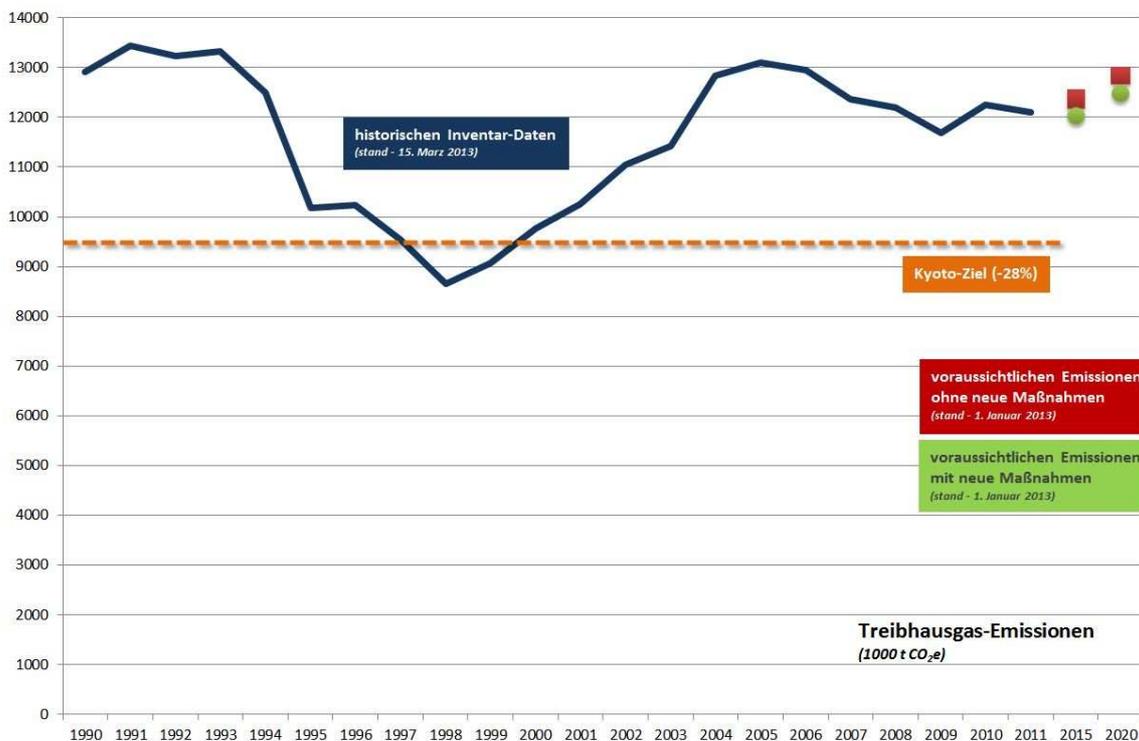
über Emissionsminderungen der Effizienzmaßnahmen aufgrund von Änderungen in den Rahmenbedingungen und verbesserter Umsetzung schon bis 2016 etwas höher als seinerzeit geschätzt ausfallen.

Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand rechnen wir daher bis zum Jahr 2020 mit einem Anstieg der Emissionen außerhalb des Emissionshandelssystems auf knapp 10,4 Mio. t CO<sub>2e</sub>, und zwar vor der Auflage eines neuen Aktionsplans, also ohne die Durchführung der darin vorgesehenen, z.T. in NEEAP sowie NREAP enthaltenen Maßnahmen.

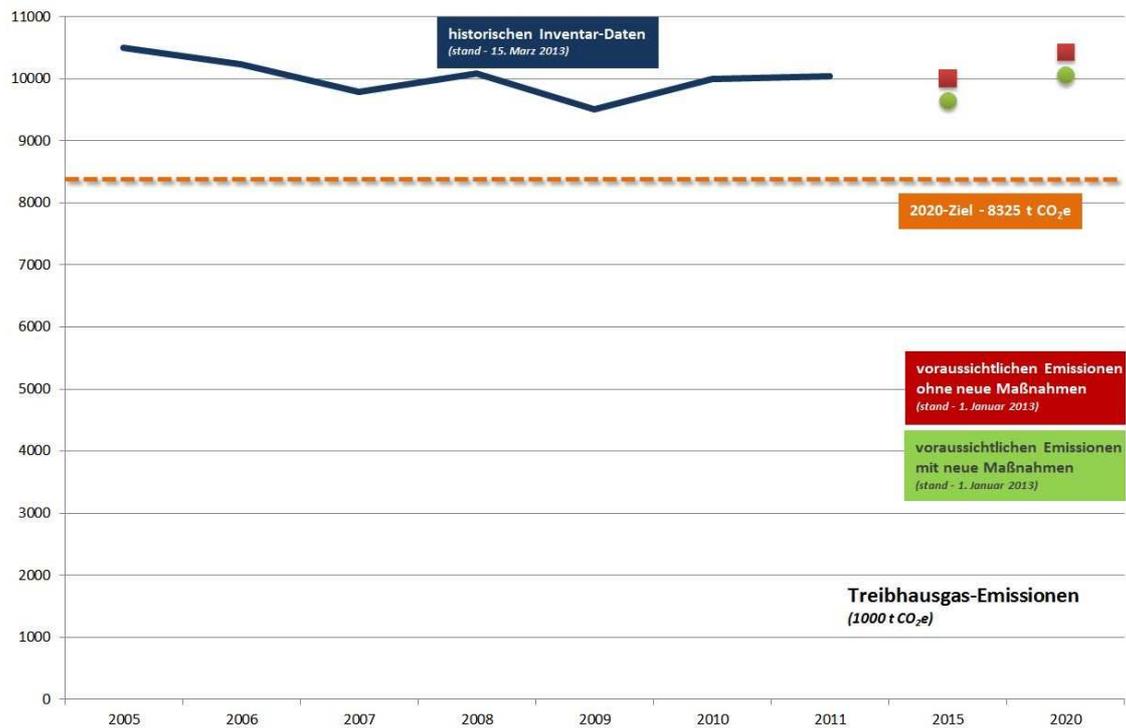
Ohne weiteres Handeln könnten die Emissionen im Jahr 2020 also bis zu 2,1 Mio. t CO<sub>2e</sub> über unser Emissionsbudget von 8,3 Mio. t CO<sub>2e</sub> hinaus anwachsen. Dies wollen wir nicht zulassen. Wir werden daher unser Hauptaugenmerk darauf richten:

- ▶ den weiteren demografischen und wirtschaftlichen Wachstumsprozess möglichst ohne Zusatzemissionen in unserer Bilanz zu gestalten,
- ▶ die bestehenden Anlagen im Bereich der Gebäude, der Fahrzeuge und der Produktionsstätten energetisch bzw. thermisch zu sanieren und über Effizienzgewinne die resultierenden Emissionen absolut zu senken,
- ▶ die „strategischen Potenziale“ – insbesondere Treibstoffexportveränderungen und flexible Mechanismen – verantwortungsbewusst, effizient und unter Berücksichtigung ihrer tatsächlichen Emissionsminderungen zu nutzen.

Graph 1 – Emissionen Luxemburg – Bisherige Entwicklung und Prognosen



**Graph 2 – Nicht ETS Emissionen Luxemburg – Bisherige Entwicklung und Prognosen**



## 2. Nationale Potenziale und Handlungsfelder

Orientierungs- und Anknüpfungspunkt für den Aktionsplan bietet die Emissionsbilanz Luxemburgs. Sie zeigt, wo – außerhalb der großen ETS-Anlagen – national die meisten fossilen Energien verbraucht werden und daher die höchsten Emissionen entstehen. Aus ihr geht hervor, in welchen Emissionssektoren die Maßnahmen langfristig ansetzen müssen, um die Energiewende erfolgreich meistern zu können.

### *Emissionsstruktur (Nicht-ETS): Emissionsquellen 2011 in Mio. t (CO<sub>2</sub>e)*

Treibstoffexport	5,02
Inlandsverkehr	1,81
Haushalte/G/H/D	1,46
Industrie/Energie	0,91
Landwirtschaft	0,72
Sonstige	0,14
<b>Gesamt Nicht-ETS</b>	<b>10,05</b>

Die Bilanz sagt aber noch nicht unmittelbar etwas über die kurz- und mittelfristig nach Effizienzkriterien sinnvoll nutzbaren Potenziale zur Emissionsminderung aus.

So zeigt der Blick auf die Bilanz, dass wir rein theoretisch und rechnerisch bis 2020 die im Vergleich zum aktuellen Emissionsniveau absolut notwendige Emissionsverringerung von knapp 1,75 Mio. t CO<sub>2e</sub> auf unsere Budgetzuteilung in Höhe von 8,3 Mio. t einfach dadurch sicherstellen könnten, dass wir den Treibstoffexport auf etwa 60 % seines gegenwärtigen Volumens reduzieren. So einfach und problemlos ist das aber nicht. Gewiss haben wir die Möglichkeit, die Treibstoffbesteuerung zu erhöhen. Das Ergebnis hängt dann aber davon ab, wie in den Nachbarländern die Preis- und Steuerpolitik aussieht und die Verbraucher auf veränderte Preisdifferenzen reagieren. Darüber hinaus können mit einer kurzfristigen steuerpolitischen Variante dieser Art hohe Steuerausfälle verbunden sein. Und schließlich hängt es von einer ganzen Reihe zusätzlicher Faktoren ab, ob die Entlastung der Luxemburger Bilanz auch tatsächlich in gleichem oder zumindest ähnlichem Umfang zu einer Gesamtminderung an CO<sub>2</sub>-Emissionen führt, oder nicht überwiegend Verlagerungen ins Ausland vorgenommen werden.

Sieht man einmal von solchen Unsicherheiten ab, so würden wir es uns im Hinblick auf die Nachhaltigkeitskriterien und die klimapolitischen Herausforderungen auch zu leicht machen, wenn wir ausschließlich auf den Treibstoffexport setzen wollten. Echte CO<sub>2</sub>-Minderungen können wir nämlich im Inland dort erreichen, wo wir die Effizienz erhöhen, erneuerbare Quellen statt bisher in Luxemburg eingesetzter fossiler Quellen nutzen und echte Einsparungen bzw. Verbrauchsminderungen realisieren. Und dort bieten sich Möglichkeiten, deren Realisierung z.T. sogar günstiger ist.

Wir gehen daher in unserem Aktionsplan bewusst von einem Vorrang derjenigen Maßnahmen aus, die zu echten Minderungen beim Inlandsverbrauch und den im Inland selbst entstehenden Emissionen führen. Unsere wichtigsten einheimischen Potenziale sind:

#### **Inlandsverkehr**

Hier könnte es mittelfristig gelingen, selbst bei Bevölkerungswachstum durch finanzielle und regulative Unterstützung des ohnehin laufenden technischen Minderungsprozesses an neuen Autos eine leichte Emissionsminderung zu erzielen. Insbesondere, wenn es gelingt, den Modal Split kontinuierlich zugunsten des öffentlichen Verkehrsanteils zu erhöhen.

Angesichts der Tatsache, dass 2009 erstmals das Absinken der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km bei der Inlandsflotte den Emissionszuwachs durch Erhöhung des Gesamtbestandes überkompensiert hat, ist bis 2020 eine weitere Entlastung zu erwarten.

*Das mit Hilfe der im Maßnahmenprogramm enthaltenen zusätzlichen Aktivitäten erschließbare Potenzial veranschlagen wir auf -0,15 Mio. t CO<sub>2e</sub> bis 2020.*

#### **Haushalte/Gebäude**

Nach Berechnungen des Wohnungsbauministeriums für den Aktionsplan können die Emissionen aus dem *Gebäudebestand* langfristig gesehen, im Hinblick auf die Einhaltung des 2-Grad-Zieles, von 2,11 t CO<sub>2</sub>/a/Kopf auf unter 0,3 t CO<sub>2</sub>/a/Kopf reduziert werden. Rein rechnerisch ist hier also durch Sanierung eine absolute Minderung von rd. 1,5 – 1,8 t CO<sub>2</sub>/a/Kopf durchaus möglich, insgesamt etwa 0,7 – 0,8 Mio. t CO<sub>2</sub>/a bei insgesamt rd. 170.000 Wohnungen und Durchschnittsfamiliengröße. Allerdings braucht der Sanierungsprozess Zeit. Fordern und Fördern in Zusammenhang mit

Sensibilisierung und Beratung müssten daher die Sanierungsintensität pro Jahr deutlich erhöhen. Zur Orientierung: Wenn man die Sanierungsquote auf rd. 2,5 % des Bestandes pro Jahr erhöhen könnte (4.200 Gebäude pro Jahr), ließe sich bis 2020 eine Reduktion von bis zu 0,2 Mio. t CO<sub>2</sub> erreichen. Dies erscheint jedoch selbst mit verbesserten Förderprogrammen unrealistisch; im NEEAP wird von einer Sanierungsquote von 1 % ausgegangen. Unser Ziel muss es zwar sein, diese Quote zu erhöhen. Insgesamt rechnen wir aber in diesem Bereich nur mit einer Emissionsminderung um bis zu 40.000 t CO<sub>2</sub> im Jahr 2020.

Um das zu erwartende Bevölkerungswachstum auf der Energie- und Emissionsseite abzufangen, müssen zudem möglichst bald für alle *Neubauten* „Niedrigstenergiegebäudestandards“ verbindlich eingeführt werden (der fast bei null liegende oder sehr geringe Energiebedarf muss laut EU-Richtlinie zu einem ganz wesentlichen Teil durch Energie aus erneuerbaren Quellen gedeckt werden). Eine entsprechende großherzogliche Verordnung mit festem Zeitplan zur progressiven Einführung des Passivhausstandards bei Wohngebäuden liegt bereits seit Mai 2012 vor.

Wenn darüber hinaus die Sanierung *gewerblicher und öffentlicher Gebäude* verstärkt und die neuen Standards für alle öffentlichen Neubauten eingehalten werden, kann insgesamt eine leichte Minderung erzielt werden.

In engem Zusammenhang mit dem Gebäudesektor bzw. den Haushaltsverbräuchen stehen auch die durch neue Maßnahmen möglichen *Stromeinsparungen*.

*Das realisierbare Potenzial im Bereich Haushalte/Gebäude schätzen wir mit Hilfe der bestehenden und der hier vorgeschlagenen Maßnahmen auf -0,14 Mio. t CO<sub>2</sub>e bis 2020.*

#### **Industrie/Energie**

Über die in der freiwilligen Vereinbarung vorgesehenen Maßnahmen hinaus sind weitergehende Einsparungen möglich.

*Das realisierbare Potenzial im Bereich Industrie schätzen wir auf rd. - 0,1 Mio. CO<sub>2</sub>e bis 2020.*

#### **Agrokraftstoffe**

Mit den Agrokraftstoffen, die dem im Inland verbrauchten und ins Ausland exportierten Treibstoffen beigemischt werden, haben wir weitere Minderungspotenziale, die zur nationalen Bilanzentlastung beitragen.

*Der von der EU verbindlich vorgeschriebene Einsatz alternativer Energien bei den Kraftstoffen – verlangt wird derzeit eine Erhöhung der Beimischung auf 10% im Jahr 2020 – würde sich bilanztechnisch (bei etwa gleich bleibend hohem Treibstoffexport) in einer Minderung von fast einer halben - 0,5 Mio. t CO<sub>2</sub>e auswirken.*

Wir verfügen also – nehmen wir mögliche Veränderungen beim **Treibstoffexport** hinzu - durchaus über Potenziale, die wir in der Zukunft für einen nationalen Klimaschutzbeitrag ausschöpfen können,

der unserer Emissionsverantwortung und unserer Leistungsfähigkeit gerecht wird. Wir werden dabei allerdings auch den internationalen Rechtsrahmen respektieren und Effizienzaspekte beachten müssen.

Zu erwähnen sei noch dass der Aktionsplan Klimaschutz noch um einen weiteren Teilbereich ergänzt werden muss: Dabei geht es um eine weitere Analyse, welchen Beitrag Schutz und Pflege von natürlichen Ressourcen sowie die Landwirtschaft zum Klimaschutz leisten können. Die im Maßnahmenkatalog angeführten Aktionen erheben daher keinesfalls den Anspruch den Beitrag von Land- und Forstwirtschaft zur Emissionsbegrenzung vollständig abzudecken.

Wir werden also – wenn sich die allgemeinen Rahmenbedingungen nicht wesentlich verschlechtern – unsere nationalen Defizite und damit auch die Notwendigkeit flexibler Mechanismen mit Hilfe des neuen Aktionsplans und der Maßnahmen aus dem Paquet logement, aus dem Klimapakt mit den Gemeinden, den bereits eingeplanten Investitionen in den öffentlichen Transport, den in Energieeffizienzplan und Aktionsplan für erneuerbare Energien enthaltenen und anzupassenden Ansätzen kontinuierlich verringern können. Aus effizienz- und haushaltspolitischen Gründen wollen und können wir nicht auf flexible Mechanismen nach 2012 verzichten.

### **3. Ziele und Handlungsperspektiven für den Aktionsplan**

Im Partenariat konnte ein Konsens darüber gefunden werden, dass Luxemburg unter Berücksichtigung von Effizienzkriterien vorrangig auf *eigene* Minderungsanstrengungen und auf *effektive* Verminderungen der Emissionen setzen sollte, die zugleich in möglichst hohem Maße der nationalen Wirtschaft und den im Inland Beschäftigten zugutekommen. Luxemburg muss die dennoch erforderliche Nutzung flexibler Mechanismen gemäß dem EU Klima- und Energiepaket vornehmen.

Um dies garantieren zu können, setzt der Aktionsplan vor allem auf die Ausschöpfung von inländischen Potenzialen durch Verhaltensänderung und technische sowie organisatorische Innovation im privaten und öffentlichen Sektor Luxemburgs. Dazu wollen wir an die Effizienzreserven von privaten und öffentlichen Gebäuden und von Produktions- wie Konsumprozessen heran, wir wollen den inländischen Verkehr reduzieren, verbrauchs- und emissionsärmer machen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöhen, unsere nationalen Planungs- und Entscheidungsprozesse verbessern und unsere Kommunikation sowohl intern als auch mit der Zivilgesellschaft intensivieren.

Staatliche Anpassungen allein reichen dazu nicht aus. Darum haben wir so starken Wert darauf gelegt, nicht nur die Zivilgesellschaft in das Partenariat einzubeziehen, sondern auch gesondert einen Pakt mit den Gemeinden ins Leben zu rufen. Ohne die Gemeinden lässt sich der Strukturwandel, der für eine Nachhaltigkeitswende erforderlich ist, nicht gestalten. Ohne sie wird auch das notwendige Umdenken an der Basis nicht zu vermitteln sein. Wir sehen es als ein ermutigendes Zeichen für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz der Klimaschutzbemühungen an, dass die Gemeinden sich dem Gedanken des Klimapakts so konstruktiv geöffnet haben und ein staatlich-kommunales Gemeinschaftswerk mittragen. Dass dafür staatliche Budgetmittel eingesetzt werden, soll den weiteren Überlegungen zu einer grundlegenden kommunalen Finanzreform nicht entgegenstehen.

Mit den Gemeinden, aber auch mit allen anderen Partnern sind wir uns darin einig, dass der Umbau zu einer carbonarmen bzw. –freien Gesellschaft und die dazu erforderliche Instrumentierung soziale Ungleichgewichte nicht vergrößern, sondern verringern soll. Wir werden daher bei allen verbindlichen Normen deren finanzielle Konsequenzen für den Bürger künftig besser evaluieren, bei allen

umwelt- sowie klimapolitischen Finanzierungsregeln und Abgaben- oder Steuertatbeständen die Möglichkeit einkommensabhängiger Differenzierungen erwägen.

Nationale Ansätze für den Klimaschutz finden dort ihre Grenze, wo sie zwar möglicherweise zu einer Bilanzentlastung beitragen, aber nicht in zumindest ähnlichem Umfang zu einer globalen Emissionsminderung, vielmehr überwiegend zu einer örtlichen bzw. regionalen Verlagerung der Emissionstätigkeit führen. Solche Maßnahmen sind nicht nur klimapolitisch fragwürdig. Soweit sie aus Standortverlagerungen von bisher im Inland ansässigen Produktionen ins Ausland resultieren - und somit zum „carbon leakage“ führen – können auch negative Folgen für einzelne Sektoren unserer Wirtschaft entstehen. Dieselben Aspekte gelten in gewissem Maße auch für Maßnahmen gegen den Tanktourismus. Wie viel an Tankvorgängen dadurch einfach in unsere Nachbarländer verdrängt und welcher Anteil an Kraftstoffen tatsächlich eingespart wird, ist unbekannt; andererseits ist von einem gewissen Ausmaß der Verlagerung an national mit Steuer- und Arbeitsplatzverlusten zu rechnen. Vergleichbare Informationsdefizite haben wir bei den EU-rechtlich vorgesehenen und bilanzentlastend wirkenden Beimischungen von Agrokraftstoffen, über deren Klimabeitrag derzeit diskutiert wird, und letztlich auch bei den flexiblen Mechanismen, die aus CDM- und JI-Projekten entstehen. Wir werden im Partenariat mit den dort vertretenen Organisationen ein Vorgehen zu vereinbaren versuchen, die diesbezüglichen Informationsdefizite durch einzelne Studien und durch die Entwicklung von Monitoringsystemen, soweit dies national möglich ist, nach und nach abzubauen. Bei dem gegenwärtigen Wissensstand halten wir es aber nach wie vor für angemessen, zum Ausgleich der Klimabudgetdefizite, die nach Minderung von im Inland stattfindenden Emissionen noch übrig bleiben, die zur Verfügung stehenden Alternativen nach Effizienzgesichtspunkten zu nutzen.

Nach diesen Grundsätzen und unter Würdigung der im PNDD formulierten, im Partenariat konkretisierten Nachhaltigkeitsprinzipien und Klimaschutzziele gestalten wir den Zweiten Nationalen Aktionsplan zur CO<sub>2</sub>-Minderung. Wir konzentrieren die Maßnahmen auf die Minderung jener Emissionen, die aus mobilen und stationären Anlagen stammen, die nicht in das Emissionshandelssystem eingebunden sind. Die Aufgabe lautet dabei:

Für den Nicht-ETS-Sektor müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von gegenwärtig rd. (10 Mio. t) CO<sub>2</sub>e vorrangig durch Minderung von im Inland auftretenden Emissionen auf 8,32 Mio. t CO<sub>2</sub>e im Jahr 2020 heruntergefahren, der im Inland nicht vermeidbare Emissionsrest durch andere Mechanismen kompensiert werden. Es gibt eine realistische Möglichkeit, die nach gegenwärtigem Informationsstand bis 2020 auftretenden Defizite durch „eigene“ Maßnahmen deutlich zu verringern und dadurch die „einheimische“ Effizienz zu erhöhen.

***Ziel des Aktionsplans ist es, Luxemburgs Bilanzdefizite bis 2020 möglichst weitgehend durch nationale Anstrengungen zur Minderung von Inlandsemissionen auszugleichen. Die Nutzung von flexiblen Mechanismen nimmt im Ausmaß der Defizitverringerung ab. Ihr soll stärker die Rolle von Ergänzungs- und Übergangsmaßnahmen zuteilwerden.***

Dies wird unter folgenden Bedingungen gelingen:

- ▶ Das Bevölkerungswachstum darf nicht über den Neubau, über eine vergrößerte Pkw-Flotte und über sonstige Mengeneffekte die jeweiligen technischen Effizienzgewinne überkompensieren.

*Es bedarf daher vor allem einer scharfen, über 2017 hinausgehenden Regulierung der Neubaustandards, sowie einer schärferen Regulierung der Neuzulassungen bei Kfz.*

- ▶ Das BIP-Wachstum, das emissionsbilanzwirksam vor allem in Klein- und Mittelbetrieben des Nicht-ETS-Bereichs und im „Finanzsektor“ stattfindet (ETS-Anlagen sind dabei ja außen vor), muss emissionsneutral zustande gebracht werden.

*Es bedarf daher deutlicherer Effizienzanforderungen und -anstrengungen bei betrieblichen Prozessen, des forcierten Einsatzes von Erneuerbaren im betrieblichen Bereich und intensiver Aufklärungsmaßnahmen sowie verstärkter Contracting-Initiativen.*

- ▶ Der Treibstoffexport darf nicht noch weiter ansteigen, sondern sollte – unabhängig von den bilanzentlastend wirkenden pflichtigen Agrokraftstoffanteilen – einen Beitrag zum Bilanzausgleich leisten. Als Mindestziel für den Treibstoffexport gilt: Er soll – soweit dies mit nationalen Parametern möglich und mit dem nationalen Interesse vereinbar ist – nicht weiter wachsen. Vorsichtige und graduelle Anpassungen der Akzisen (inklusive Kyoto-Cent) werden kontinuierlich vorgenommen im Anbetracht von verbesserten empirischen Kenntnissen über die Bestimmungsfaktoren des Treibstoffverkaufs und im Anbetracht von ihren möglichen Auswirkungen auf den nationalen Haushalt.
- ▶ Absolute Emissionsminderungen werden durch Sanierung von Beständen erzielt, d.h. durch Gebäudesanierung, schnelleren Austausch der Kfz-Flotte und technischer Aggregate, darüber hinaus durch Einsparungen aufgrund von Verhaltensänderungen.

*Bei Eingriffen in Bestände und bei Verhaltensänderungen wird es – soweit der Privatsektor betroffen ist – nicht ohne Anreizinstrumente, bessere Information bzw. Kommunikation und die Förderung bzw. Bereitstellung klimafreundlicherer Alternativen – so vor allem im öffentlichen Verkehr – abgehen.*

Um die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, hat die Regierung ein prioritäres Maßnahmenprogramm – aus bereits umgesetzten, neuen und zusätzlichen Maßnahmen - für diesen Aktionsplan beschlossen.

### III. Maßnahmenprogramm

N°	Vorgesehene Maßnahme	Ziele/Erläuterungen	Umgesetzte Aktionen 2011-2013	Vorgesehene Aktionen ab 1.1.2013	Zeitplan	Zuständigkeit
<b>1 Bewährtes weiterentwickeln</b>						
<b>1.1 Produktion und Einsatz erneuerbarer Energien stärken</b>						
1	Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der bestehenden finanziellen Förderungssysteme	<ul style="list-style-type: none"> <li>Energieeinsparung und Einsatz erneuerbarer Energiequellen im Haushaltsbereich, Unternehmen, Landwirtschaft und öffentlichem Sektor effektiver fördern.</li> <li>Bessere Abstimmung von Maßnahmen und Zielsetzungen.</li> <li>Effektivere und kohärentere Bearbeitung der Förderanträge.</li> <li>Breitere Bekanntmachung der im Bereich der Unternehmen existierenden Förderungssysteme für die KMU und die Industrie.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Kraft treten des « RGD du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement » ab Januar 2013.</li> <li>Im Bereich der Unternehmen existieren derzeit Förderungssysteme für die KMU und die Industrie. Es gilt vor allem diese den Unternehmen breiter bekannt zu machen und deren Nutzung zu verstärken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gezielte Kampagne KMU und Industrie.</li> </ul>	2013-2014 Fortlaufend	MDDI, MECE
2	Anpassung der Einspeisevergütung für Strom aus erneuerbaren Energiequellen (RGD vom 8. Feb. 2008)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung der Tarife und Anpassung an die aktuellen Rahmenbedingungen der Investitionen in erneuerbare Energien.</li> <li>Gesamtbewertung mit starkem Akzent auf die Wärmenutzung.</li> <li>Analyse von Ersatzinvestitionen in bestehenden Anlagen und Entwicklung nötiger ergänzender Instrumente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Kraft treten des « RGD du 15 nov. 2012 mod. le RGD du 8 février 2008 relatif à la production d'électricité basée sur les sources d'énergie renouvelables » ab Januar 2013.</li> <li>Überprüfung, im Rahmen der Fortschreibung des LUREAP, von Höhe und Struktur der Einspeisevergütung.</li> <li>In Kraft treten des neuen Rechtsrahmens der Einspeisevergütung Anfang 2013.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorlage der Reform der Verordnung über die Einspeisetarife für erneuerbaren Strom.</li> </ul>	Mitte 2013	MECE
3	Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas (RGD vom 8. Feb. 2008)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung der Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas, differenziert nach privaten Produzenten und Produzenten mit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Kraft treten des « RGD du 15 déc. 2011 relatif à la production, la rémunération et la commercialisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überprüfung der Tarife.</li> </ul>	2013-2020	MECE

		öffentlicher Beteiligung.	de biogaz » ab Januar 2012.			
4	Konzept zur gezielteren Förderung der Nutzung von Biomasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung neuer Konzepte zur konsequenteren Nutzung von Biomasse in Form von Holz, Grünabfällen, landwirtschaftlichen Abfällen und Klärschlämmen.</li> <li>• Erwägen verschiedener Ansatzpunkte in staatl. Planungsinstrumenten, Informations- und Entscheidungssystemen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlaufen der Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung der Waldmobilisierung und der Nutzung des Holzes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorstellung des Konzepts.</li> <li>• Durchführung erster Umsetzungsschritte.</li> <li>• Erarbeitung eines Konzepts für andere Biomassefraktionen.</li> </ul>	2013 2013-2014  2014	AEV, MDDI, AGE, MA
<b>1.2 Energieeffizienz steigern und Energieverbrauch senken!</b>						
5	Präzisierung und Umsetzung eines Rechtsrahmens für den „Plan sectoriel logement“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellung von Wohnraum sowie Lenkung der Bevölkerungsverteilung unter Berücksichtigung des Konzepts der dezentralen Konzentration und des Systems der zentralen Orte als Entwicklungsschwerpunkte.</li> <li>• Definition eines strukturellen, räumlichen und organisatorischen Bezugsrahmens für den künftigen Wohnbau und Förderung des Prinzips der „Stadt der kurzen Wege“.</li> <li>• Unterteilung des Landes in „städtische“ Wohnvorranggemeinden und ländliche komplementäre Gemeinden, wobei der Wohnbau hauptsächlich in den Wohnvorranggemeinden stattfinden soll.</li> <li>• Territoriale Koordination Wohnungsbau auf regionalem und interkommunalem Niveau.</li> <li>• Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds.</li> <li>• Vorgaben im Bereich landsparender und ökologisch nachhaltiger Erschließung.</li> <li>• Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten, durch u.a. „zones pour projets d’envergure destinés à l’habitat“.</li> <li>• Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung des « Plan sectoriel logement » mit folgenden Zielen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Territoriale Koordination des Wohnungsbaus auf regionalem und interkommunalem Niveau.</li> <li>– Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds.</li> <li>– Vorgaben im Bereich der landsparenden und ökologisch nachhaltigen Erschließung.</li> <li>– Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten.</li> <li>– Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beginn der Prozedur des « Plan sectoriel logement PSL ».</li> <li>• Inkraft treten des « RGD déclarant le PSL obligatoire ».</li> <li>• Schnelle Entwicklung von einigen „zones pour projets d’envergure“ in Form von Pilotprojekten durch „plans d’occupation du sol POS“.</li> </ul>	2013-2015	MDDI, ML

6	Neuordnung und Vereinfachung der finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich, mit besonderem Augenmerk auf die AltbauSanierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrichtung der Förderung für Wohnbauten an Kriterien der Energieeffizienz.</li> <li>• Fortlaufende Kontrolle der Wirksamkeit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten des « RGD du 12 déc. 2012 instit. un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement » (01/2013).</li> <li>• Vereinfachung über Bündelung der Beihilfen im Rahmen des « APL relative à la promotion du logement et de l'habitat durables ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten der « Loi rel. à la promotion du logement et de l'habitat durables »</li> <li>• Neugestaltung der sozialen Staffelung.</li> </ul>	2015	MDDI, MECE
7	Energetische Sanierung staatlicher Bauten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seit einigen Jahren lässt ABP an allen dazu geeigneten Projekten energetische Sanierungsarbeiten durchführen, je nach Möglichkeiten in unterschiedlichem Maße. So ist Fenster, Dach- und Fassaden-sanierungen, oder beim Austausch von Heizungs- oder Lüftungsanlagen eine deutliche Verbesserung der Energieeffizienz zu verzeichnen.</li> <li>• Eine neue Europäische Richtlinie im Bereich Energieeffizienz, sieht ab 2014 eine Renovierungsquote von 3%/a aller öffentlichen Gebäude vor. Für die Gebäude des Luxemburger Staates bedeutet dies eine Sanierung von ca. 60.000 m<sup>2</sup>/a. Aktuell (2013): ca. 12.000 m<sup>2</sup>/a oder 0,6 %/a.</li> <li>• In Anbetracht der geschätzten Kosten von 1.000-1.500 €/m<sup>2</sup> BGF würde eine Renovierungsquote von 3 % oder 60.000 m<sup>2</sup> eine zusätzliche Investition von 50-75 Mio €/a mit sich bringen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorantreiben der energetischen Sanierung staatlicher Gebäude.</li> <li>• Zur Verfügung stellen der Budgetmittel und personeller Kapazitäten zur energetischen Sanierung staatlicher Bauten.</li> <li>• Aufstockung der finanziellen Möglichkeiten der zuständigen staatlichen Behörden.</li> <li>• Ausarbeitung und Publikation von Musterverträgen durch MECE (Anfang 2012).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzen der begonnenen Maßnahmen.</li> <li>• Umsetzen der Energieeffizienzrichtlinie.</li> </ul>	2013-2020	MECE, MDDI, ABP
8	Monitoring der Energieverbrauchs staatlicher Bauten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel ist das Senken des Energieverbrauchs staatlicher Gebäude.</li> <li>• Ein Energiemonitoring staatlicher Gebäude kann nur zielführend sein, wenn die Energie-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung eines globalen Meßkonzeptes für Gebäude aus Bestand und Neubau.</li> <li>• Festlegung der prinzipiellen Zonen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung einer Datenbank.</li> <li>• Festlegung der benötigten</li> </ul>	Mitte 2013	MDDI, ABP

		<p>verbräuche zentral geführt werden. Zurzeit erfassen Energiezähler Verbräuche nur für ganze Gebäudekomplexe und/oder zwecks Abrechnung. Eine angemessene und zeitnahe Reaktion auf Änderungen im Energieverbrauch ist damit nicht gewährleistet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Um den Meßaufwand zu minimieren werden Gebäude, Gebäudeteile sowie funktionale Gebäudeeinheiten mittel- und langfristig mit vernetzten Smart-Metering-Zählern ausgestattet, welche automatisch an eine zentrale Datenbank angebunden sind. Diese erlaubt vergleichende Analysen und die Detektion von Auffälligkeiten des Energieverbrauches, um letztendlich Aktionspläne für die energetische Gebäudesanierung zu erarbeiten.</li> </ul>	<p>und Nutzungsarten, die separat erfasst werden sollen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschätzung der finanziellen Mittel für die Erstausrüstung/Nachrüstung von Zählern.</li> <li>• Priorisierung der nachzurüstenden Gebäude.</li> <li>• Ausarbeitung eines Standards für die Messgeräte.</li> <li>• Festlegung der Art und Qualität der Messgeräte und der Fernübertragungsart (Protokoll).</li> <li>• Ausarbeitung von Standardpositionen für die Messgeräte in den Leistungsverzeichnissen.</li> </ul>	<p>Informationen (Jahres-, Monats-, Wochen-, Stundenwerte)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung der Struktur.</li> <li>• Realisierung einer Software zur Erfassung und Verarbeitung der Energieverbräuche.</li> </ul>		
9	Verschärfung der Baustandards für Zweckneubauten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der energetischen Baustandards für Zweckneubauten in mehreren Schritten auf das Niveau „Nahe Null“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Planung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschärfung der Vorgaben in 2 bis 3 Jahresschritten ab Ende 2013.</li> </ul>	2013-2020	MECE, MDDI
10	Schaffung eines Anreizsystems zur Deckung des Restenergiebedarfs aus Erneuerbaren im Haushaltssektor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deckung der benötigten Restenergie möglichst weitgehend aus erneuerbaren Quellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung und Ausweitung der Förderungen für erneuerbare Energien ab Januar 2013.</li> <li>• Über die Verschärfung der Baustandards hinaus, soll durch ein Anreizsystem sichergestellt werden, dass die jeweils benötigte Restenergie möglichst weitgehend aus erneuerbaren Quellen gedeckt wird.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung und Ausweitung der Förderungen für erneuerbare Energien.</li> <li>• Anpassung der Förderungen für erneuerbare Energien 2016.</li> </ul>	2013 2015	MDDI, MECE, ML
11	Standardisierung der Vorschriften für kommunale Gebäude	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel ist eine verbesserte Energieeffizienz und eine verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien im Bereich der kommunalen Infrastrukturen.</li> <li>• Nachstehende Rahmenbedingungen werden ihre Auswirkungen zeigen.</li> <li>• « RGD du 31 août 2010 concernant la performance énergétique des bâtiments fonctionnels ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten der „Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der „Circulaire ministérielle“ an den Zweckbaupass und Überarbeitung der Beihilfen.</li> <li>• Verschärfung des « RGD du 31 août 2010 conc. la performance énergétique</li> </ul>	Ende 2013 2014	MDDI, MECE

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• « Loi du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ».</li> <li>• « Loi du 12 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes ».</li> <li>• Außer den Anpassungen der bestehenden Instrumente sind keine Neuerungen im Bereich der Standardisierung der Vorschriften kommunaler Gebäude vorgesehen.</li> </ul>		<p>des bâtiments fonctionnels ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkte Förderung der Gemeinden mittels Klimapakt</li> </ul>	2013-2022	
12	Stärkere Nachhaltigkeitsorientierung der Finanzhilfen für den Wohnungsbau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der Finanzhilfen an Privatpersonen und „Promoteurs publics“ für den Wohnungsneubau.</li> <li>• Anpassung der Sanierungsförderung für Altbauten.</li> <li>• „Ökologisierung“ der Beihilfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kopplung der Fördersätze an den Energiepass und Verschärfung der Mindeststandards (erfolgte 2012).</li> <li>• Ausarbeitung eines Rahmengesetzes « APL relative à la promotion du logement et de l'habitat durables ».</li> <li>• Verschärfung der Mindeststandards.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozedur und In Kraft treten der « Loi rel. à la promotion du logement et de l'habitat durables »</li> <li>• Bindung der Förderung an Nachhaltigkeitszertifikat.</li> <li>• Neugestaltung der sozialen Staffelung.</li> </ul>	2013-2014 2014-2015 2014-2015	ML, MDDI
13	Schnellere Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schnelleres Abschreiben von Investitionen in die energetische Sanierung für Vermieter.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorlage des « projet de loi déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le domaine du logement »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prozedur und In Kraft treten des Gesetzes bezügl. der schnelleren Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung sowie des RGD bezgl. des reduzierten TVA-Satzes im Falle einer energetischen Sanierung.</li> </ul>	2013-2014	MDDI, ML, MECE, MFIN, Administration des Contributions
14	Förderung der Elektro-Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielsetzung bis 2020: ca. 10%, was etwa 40.000 Autos entspricht, des Luxemburger Fuhrparks sind Elektroautos.</li> <li>• Einrichtung von ca 850 Ladestationen für Elektroautos bis 2020.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisierung verschiedener Pilotprojekte.</li> <li>• In Kraft treten der „Loi du 7 août 2012 mod. la loi mod. du 1<sup>er</sup> août 2007 rel. à l'organisation du marché de l'électricité“ und Beauftragung der Netzbetreiber mit dem Aufbau/ Be-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gründung einer/mehrerer Arbeitsgruppen aus Mitgliedern MDDI, MECE, Gemeinden und Unternehmen zur Koordination des Plans.</li> <li>• Einbindung der betroffenen</li> </ul>	2013-2020	MDDI, MECE, ILR

			<p>treiben einer öffentlichen Ladeinfrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten des „RGD du 18 février 2013 port. introduction d'une aide financière (...) pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO<sub>2</sub> (...).</li> </ul>	<p>en Sektoren, u.a. der Mitglieder der ILEA („équipementiers d'automobiles“).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diskussion mit den Netzbetreibern über die konkrete Umsetzung dieses Vorhabens.</li> <li>• Überarbeitung bestehender Förderreglements.</li> </ul>		
15	Förderung der Erdgasmobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des Erdgas-Tankstellennetzes bis 2020.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gründung einer Arbeitsgruppe mit betroffenen Akteuren zur Identifikation der Hemmnisse in der Nutzung von Erdgas/Biogas im Bereich Mobilität.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzielle Förderung weiterer Erdgastankstellen.</li> </ul>	2013-2020	MDDI, MECE
16	Anpassung der Prime car-e	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Sinne der Förderung der Elektromobilität bleibt auch 2013 die Prämie für Elektroautos in Höhe von 5.000 € bestehen.</li> <li>• Die Car-e Prämie für konventionell betriebene Autos wurde 2013 nicht mehr weitergeführt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschaffung der Car-e Prämie für konventionell betriebene Autos</li> <li>• Verlängerung der Förderung der Elektromobilität für 2013 « RGD du 18 févr. 2013 portant introduction d'une aide financière aux personnes physiques et aux personnes morales de droit privé pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO<sub>2</sub> ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Anpassungen.</li> <li>• Verlängerung der Förderung der Elektromobilität über 2013 hinaus.</li> </ul>	2013-2020	MDDI, MECE
17	Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsparpotenziale im Bereich der Querschnitt-Technologien und stärkere Nutzung der Querschnittstechnologien.</li> <li>• Unterstützung des Energie-Einspar-Contractings für KMU des tertiären Sektors.</li> <li>• Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinie 2012/27/EU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisierung, Information und Grundberatung für Industrie im Rahmen der freiwilligen Vereinbarung.</li> <li>• Ein Mustervertrag, welcher an Luxemburger Verhältnisse angepasst ist, wurde von myenergy erstellt und Anfang 2012 publiziert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diverse Pilotvorhaben.</li> <li>• Förderung von Contracting für kommunale Infrastrukturen.</li> <li>• Dauerhaftes Monitoring der auf 2016 ausgelegten freiwilligen Vereinbarung zwecks Erkennung der Notwendigkeit einer Anpassung.</li> </ul>	2013-2014 2013 2013-2014	MECE, MDDI, myenergy, Luxinnovation, CRTE, OAI, CRTI-B, Klima-Bündnis

18	Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen mit ETS-Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung des Anreizes zur Energie- und Emissionseinsparung des ETS-Systems.</li> <li>• Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinie 2012/27/EU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiwillige Vereinbarung mit der FEDIL.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Learning factory“</li> <li>• Staatliche Einnahmen aus ETS für Energieeffizienzmassnahmen einsetzen.</li> </ul>	2013-2020	MDDI, MECE
19	Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien bei öffentlicher Beschaffung und im gesamten öffentlichen Planungsprozess	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorgehen der öffentlichen Hand in Bereichen Umweltschutz- und Nachhaltigkeitspolitik.</li> <li>• Unterstützung des "pre commercial / green public procurement" zur Absicherung der Effizienz durch umweltsparenden technischen Fortschritt und spezielle ökotechnologische Entwicklungen.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung fester Spielregeln (Geschäftsordnung für Ministerien, Handbuch für Gemeinden).</li> <li>• Laufendes Monitoring.</li> </ul>	2013-2020	MDDI, MECE
<b>2 Neues wagen!</b>						
<b>2.1 Auf Ökotechnologie und Forschung setzten!</b>						
20	Öko-Technologien in Forschung und Anwendung fördern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effizientere Nutzung öffentlicher Möglichkeiten zur Förderung des Einsatzes von Ökotechnologie in Unternehmen, um den Standort Luxemburg zu stärken.</li> <li>• Unterstützung der für Ökotechnologien relevanten Branchen bei der Orientierung am internationalen Markt und bei Beteiligung an internationalen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Bereich Erzeugung erneuerbarer Energien und Emissionsminderung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung verschiedener Optionen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.</li> </ul>	2013-2014	MECE, MDDI, Luxinnovation, Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, CRP's
<b>2.2 Die Mobilität von morgen gestalten!</b>						
21	Integrative und strukturierte Raumentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des motorisierten Verkehrs.</li> <li>• Die Bürger näher an ihren Arbeitsort bringen und eine kompaktere Stadtplanung sowie eine gesunde Mischung der Funktionen und Aktivitäten gewährleisten, welche dem öffentlichen Personennahverkehr und der sanften Mobilität zugutekommen.</li> <li>• Gewährleistung einer konzentrierten und kohärenten Entwicklung der Ballungsgebiete als Gegenpol zur Stadt Luxemburg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung des neuen Landesplanungsgesetzes.</li> <li>• Ausarbeitung und Publikation der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Ausarbeitung der sektoriellen Leitpläne: Transport (PST), Geschützte Landschaften (PSP), Wohnungsbau (PSL) und Aktivitätszonen (PSZAE).</li> <li>• Staat-Gemeinden-Konventionen und</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Kraft treten des neuen Landesplanungsgesetzes</li> <li>• Beginn der Prozedur « Plans directeurs sectoriels primaires ».</li> <li>• In Kraft treten der RGD „déclarant obligatoire les plans directeurs sectoriels ».</li> </ul>	2013-2015	MDDI, MIGR, Gemeinden

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu) setzt sich als Ziel, dass bis 2020 25 % des täglichen Verkehrsaufkommens auf die sanfte Mobilität entfallen und dass von dem verbleibenden motorisierten Verkehrsaufkommen wiederum 25 % auf den öffentlichen Personenverkehr entfallen.</li> </ul>	der EVTZ Alzette-Belval.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortführung der Staat-Gemeinden-Vereinbarungen und der EVTZ Alzette-Belval.</li> </ul>	Kurz- bis mittelfristig	
22	Förderung der sanften Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“, werden landesweit verschiedenste Maßnahmen im Bereich Infrastrukturen, finanzielle Förderung, Serviceangebote und Gesetzgebung noch stärker gefördert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thematisierung im Zuge des Nationalen Aktionsplans für sanfte Mobilität.</li> <li>• Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung der benötigten Gesetzgebung zur Umsetzung der Maßnahmen.</li> <li>• Schaffung von effizienten, kohärenten und vollständigen Netzen für die sanfte Mobilität.</li> <li>• Gewährleistung der benötigten Intermodalität.</li> <li>• Integration der sanften Mobilität in die Planungsprozesse der Raum- und Kommunalplanung.</li> <li>• Gewährleisten, dass das „System sanfte Mobilität“ integrierender Bestandteil der Umsetzung von spezifischen Stadtentwicklungsprojekten ist.</li> </ul>	Kurz-, mittel- und langfristig	MDDI, MIGR, CdT, Gemeinden
23	Reorganisation des öffentlichen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung einer neuen Netzhierarchie auf nationalem Niveau zur Optimierung des Angebots im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“.</li> <li>• Umstrukturierung des ÖV-Netzes in der Stadt Luxemburg um der starken polyzentrischen Entwicklung gerecht zu werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung der Maßnahmen im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allgemeine Umstrukturierung Busnetz.</li> <li>• Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel an sogenannten Umsteigepunkten (z.B. „Pôles d'échange“)</li> <li>• Planung eines Bedarfverkehrsangebots außerhalb der Hauptverkehrszeiten in bestimmten länd-</li> </ul>	Mittel- bis langfristig	MDDI, SNCFL, CdT, Gemeinden

				lichen Regionen. • Einführung der Tram in der Stadt Luxemburg.		
24	Ausbau und Verbesserung der Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Busnetz mit Hilfe von Infrastrukturmaßnahmen im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausarbeitung der Maßnahmenpakete im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Reservierung verschiedener Korridore im Zuge der Ausarbeitung des PST.</li> <li>• Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> <li>• Umsetzung der Doppelgleisigkeit der Strecke Luxemburg-Petingen.</li> <li>• Fertigstellung des Umbaus des Hauptbahnhofs in Luxemburg.</li> <li>• Umsetzung diverser Projekte zur Buspriorisierung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bau der Umsteigepunkte Hollerich, Howald und Pont Rouge zur Annäherung der Bahn an die Entwicklungszentren in der Stadt Luxemburg.</li> <li>• Strukturelle Optimierung des Schienennetzes (z.B. neue zweigleisige Bahnlinie Luxemburg-Bettemburg).</li> <li>• Kontinuierliche Erneuerung der Schienenfahrzeuge und Busse.</li> <li>• Strukturelle Optimierung des Busnetzes (z.B. neue Busspuren).</li> </ul>	Mittel- bis langfristig	MDDI, SNCFL, Gemeinden
25	Parkraummanagement in urbanen Gebieten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkflächen regulieren: z.B. in urbanen Gebieten die auszuweisenden Parkflächen bei neuen Projekten anhand eines Stellplatzschlüssels an die ÖPNV-Erreichbarkeit des Standortes binden.</li> <li>• Ermöglichung im Stadt- und Vorstadtgebiet einer Reduzierung der Pkw-Nutzung und somit eine Förderung der sanften Mobilität bzw. des ÖPNV im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele des „MoDu“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Durchführung der relevanten Studien und Ausarbeitung des gesetzlichen Rahmens.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beginn der Prozedur des Parkraummanagements im Zuge des PST.</li> <li>• In Kraft treten im Zuge des RGD „déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel transports“.</li> </ul>	2013-2015	MDDI, MIGR, Gemeinden, CdT
26	Förderung der Intermodalität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbieten einer Alternative zum PKW.</li> <li>• Kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln.</li> <li>• Im Hinblick auf die angestrebten Modal-Split Ziele der Strategie „MoDu“, attraktive Alternativen zum Auto anbieten.</li> <li>• Gewährleistung eines kohärenten, intelligenten, effizienten und auf die individuellen Bedürfnisse angepassten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Thematisierung im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).</li> <li>• Umsetzung diverser P+R Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des P+R Netzes.</li> <li>• Einführung der Telematik zur Sicherung der Intermodalität.</li> </ul>	2013-2020	MDDI, SNCFL, CdT

		Kombinieren von verschiedenen Verkehrsmitteln um von A nach B zu gelangen.				
27	Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung der Position des öffentlichen Transportes im grenzübergreifenden Verkehr.</li> <li>• Zusammenführen nationaler Ziele um eine gemeinsame nachhaltige Mobilitätsstrategie („Schéma de mobilité transfrontalière – SMOT“) zu identifizieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung erster Maßnahmen aus dem gemeinsamen Mobilitätskonzept (SMOT) mit der Region Lothringen.</li> <li>• Vorbereitungsarbeiten zur Erstellung weiterer Mobilitätskonzepte (SMOT) mit der Wallonie und dem Grenzgebiet Rheinland-Pfalz und Saarland.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung weiterer Mobilitätskonzepte mit der Wallonie und dem Grenzgebiet Rheinland-Pfalz und Saarland.</li> <li>• Umsetzung weiterer Maßnahmen aus dem gemeinsamen Mobilitätskonzept mit der Region Lothringen.</li> </ul>	Kurz- bis mittelfristig	MDDI, SNCFL, CdT
28	Förderung von alternativen Nutzungsformen des PKW	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung des Mobilitätsverhaltens im städtischen Raum.</li> <li>• Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Unternehmen in Aktivitätszonen.</li> <li>• Veränderung des Mobilitätsverhaltens bei bestimmten Zielgruppen zur Reduzierung der Zahl der Pkws auf den Straßen und somit der negativen Umwelteinflüsse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung von relevanten Studien und Förderung einzelner Pilotprojekte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung von Fahrgemeinschaften („Carpooling“) und „Carsharing“.</li> <li>• Förderung der Elektromobilität in Kombination mit „Carpooling“ und/oder „Carsharing“, komplementär zum ÖV.</li> </ul>	Kurz-, mittel- und langfristig	MDDI, CdT, Gemeinden
<b>2.3 Das Steuer- und Abgabensystem nachhaltig umbauen!</b>						
29	Überprüfung der Autosteuer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Gestaltung des Verhältnisses von Autosteuer und Kaufprämie zwecks Erhöhung der verbrauchs- und emissionsmindernden Gesamtwirkung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung, ob nicht das Verhältnis von Autosteuer und Kaufprämien anders gestaltet werden kann, um die verbrauchs- und emissionsmindernde Gesamtwirkung zu erhöhen.</li> <li>• Prüfung der Möglichkeiten der Einführung eines Zuschlagssatzes « super polluant » für emissionsintensive Fahrzeuge.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.</li> </ul>	Mittelfristig	MDDI, MFin, Administration des douanes et accises
30	Reform der Dienstwagenbesteuerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung eines Anreizes zur Verwendung umweltfreundlicherer Firmenfahrzeuge (z.B. durch ein System der Besteuerung über die Höhe der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Dienstwagen).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung verschiedener Optionen und Abgleich mit Erfahrungen aus anderen EU-Ländern.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.</li> </ul>	mittelfristig	MDDI, MFin, Administration des contributions directes
31	Sukzessive Anpassung der	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schrittweise Anpassung der Steuer- bzw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung verschiedener Optionen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der</li> </ul>	mittelfristig	MDDI, MFin,

	Steuersätze auf Verkehrskraftstoffen	sonstigen Abgabensätze für Verkehrskraftstoffe.		Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge.		Administration des Douanes et Accises
<b>2.4 Effiziente und sozial gerechte Finanzinstrumente entwickeln!</b>						
32	Neue Formen der Anreiz- und Förderinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> <li>Breitere Anwendung der im „paquet Logement“ vorgesehenen neuen Formen der Anreiz- und Förderinstrumente in anderen Bereichen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausarbeitung eines Vorschlags zur Einführung eines „éco-prêt à taux zéro“ im Rahmen des « APL relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ».</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzen des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ».</li> </ul>	2013-2014	ML, MDDI, MFin, MECE
33	Sanierungsmöglichkeiten von Mietwohnungen verbessern	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einkommensabhängige Staffelung der Hilfen für Wohnungseigentümer und Mieter unter Wahrung ökologischer bzw. energetischer Belange.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausarbeiten des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzen des « Avant-projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables ».</li> </ul>	mittelfristig	ML, MDDI, MFin, MECE
34	Subventionen auf ihre Umweltschädlichkeit überprüfen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erwägung, umweltschädliche Subventionen einer gesonderten Prüfung zu unterziehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausarbeitung einer Nachhaltigkeitszertifizierung LUNAZ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung eines gesetzlichen Rahmens.</li> </ul>	2013-2014	MFin, MDDI, Partenariat
<b>2.5 Information, Kommunikation und Entscheidungsstrukturen verbessern!</b>						
35	Kapazitätsanpassung bei myenergy	<ul style="list-style-type: none"> <li>myenergy muss in die Lage versetzt werden, den Klimapakt mit den Gemeinden informativ und administrativ zu begleiten.</li> <li>myenergy muss weiterhin und bei Bedarf in die Lage versetzt werden die ihr aufgetragenen Aufgaben zu erfüllen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012).</li> <li>Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater (Anfang 2013).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassungen der Personaldecke bei Bedarf.</li> </ul>	2013-2020	MECE, MDDI
36	Unterstützung kommunaler Kapazitäten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förderung und Bestimmung von externen und internen Beratern, um die Gemeinden bei der Umsetzung des Klimapakts zu unterstützen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012).</li> <li>Bereitstellung notwendiger kommunaler Berater (Anfang 2013).</li> </ul>		Erledigt	MDDI
37	Ausbau des Partenariats für Umwelt und Klimaschutz zu einer Nachhaltigkeitskommission	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der vorliegende Aktionsplan ist weitgehend durch Vorarbeiten und politisch-zivilgesellschaftliche Abstimmungsprozesse im Partenariat entwickelt worden.</li> <li>Ein derartiges Gremium benötigt eine klare Perspektive und einen formalen Rahmen mit einer entsprechenden Arbeitsstruktur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbereitung der Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeitsgremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission</li> </ul>	2013-2014	MDDI, Ministerien, die im interministeriellen Komitee vertreten sind, Staatsministerium

38	Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den verschiedenen Sektoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Informationen über die Energieverbräuche und die damit zusammenhängenden Treibhausgasemissionen.</li> <li>• Vor allem im tertiären Bereich gibt es aber Nachholbedarfe.</li> <li>• Ziel ist eine volkswirtschaftlich fundierte und die treibenden Faktoren enthaltende nationale Projektionsbasis für eine längerfristige Energieentwicklung zu schaffen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Schritte zur Realisierung eines Projekts zur Erstellung gemeinsamer Projektionen des Energieverbrauchs und der Emissionen, sowie die Evaluierung der Auswirkungen von nationalen und internationalen Maßnahmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellen eines gemeinsamen Instrumentes zu den Projektionen basierend auf den ökonomischen Modellen des Statec.</li> <li>• Erstellen von Instrumenten und Methodologien zur Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen des Aktionsplans (Treibhausgase u. „NEC“-Gase)</li> <li>• Verstärkte Anforderungen bezügl. Qualitätskontrolle (Projektionen u. Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen) laut der neuen EU Verordnung „Monitoring Mechanism“</li> <li>• Monitoring u. Quantifizierung der Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen des Klimapaktes</li> </ul>	2015	MDDI, MECE, Statec
39	Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwingende Erfassung der kommunalen Daten zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung im Rahmen des Klimapaktes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umsetzung erfolgte im Rahmen des Klimapaktes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfung der Möglichkeiten des Aufbaus einer Datenbank mit dem SIGI, ggf. Umsetzung.</li> </ul>	2013	MDDI, SIGI
40	Evaluierung des Aktionsplans	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoring- und Evaluierung der Umsetzung der im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen.</li> </ul>			fortlaufend	MDDI
41	Ausweitung des Angebots für Ausbildung und Erziehung zu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• -</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbieten von Schulungsprogrammen diverse Akteure wie z.B: Chambres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der festgehaltenen Roadmap des</li> </ul>	2013-2020	myenergy, MDDI, MCM, Chambre

	Fragen der Energieeffizienz, der erneuerbaren Energien und des ökologischen Baues; in Verbindung mit zusätzlichen zielgruppenspezifischen (Handwerker, Energieberater usw.) Möglichkeiten der Zertifizierung für garantierte Qualitäten		professionnelles, u.a....). <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordination des von der EU kofinanzierten Projektes „Build-up“ durch myenergy.</li> <li>• Koordination des luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“.</li> <li>• Arbeiten an der Erstellung eines freiwilligen Labellingsystems für Energieberater im Bereich Wohnungsbau.</li> <li>• Anpassung der Ausbildung der Heizungsmonteur und der Elektriker an die Anforderungen der Richtlinie 2009/28/EG.</li> </ul>	luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“.		des métiers, IFSB
42	Programme zur Sensibilisierung und gezielten Information von Hauseigentümern und -verwaltern für die mittelbaren Vorteile von energieeffizient errichteten und sanierten Gebäuden (Komfort, Verkehrswert etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In den letzten Jahren wurden in diesem Bereich verstärkt Anstrengungen unternommen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematischer Ausbau der myenergy-Infopoints.</li> <li>• Organisation der myenergy-days und Präsenz von myenergy auf Messen.</li> <li>• Online-Publikation von Informationsdokumenten zum Energiesparen und zur Verwendung erneuerbarer Energien.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterführung und der Intensivierung der Bemühungen.</li> </ul>	Fortlaufend	MDDI, MECE, ML
43	Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstärkung von Musterkampagnen mit regionalen Ereignissen zur Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen.</li> <li>• Organisation von regionalen Ereignissen im Rahmen der myenergy-Infopoints.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen.</li> </ul>	2013-2020	MDDI, MECE
44	Pilotprojekt „Energiesparcheck-Helfer“	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Energiesparcheck-Helfer beraten vorzugsweise einkommensschwache Haushalte um deren Kosten für Energie und Wasser zu reduzieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erste Vorbereitungsschritte des Pilotprojektes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbereitung und Durchführung eines Pilotprojektes und bei Bewährung flächendeckende Umsetzung.</li> </ul>	2013-2014	MECE, MDDI, MT, MF
45	Einsatz neuer Kommunikationsformen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführen von Informations- und Sensibilisierungskampagnen für einen umweltfreundlichen Transport in Verbindung mit nationalen/regionalen Ereignissen.</li> </ul>			2013-2020	MDDI, CdT

46	Auf- und Ausbau eines Telematiksystems für den öffentlichen Transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernetzung aller Daten die im Bereich der Mobilität (Straße, ÖPNV, Parkraum usw.), damit jeder auf die benötigten Informationen online zugreifen kann.</li> </ul>			2013-2018	MDDI, CdT
47	Einführung eines ökologischen Mobilitätslabels für Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines Labels „transport écologique“ als Anreiz für Unternehmen, die an der Initiative „Mobilitéitspass“ teilnehmen und verbrauchs- und schadstoffarme Fahrzeuge einsetzen.</li> </ul>			2013-2015	MDDI, CdT
48	Ausbau der Beratung und Unterstützung von Industrie sowie KMU in Fragen der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energien		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbereitung diverser Projekte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufbau einer nationalen Weiterbildungsstruktur</li> <li>• Einführung eines neuen Bewertungstools zur Energieeffizienz für KMU'S</li> <li>• Projekt „Learning factory“</li> </ul>	Fortlaufende Umsetzung	MDDI, MECE
<b>2.6 Einen Klimapakt mit den Gemeinden schließen!</b>						
49	Einen Klimapakt mit den Gemeinden schließen		<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes (...)“.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fortlaufende Umsetzung bis 2020</li> </ul>	2013-2020	MDDI, MIGR, Syvicol
<b>2.7 Eine Klimaanpassungsstrategie entwickeln ! (→ « Stratégie nationale d'adaptation au changement climatique », Mai 2011)</b>						
50	(u.a.) Ausbau und Anwendung eines rechtlichen Rahmens zur Begünstigung der Agroforstwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agroforstwirtschaft ist eine Form der Landnutzung, bei der mehrjährige Holzpflanzen willentlich auf derselben Fläche angepflanzt werden, auf der auch landwirtschaftliche Nutzpflanzen angebaut und/oder Tiere gehalten werden.</li> <li>• Sie erlaubt es Bäume auf landwirtschaftlichen Nutzflächen produktiv in die heutige europäische Landwirtschaft zu integrieren.</li> <li>• Solche Systeme erlauben es ökonomische und ökologische Prämissen von Natur- und Klimaschutz und Landwirtschaft zu kombinieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlaufen der Ausarbeitung eines Konzeptes für die Agroforstwirtschaft.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übernahme der Ergebnisse des Konzeptes in das nationale Programm für die ländliche Entwicklung.</li> </ul>	2014	MA, ASTA, Administration de la nature et des forêts
51	(u.a.) Optimierung der Kohlenstoffspeicherung des Waldes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch Anwendung neuer Erkenntnisse soll der Beitrag des Waldes zur Speicherung bzw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nationales Forstprogramm.</li> <li>• Landeswaldinventar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung stabiler, struktureicher und</li> </ul>	2020	MA, Administration de

	<p>sowie Optimierung der Kohlenstoffspeicherung in landwirtschaftlich genutzten Böden, welche zudem zu einer Verbesserung der strukturellen Bodenstabilität zur Verringerung der Erosionsgefahren durch Erhöhung des organischen Kohlenstoffs führt</p>	<p>Neutralisierung des Kohlenstoffs optimiert werden. Neben der Senkenfunktion des Waldes soll auch durch Förderung langlebiger Holzprodukte ein positiver Beitrag zur Stabilisierung des Kohlenstoffkreislaufs geleistet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachhaltige Waldbewirtschaftung.</li> <li>• Einführung eines Ökopunktesystems.</li> </ul>	<p>standortgerechter Mischwälder.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Orientierung am aktuellen Stand der Forschung.</li> <li>• Modell und Demonstrationsvorhaben.</li> <li>• Daten und Karten zu den Auswirkungen des Klimawandels auf die Bodenerosion.</li> </ul>		<p>la nature et des forêts</p>
--	---	---	--	---	--	--------------------------------

# 2. Nationaler Aktionsplan Klimaschutz

Conférence de presse du 22 mai 2013



# Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

- Regierungsprogramm 2009:
  - 2. nationaler Aktionsplan Reduktion Treibhausgasemissionen
  - Klimaanpassungsstrategie → 1. Teil Mai 2011
  - Klimapakt mit den Gemeinden → *Loi du 13 septembre 2012 portant création d'un pacte climat avec les communes*
- Klimaschutz als Querschnittsaufgabe, in Gesamtperspektive des Nachhaltigkeitsplanes (PNDD) eingebunden
- Klimaschutz als dynamischer Prozess

# Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

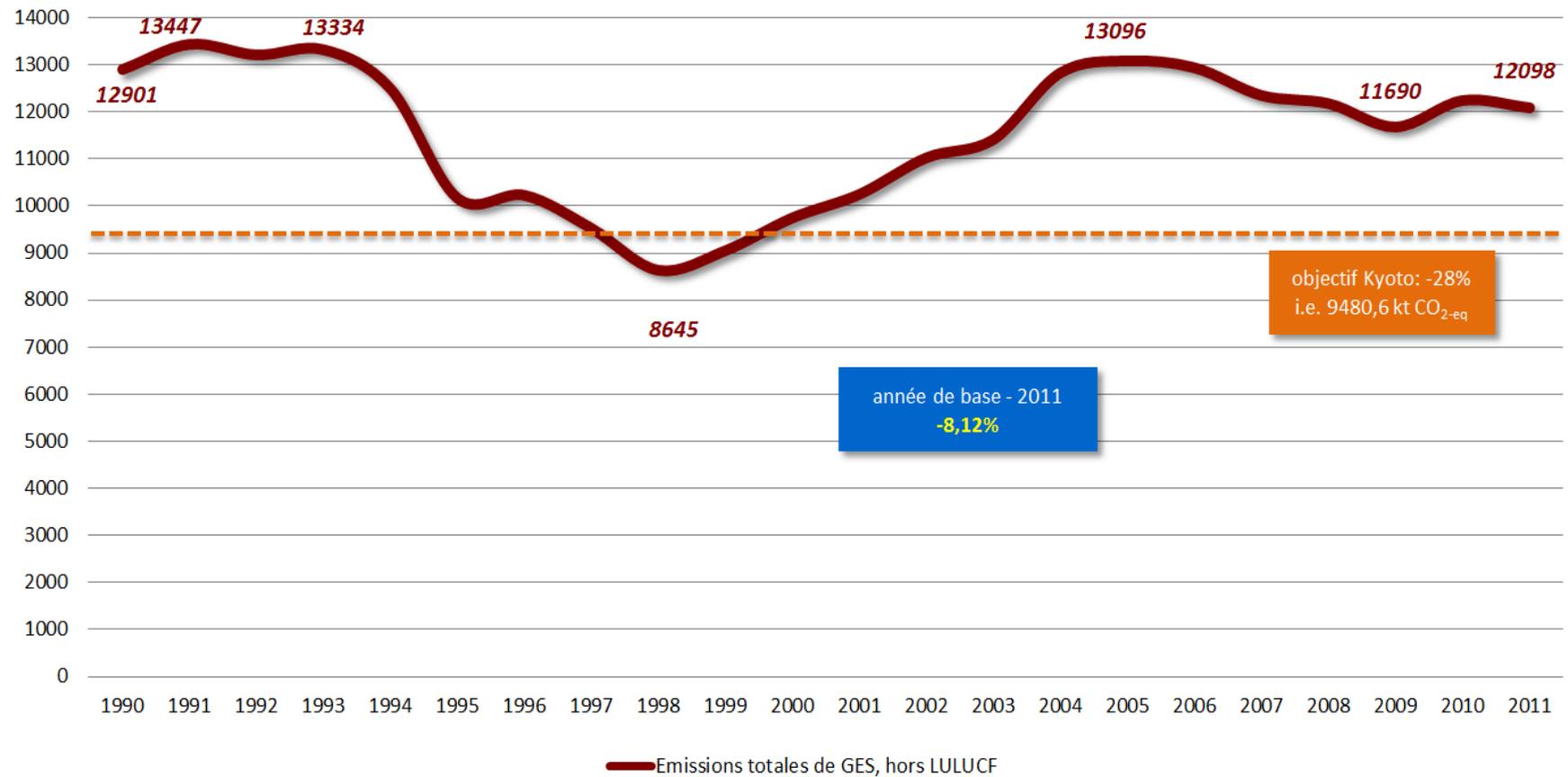
- **Partenariat für Umwelt-und Klimaschutz:**
  - intensiver Informations-, Diskussions- und Meinungsbildungsprozess
  - Vertreter von Regierung, Unternehmen, Gewerkschaften, Gemeinden und NGOs
  - Steuerungsgruppe und 5 themenspezifischen Arbeitsgruppen
  - Erörterung von :
    - langfristige strategische Ausrichtung künftiger Klimapolitik
    - neu zu gestaltende oder zu verändernde Maßnahmenbereiche
  - Arbeitsgruppen : mehr als 300 Einzelvorschläge, Aktionen bzw. Maßnahmen

# Vorgeschichte zum 2. nationalen Aktionsplan Klimaschutz

- Synthesedokument : der von allen Beteiligten getragene Konsens:
  - rd. 120 Vorschläge
  - wichtigste Grundlage für den Entwurf des 2. nationalen Aktionsplans Klimaschutz
- Auftrag vom Partenariat an die Regierung: Ausarbeitung einer Liste prioritärer Maßnahmen (Mai 2011)
- Konsultationsdebatte Parlament (Juni 2011)
- Auftrag der Regierung an das MDDI :
  - Ausarbeitung des 2. nationalen Aktionsplanes Klimaschutz mit Bezug auf das Synthesedokument sowie die Liste prioritärer Maßnahmen
  - Beginn der Umsetzung der prioritären Maßnahmen

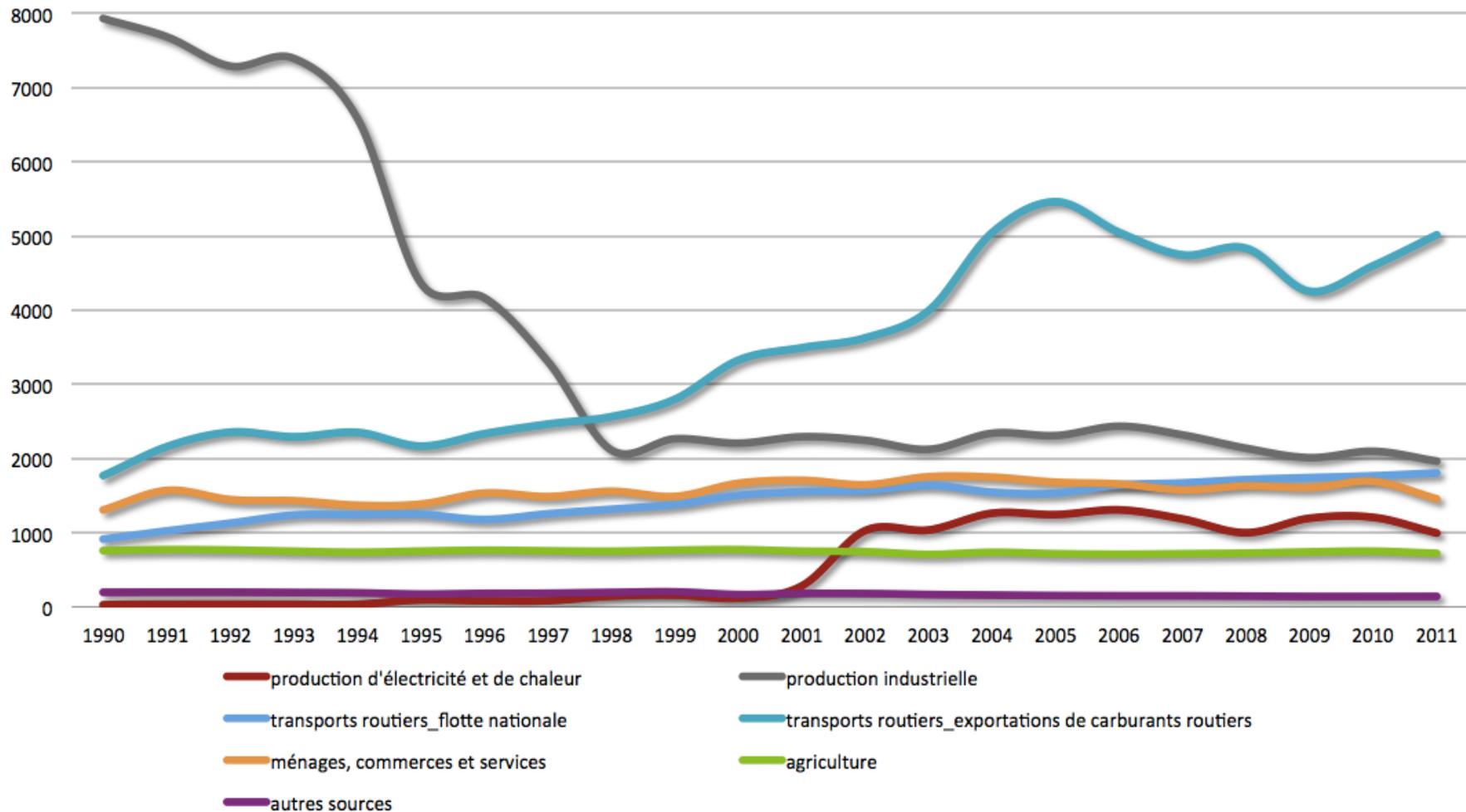
# Entwicklung der Treibhausgasemissionen 1990-2011

(1.000 Tonnen)



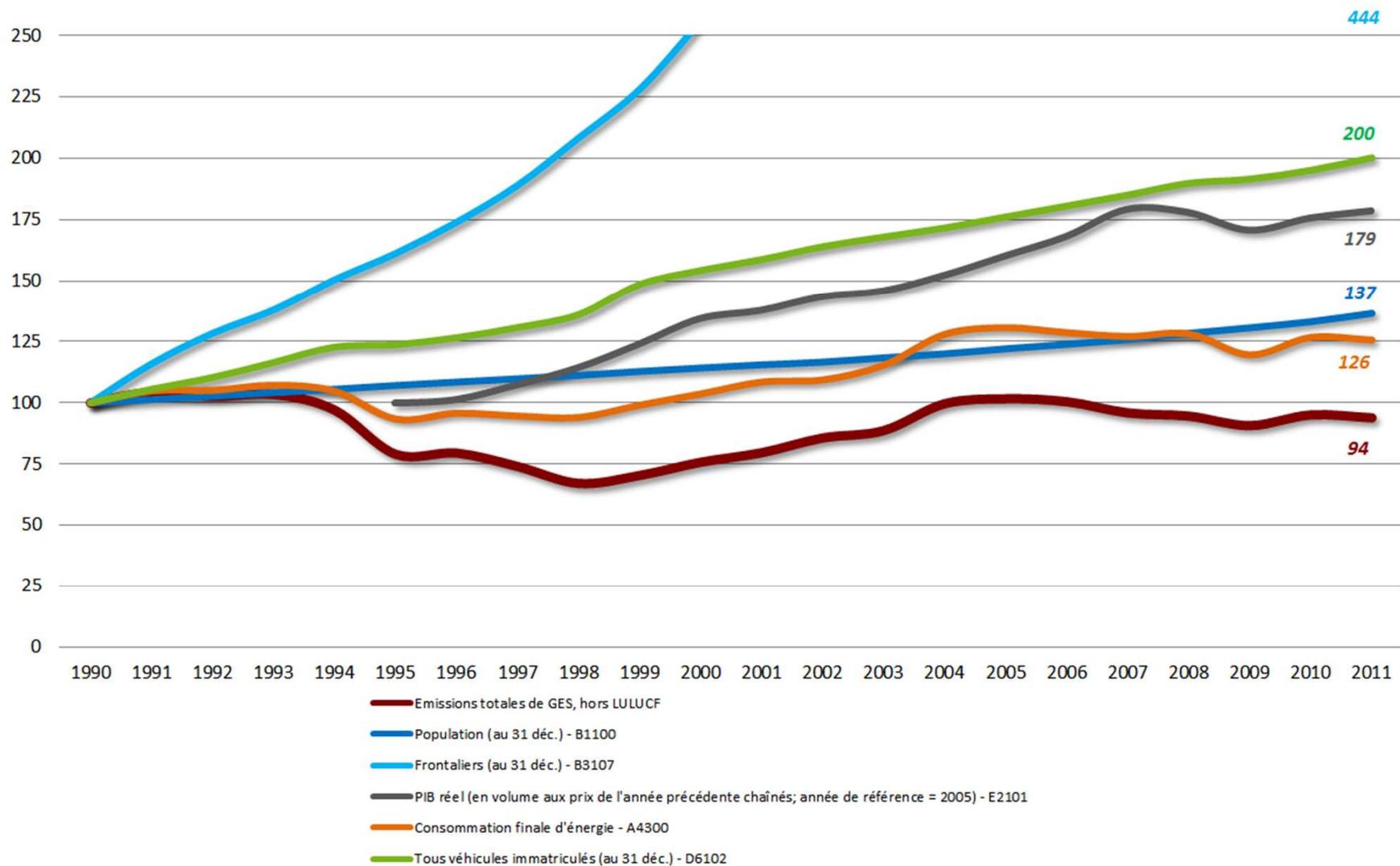
# Entwicklung der Treibhausgasemissionen 1990-2011

(1.000 Tonnen)



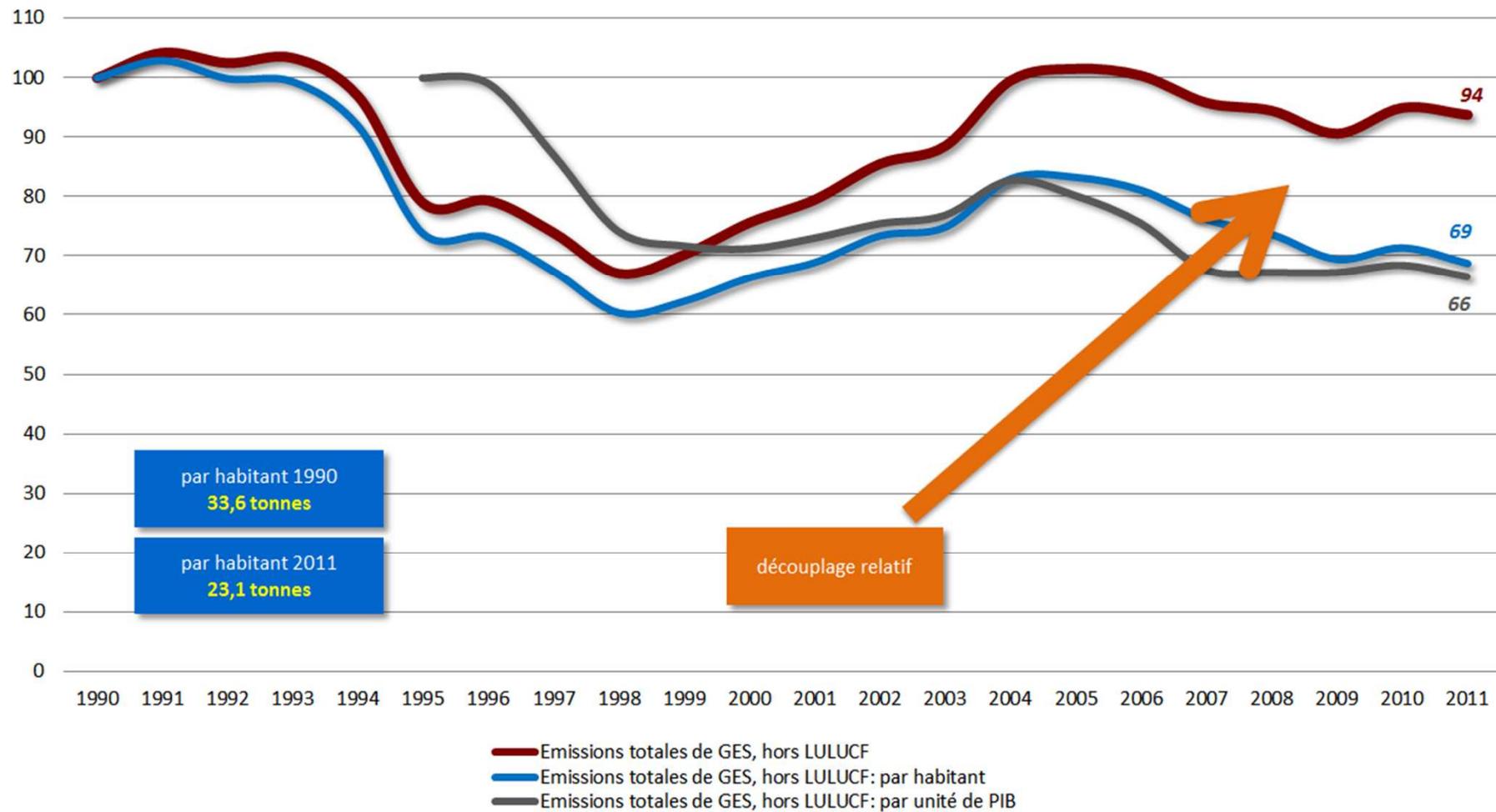
# Entwicklung Treibhausgasemissionen / Energieverbrauch / Bevölkerung 1990-2011

(1990 = 100 ausser BIP : 1995 = 100)

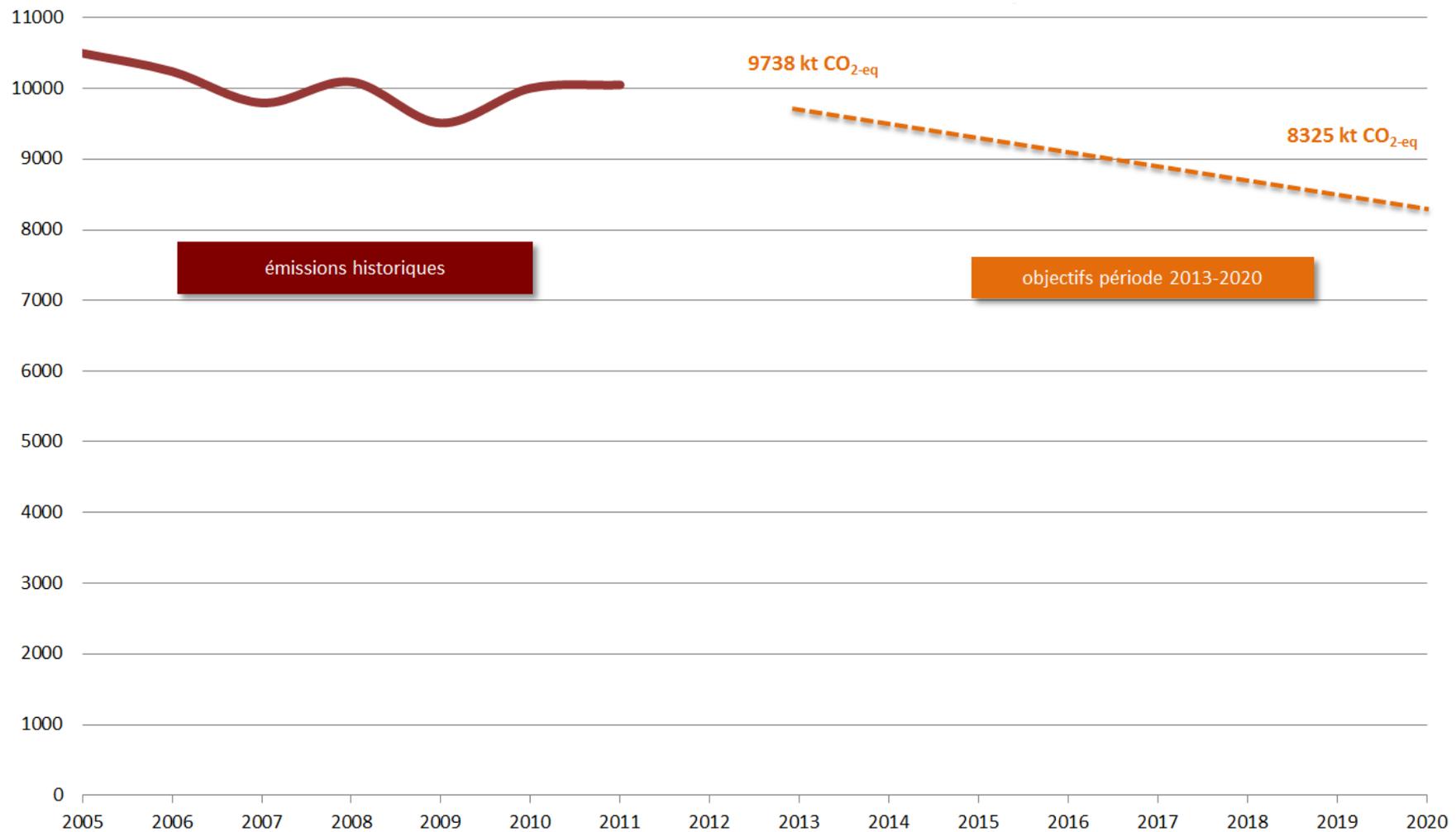


# Entwicklung Treibhausgasemissionen pro Kopf / BIP

(1990 = 100 ausser BIP : 1995 = 100)



# Entwicklung Treibhausgasemissionen nicht-ETS Sektoren und Reduktionsziele 2013-2020 (1000 Tonnen)





MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DES INFRASTRUCTURES  
Département de l'environnement

**myenergy**  
L u x e m b o u r g

# PacteClimat

Ma commune s'engage pour le climat

## Pacte climat - Situation au 16 mai 2013

16.05.2013

## Situation

- 59 communes ont formulé une demande de participation
- 50 contrats ont été signés

(Situation au 16 mai 2013)



## Situation

- Conseiller Climat
  - 3 communes ont opté pour un conseiller climat interne
  - 56 communes ont opté pour un conseiller climat externe
- Mise en pratique du pacte climat a démarré dans 24 communes
  - Réalisation des premiers états des lieux par les conseillers climat et les équipes climat



# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 1 - Produktion und Einsatz erneuerbarer Energien stärken

#### 1-1 Überprüfung und Anpassung der bestehenden finanziellen Förderungssysteme

- bereits umgesetzt :
  - **Neues Förderregime Prime House** : *Règlement grand-ducal du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement* » ab Januar 2013.
    - Hohe Förderbeträge für Erdwärmepumpen und Holzheizungen
- vorgesehene Aktionen :
  - **Breitere Bekanntmachung der existierenden Fördersysteme im Bereich KMU und Industrie** (gezielte Kampagnen).

#### 1-2 Anpassung der Einspeisevergütung für Strom aus erneuerbaren Energiequellen (RGD vom 8.2.2008)

- bereits umgesetzt
  - Neue Einspeisetarife für Photovoltaik ab 1.1.2013 : *Règlement grand-ducal du 15 novembre 2012 modifiant le règlement grand-ducal du 8 février 2008 relatif à la production d'électricité basée sur les sources d'énergie renouvelables*

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- in der Prozedur :
  - Generelle Reform der Verordnung über Einspeisetarife für erneuerbaren Strom : Überprüfung von Höhe und Struktur der Einspeisevergütungen sowie Vorlage des entsprechenden *projet de règlement grand-ducal*
    - Anpassung der Tarife an die aktuellen Rahmenbedingungen
    - Stärkerer Akzent auf Wärmenutzung

### 1-3 Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas (RGD vom 8. Feb. 2008)

- bereits umgesetzt :
  - Einführung einer Vergütung für ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas : *Règlement grand-ducal du 15 décembre 2011 relatif à la production, la rémunération et la commercialisation de biogaz*
- vorgesehene Aktionen :
  - Überprüfung der Tarife (2013-2020)

### 1-4 Konzept zur gezielteren Förderung der Nutzung von Biomasse

- In Ausarbeitung u. weiter vorgesehene Aktionen :
  - Weiterführung der Erarbeitung eines Konzepts zur Verbesserung der Waldmobilisierung und der Nutzung des Holzes
  - Durchführung erster Umsetzungsschritte (2013-2014)
  - Erarbeitung eines Konzepts für andere Biomassefraktionen (2014)

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2 - Energieeffizienz steigern und Energieverbrauch senken!

#### 2-1 Präzisierung und Umsetzung eines Rechtsrahmens für den „Plan sectoriel logement“

- bereits umgesetzt :
  - Ausarbeitung des « Plan sectoriel logement » mit folgenden Zielen:
    - Territoriale Koordination des Wohnungsbaus auf regionalem und interkommunalen Niveau.
    - Effiziente Aktivierung und Nutzung des Baugrunds.
    - Vorgaben im Bereich der landsparenden und ökologisch nachhaltigen Erschließung.
    - Erhöhung der Erstellung von Wohnbauten.
    - Sicherstellen der Koordination und der Kommunikation.
- vorgesehene Aktionen :
  - Überprüfung Beginn der Prozedur des „Plan sectoriel logement PSL“.
  - Inkraft treten des „règlement grand-ducal déclarant le PSL obligatoire“
  - Schnelle Entwicklung von einigen „zones pour projets d’envergure“ in Form von Pilotprojekten durch „plans d’occupation du sol POS“.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-2 Neuordnung und Vereinfachung der finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich

- bereits umgesetzt :
  - **Neues Förderregime Prime House** : *Règlement grand-ducal du 12 décembre 2012 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables dans le domaine du logement* » ab Januar 2013
    - Grundlegende Aufwertung der Maßnahmen in der AltbauSanierung
      - Je höher die Effizienz, umso höher der Förderbetrag
      - Kombination einer bauteilbezogenen Förderung und einem Anreiz zu Gesamtsanierungen
      - Ausführung einer Gesamtsanierung in Etappen möglich
      - Kopplung an den Energiepass
      - Hoher Förderbetrag für Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung
    - Anpassung der Finanzbeihilfen im Bereich des Neubaus
      - Schwerpunkt auf Passivhäuser
      - Berücksichtigung der verschärften Anforderungen der Energieeffizienzverordnung
      - Lenkung zum verdichteten Wohnungsbau
      - Anreiz zum Einbau eines zweckmäßigen Sonnenschutzes
- in der Prozedur :
  - Bündelung sämtlicher finanziellen Hilfen für den Wohnungsbereich : Vorlage des *projet de loi relative à la promotion du logement et de l'habitat durables*

# Bilanz finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz

- Seit 2001 gezahlte finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz : 295 Millionen € (133.000 Anträge)
- Förderregime prime House 2008-2012: 52 Millionen €
  - 14.500 Anträge
  - 11.800 Beihilfen ausgezahlt
  - Gesamtsumme Beihilfen : 52 Millionen €
    - Neubau : 4,2 Millionen €
      - Über 100 Passivhäuser (EFH oder Wohnungen in MFH)
      - Über 360 Niedrigenergiehäuser (EFH oder Wohnungen in MFH)
    - Altbausanierung : 5 Millionen €
      - Über 1.300 Sanierungen
      - Nur 35 Komplettsanierungen

# Bilanz finanzielle Beihilfen in den Bereichen erneuerbare Energien / Energieeffizienz

- Anlagentechnik im Bereich der erneuerbaren Energien:
  - Solarthermie : 4.200 Beihilfen ; 15,7 Millionen €
  - Photovoltaik : 1.650 Beihilfen ; 20,5 Millionen € (+92 Millionen € Stromvergütung ; ohne fonds de compensation)
  - Wärmepumpen : 600 Beihilfen ; 2,6 Millionen €
  - Holzheizungen : 940 Beihilfen ; 3,7 Millionen €

# Grundlegende Aufwertung der Maßnahmen in der Altbausanierung

- Neues Förderregime Prime House Dezember 2012 (Neugestaltung der „Prime d’assainissement énergétique“)
- Projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables : 3 Instrumente gegen Energiearmut :
  - Complément à la prime d’assainissement énergétique
  - Prêt à taux zéro pour l’assainissement énergétique
  - Subvention d’intérêt complément à l’assainissement énergétique
- Informations und Sensibilisierungskampagne in Zusammenarbeit mit myenergy

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-3 Energetische Sanierung staatlicher Bauten

- fortlaufend:
  - Vorantreiben energetische Sanierung staatlicher Gebäude
  - Aufstockung der finanziellen Möglichkeiten der zuständigen staatlichen Behörden.
  - Umsetzen der Energieeffizienz-direktive

### 2-4 Monitoring des Energieverbrauchs staatlicher Bauten

- bereits umgesetzt (u.a.):
  - Ausarbeitung eines globalen Meßkonzeptes für Gebäude aus Bestand und Neubau
  - Festlegung der prinzipiellen Zonen und Nutzungsarten, die separat erfasst werden sollen
  - Abschätzung der finanziellen Mittel für die Erstausrüstung/Nachrüstung von Zählern
  - Priorisierung der nachzurüstenden Gebäude
  - Ausarbeitung eines Standards für die Messgeräte.
- vorgesehene Aktionen (u.a.):
  - Ausarbeitung einer Datenbank.
  - Realisierung einer Software zur Erfassung und Verarbeitung der Energieverbräuche.

### 2-5 Verschärfung der Baustandards für Zweckneubauten

- in Planung ; Verschärfung der Vorgaben in 2 bis 3 Jahresschritten ab Ende 2013 (2013-2020)

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-6 Stärkere Nachhaltigkeitsorientierung der Finanzhilfen für den Wohnungsbau

- bereits umgesetzt :
  - Kopplung der Fördersätze an den Energiepass und progressive Verschärfung der Mindeststandards (ab 2012).
- In der Prozedur:
  - *projet de loi relative à la promotion du logement et de l'habitat durables*
- In Ausarbeitung:
  - Bindung der Förderung an Nachhaltigkeitszertifikat (2014-2015)

### 2-7 Schnellere Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung

- bereits umgesetzt :
  - Vorlage des *projet de loi déterminant différentes mesures fiscales destinées à encourager l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le domaine du logement*
- vorgesehene Aktionen :
  - In Kraft treten des Gesetzes bezügl. der schnelleren Abschreibung für Investitionen im Bereich der energetischen Sanierung sowie der Verordnung bezügl. des reduzierten TVA-Satzes im Falle einer energetischen Sanierung.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-8 Förderung der Elektro-Mobilität

- Kontext :
  - 60 % des nationalen Energieverbrauchs werden dem Transportsektor zugeschrieben.
  - Die gewichtete mittlere Weglänge einer Einzelfahrt im privat Auto in Luxemburg überschreitet die 60 km-Marke nicht.
  - Neben der Förderung der sanften Mobilität und des öffentlichen Transports soll der Anteil der individuellen motorisierten Transports nachhaltiger werden :
    - Autos mit geringerem Verbrauch
    - Technologien die einen geringen Ausstoß an Schadstoffen (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Feinstaub) aufweisen
    - Einsatz von erneuerbaren Kraftstoffen
    - Intelligenter Nutzungformen
- bereits umgesetzt:
  - Der rechtliche Rahmen wurde durch das Gesetz vom 7. August 2012 definiert (*loi du 7 août 2012 modifiant la loi du 1er août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité*)
  - Weiterführung der finanziellen Beihilfen für Elektroautos (règlement grand-ducal du 18 février 2013 port. introduction d'une aide financière pour la promotion des véhicules électriques purs et des véhicules électriques hybrides chargeables de l'extérieur à faibles émissions de CO<sub>2</sub>)

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-8 Förderung der Elektro-Mobilität

- vorgesehene Aktionen :
  - Luxemburg soll zu einer exemplarischen Plattform werden, welche ein Netzwerk aus öffentlichen Ladensäulen bietet, und so eine nachhaltigere Mobilität zu fördert.
  - Installation von ± 800 öffentlichen Ladesäulen zum Aufladen der Elektrofahrzeuge bis 2020
  - Weiterführen der Arbeitsgruppe unter der Koordination des Ministeriums für Wirtschaft und Außenhandel und des Ministeriums für Nachhaltigkeit und Infrastrukturen um mit den Netzbetreibern in Abstimmung mit den interessierten Partnern ein Konzept zur Förderung der Elektromobilität auszuarbeiten. Diese Konzept soll dazu dienen:
    - das Projekt Elektromobilität zu koordinieren;
    - die Leistung der Installation, des Betriebens und des Unterhalts zu organisieren;
    - einen Plan zu definieren an welchen Orten die Ladeinfrastruktur sich befinden soll.
    - Die verwendete Technologie und das zentrale Verwaltungssystem zu definieren, welches landesweit für die öffentliche Ladeinfrastruktur eingesetzt werden soll
  - Realisierung verschiedener Pilotprojekte

### 2-9 Anpassung der Prime car-e

- bereits umgesetzt:
  - Abschaffung der car-e Prämie für konventionell betriebene Autos
  - Weiterführung der finanziellen Beihilfen für Elektroautos für 2013

# Bilanz finanzielle Beihilfen für PKWs mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen (Prime CAR-e)

- **Gezahlte Beihilfen :**
  - Prime CAR-e : 24.300 Autos; 22,5 Millionen €
  - Prime CAR-e plus : 7.000 Autos; 15,3 Millionen €
- **Entwicklung CO<sub>2</sub>-Emissionen:**
  - 2012 : 13,9% der Neuanmeldungen ≤ 100 g CO<sub>2</sub>/km (x 17 im Vergleich zu 2009)
  - Durchschnittsemissionen Neuanmeldungen 2012 : 138,4 g CO<sub>2</sub>/km (-16,6% im Vergleich zu 2007)
  - Durchschnittsemissionen aller PKWs 1.1.2013 : 156,6 g CO<sub>2</sub>/km (-13,6% im Vergleich zum 1.1.2005)

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 2-10 Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen

- bereits umgesetzt:
  - Sensibilisierung, Information und Grundberatung für Industrie im Rahmen der freiwilligen Vereinbarung.
  - Ein Mustervertrag, welcher an Luxemburger Verhältnisse angepasst ist, wurde von myenergy erstellt und Anfang 2012 publiziert.
- vorgesehene Aktionen :
  - Diverse Pilotvorhaben (2013-2014)
  - Förderung von Contracting für kommunale Infrastrukturen (2013)
  - Dauerhaftes Monitoring der auf 2016 ausgelegten freiwilligen Vereinbarung zwecks Erkennung der Notwendigkeit einer Anpassung (2013-2014)

### 2-11 Erhöhung der Energieeffizienz in Unternehmen mit ETS-Anlagen

- bereits umgesetzt:
  - Freiwillige Vereinbarung mit der FEDIL
- vorgesehene Aktionen :
  - Projekt „Learning factory“
  - Staatliche Einnahmen aus ETS für Energieeffizienzmassnahmen einsetzen

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### *2-12 Anwendung von Nachhaltigkeitskriterien bei öffentlicher Beschaffung und im gesamten öffentlichen Planungsprozess*

- vorgesehene Aktionen :
  - Erstellung fester Spielregeln (Geschäftsordnung für Ministerien, Handbuch für Gemeinden).
  - Laufendes Monitoring

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 3 – Die Mobilität von morgen gestalten!

#### 3-1 Integrative und strukturierte Raumentwicklung

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung neuen Landesplanungsgesetzes
  - Ausarbeitung und Publikation der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
  - Ausarbeitung der sektoriellen Leitpläne: Transport (PST), Geschützte Landschaften (PSP), Wohnungsbau (PSL) und Aktivitätszonen (PSZAE)
  - Staat-Gemeinden-Konventionen und der EVTZ Alzette-Belval.
- vorgesehene Aktionen :
  - In Kraft treten des neuen Landesplanungsgesetzes
  - Beginn der Prozedur « Plans directeurs sectoriels primaires » (2013-2015)
  - In Kraft treten des „règlement grand-ducal déclarant obligatoire les plans directeurs sectoriels“
  - Fortführung der Staat-Gemeinden-Vereinbarungen und der EVTZ Alzette-Belval

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 3-2 Förderung der sanften Mobilität

- bereits umgesetzt:
  - Thematisierung im Zuge des Nationalen Aktionsplans für sanfte Mobilität sowie der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu).
- vorgesehene Aktionen :
  - Schaffung der benötigten Gesetzgebung zur Umsetzung der Maßnahmen.
  - Schaffung von effizienten, kohärenten und vollständigen Netzen für die sanfte Mobilität.
  - Gewährleistung der benötigten Intermodalität.
  - Integration der sanften Mobilität in die Planungsprozesse der Raum- und Kommunalplanung.
  - Gewährleisten, dass das „System sanfte Mobilität“ integrierender Bestandteil der Umsetzung von spezifischen Stadtentwicklungsprojekten ist.

### 3-3 Reorganisation des öffentlichen Verkehrs

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung der Maßnahmen im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
  - Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
  - Allgemeine Umstrukturierung Busnetz.
  - Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel an sogenannten Umsteigepunkten (z.B. „Pôles d'échange“)
  - Planung eines Bedarfverkehrsangebots außerhalb der Hauptverkehrszeiten in bestimmten ländlichen Regionen.
  - Einführung der Tram in der Stadt Luxemburg.

### *3-4 Ausbau und Verbesserung der Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr*

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung der Maßnahmenpakete im Zuge der nationalen Mobilitätsstrategie für nachhaltige Mobilität (MoDu)
  - Reservierung verschiedener Korridore im Zuge der Ausarbeitung des PST
  - Durchführung der relevanten Studien zur Umsetzung der einzelnen Projekte
  - Umsetzung der Doppelgleisigkeit der Strecke Luxemburg-Petingen
  - Fertigstellung des Umbaus des Hauptbahnhofs in Luxemburg
  - Umsetzung diverser Projekte zur Buspriorisierung.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
  - Bau der Umsteigepunkte Hollerich, Howald und Pont Rouge zur Annäherung der Bahn an die Entwicklungszentren in der Stadt Luxemburg.
  - Strukturelle Optimierung des Schienennetzes (z.B. neue zweigleisige Bahnlinie Luxemburg-Bettemburg).
  - Kontinuierliche Erneuerung der Schienenfahrzeuge und Busse.
  - Strukturelle Optimierung des Busnetzes (z.B. neue Busspuren).

### WEITERE MASSNAHMEN

3-5 *Parkraummanagement in urbanen Gebieten*

3-6 *Förderung der Intermodalität*

3-7 *Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität*

3-8 *Förderung von alternativen Nutzungsformen des PKW*

# Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

## 4 – Das Steuer- und Abgabensystem nachhaltig umbauen!

### 4-1 Überprüfung der Autosteuer

- Analyse der Handlungsmöglichkeiten und ggf. Ausarbeitung konkreter Lösungsvorschläge

### 4-2 Reform der Dienstwagenbesteuerung

- Prüfung verschiedener Optionen und Abgleich mit Erfahrungen aus anderen EU-Ländern.

### 4-3 Sukzessive Anpassung der Steuersätze auf Verkehrskraftstoffen

- Prüfung verschiedener Optionen.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 5 – Effiziente und sozial gerechte Finanzinstrumente entwickeln!

#### 5-1 Neue Formen der Anreiz- und Förderinstrumente

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung eines Vorschlags zur Einführung eines „éco-prêt à taux zéro“ im Rahmen des „projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables“
- vorgesehene Aktionen :
  - Umsetzung des „éco-prêt à taux zéro“

#### 5-2 Sanierungsmöglichkeiten von Mietwohnungen verbessern

- bereits umgesetzt:
  - Ausarbeitung des *projet de loi relative à la promotion du logement et de l’habitat durables*

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 6 – Information, Kommunikation und Entscheidungsstrukturen verbessern!

#### 6-1 Kapazitätsanpassung bei myenergy

- Gewährung eines höheren Finanzrahmens
- Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater

#### 6-2 Unterstützung kommunaler Kapazitäten

- Gewährung eines Finanzrahmens erfolgt (Ende 2012).
- Bereitstellung notwendiger kommunaler Klimaberater im Rahmen des Klimapakts (ab Anfang 2013).

#### 6-3 Ausbau des Partnershiats für Umwelt und Klimaschutz zu einer Nachhaltigkeitskommission

- vorgesehene Aktionen :
  - Novellierung des Gesetzes vom 25. Juni 2004 über die Nachhaltigkeits-gremien mit dem Ziel der Schaffung einer nationalen Nachhaltigkeitskommission

#### 6-4 Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den verschiedenen Sektoren

- bereits umgesetzt:
  - Erste Schritte zur Realisierung eines Projekts zur Erstellung gemeinsamer Projektionen des Energieverbrauchs und der Emissionen, sowie die Evaluierung der Auswirkungen von nationalen und internationalen Maßnahmen.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

- vorgesehene Aktionen :
  - Erstellen eines gemeinsamen Instrumentes zu den Projektionen basierend auf den ökonomischen Modellen des Statedec.
  - Erstellen von Instrumenten und Methodologien zur Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen des Aktionsplans (Treibhausgase u. „NEC“-Gase)
  - Verstärkte Anforderungen bezügl. Qualitätskontrolle (Projektionen u. Evaluierung der Auswirkungen der Maßnahmen) laut der neuen EU Verordnung „Monitoring Mechanism“
  - Monitoring u. Quantifizierung der Auswirkungen der Maßnahmen im Rahmen des Klimapaktes(2015)

### *6-5 Verbesserung und Systematisierung der Datenerfassung zum Energieverbrauch und zur Emissionsentwicklung in den Gemeinden*

- Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des Klimapaktes.
- Überprüfung der Möglichkeiten des Aufbaus einer Datenbank mit dem SIGI

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

### 6-6 *Evaluierung des Aktionsplans*

### 6-7 *Ausweitung des Angebots für Ausbildung und Erziehung zu Fragen der Energieeffizienz, der erneuerbaren Energien und des ökologischen Baues; in Verbindung mit zusätzlichen zielgruppenspezifischen (Handwerker, Energieberater usw.) Möglichkeiten der Zertifizierung für garantierte Qualitäten*

- Anbieten von Schulungsprogrammen diverse Akteure wie z.B: Chambres professionnelles, u.a....).
- Koordination des von der EU ko-finanzierten Projektes „Build-up“ durch myenergy.
- Koordination des luxemburgischen Teils am europaweiten Projekt zur Förderung der Ausbildung im Handwerk „Build-Up Skills Luxembourg“, und Umsetzung der festgehaltenen Roadmap.
- Arbeiten an der Erstellung eines freiwilligen Labellingsystems für Energieberater im Bereich Wohnungsbau.
- Anpassung der Ausbildung der Heizungsmonteur und der Elektriker an die Anforderungen der Richtlinie 2009/28/EG.

# Maßnahmenprogramm

## Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

*6-8 Programme zur Sensibilisierung und gezielten Information von Hauseigentümern und -verwaltern für die mittelbaren Vorteile von energieeffizient errichteten und sanierten Gebäuden (Komfort, Verkehrswert etc.)*

- Systematischer Ausbau der myenergy-Infopoints.
- Organisation der myenergy-days und Präsenz von myenergy auf Messen.
- Online-Publikation von Informationsdokumenten zum Energiesparen und zur Verwendung erneuerbarer Energien.

*6-9 Sensibilisierung für energieeffizientes Bauen und Sanieren*

- Weitere Auflagen der myenergy-days und intensive Präsenz bei anderen Messen.
- Organisation von regionalen Ereignissen im Rahmen der myenergy-Infopoints.

*6-10 Pilotprojekt „Energiesparcheck-Helfer“*

- Vorbereitung und Durchführung eines Pilotprojektes und bei Bewährung flächendeckende Umsetzung (2013-2014)

# Maßnahmenprogramm

Umgesetzte Maßnahmen (2011-2013) und vorgesehene Aktionen

## WEITERE MASSNAHMEN

6-11 *Einsatz neuer Kommunikationsformen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs*

6-12 *Auf- und Ausbau eines Telematiksystems für den öffentlichen Transport*

6-13 *Einführung eines ökologischen Mobilitätslabels für Unternehmen*

6-14 *Ausbau der Beratung und Unterstützung von Industrie sowie KMU in Fragen der Energieeffizienz und des Einsatzes erneuerbarer Energien*

16



## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

---

RM/pk

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 27 novembre 2012

##### ORDRE DU JOUR :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 10 octobre 2012
2. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6426 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics  
- Rapporteur: Monsieur Marc Spautz  
- Présentation et adoption d'une série d'amendements parlementaires
4. Echange de vues avec des représentants du Ministère concernant la Conférence de l'ONU sur le changement climatique qui se tient à Doha (Qatar) du 26 novembre au 7 décembre 2012
5. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, Mme Claudia Dall'Agnol (remplaçant Mme Lydia Mutsch), M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner, 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. Claude Franck, M. Georges Gehl, M. Henri Haine, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe du 10 octobre 2012**

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

**2. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

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

Suite à une remarque d'un membre de la Commission et à un bref échange de vues relatif aux dispositions concernant les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation civile, la phrase : « *À partir de 2012, le SCEQE s'appliquera également aux émissions de CO2 de l'aviation civile, ce qui signifie que les compagnies aériennes de toutes nationalités auront besoin de quotas pour couvrir les émissions produites par les avions desservant des aéroports européen.* » est complétée comme suit : « *À partir de 2012, le SCEQE s'appliquera également aux émissions de CO2 de l'aviation civile, ce qui signifie que les compagnies aériennes de toutes nationalités auront besoin de quotas pour couvrir les émissions produites par les avions desservant des aéroports européens. A noter dans ce contexte que la Commission européenne a proposé de suspendre l'application de la taxe européenne sur les émissions de CO2 aux compagnies aériennes jusqu'à la prochaine assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à l'automne 2013<sup>1</sup>.* ».

Le projet de rapport est ensuite adopté par la majorité des membres présents, le groupe parlementaire *déi gréng* votant contre et le groupe parlementaire DP s'abstenant.

Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole n°1 pour les débats en séance plénière.

**3. 6426 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**

Pour rappel, ce projet de loi a déjà été examiné lors de la réunion du 26 septembre dernier. Il avait alors été convenu de rédiger une série d'amendements parlementaires afin de donner suite aux critiques du Conseil d'Etat émises dans son avis du 13 juillet 2012. Les membres de la Commission avaient cependant décidé de maintenir la lettre d'amendements en suspens et de ne l'envoyer au Conseil d'Etat que lorsque Monsieur le Ministre aurait achevé

---

<sup>1</sup> COM (2012) 697 : Proposition de DÉCISION DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

ses consultations, avec tous les acteurs concernés par la question, à propos du montant de l'amende de 150 euros, montant jugé trop élevé et disproportionné par rapport au prix du billet par certains membres de la Commission.

Les responsables du Ministère informent avoir consulté tous les organes concernés, à savoir les prestataires de service, les syndicats du secteur des transports publics, ainsi que le comité des usagers, lors d'une réunion du comité de pilotage « sécurité dans les transports publics ». Ces différents organes se sont unanimement prononcés pour l'instauration d'une amende de 150 euros.

Dès lors, les membres de la commission parlementaire décident majoritairement de retenir le montant de 150 euros, tout en appelant à une certaine flexibilité sur le terrain.

Le projet de lettre d'amendements repris en annexe du présent procès-verbal est adopté et sera envoyé pour avis complémentaire au Conseil d'Etat.

#### **4. Echange de vues avec des représentants du Ministère concernant la Conférence de l'ONU sur le changement climatique qui se tient à Doha (Qatar) du 26 novembre au 7 décembre 2012**

Suite à la demande du groupe parlementaire DP, Monsieur le Ministre délégué informe les membres de la Commission des préparatifs relatifs à la 18ème session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP18) qui se tient à Doha, du 26 novembre au 7 décembre 2012. Il part d'emblée du constat qu'il existe un besoin urgent de conclure un accord global ambitieux afin de limiter l'impact du réchauffement climatique mondial. Ce constat a d'ailleurs récemment été, une nouvelle fois, mis en exergue par un rapport scientifique commandé par la Banque mondiale et publié il y a quelques jours, qui indique que le réchauffement climatique mondial pourrait atteindre 4°C d'ici la fin du siècle, et que les engagements actuels de réduction des émissions de gaz à effet de serre ne permettront guère d'atténuer cette hausse de la température moyenne. Malgré ce constat, Monsieur le Ministre relève pourtant que la communauté internationale semble bien loin de conclure un tel accord.

La COP18 aura pour objectifs principaux de poursuivre les discussions entamées à la Conférence de Durban (COP17), qui s'est tenue l'an dernier, à savoir :

- la Conférence de Durban a notamment abouti à l'adoption d'une plate-forme, en vue d'un accord mondial unique juridiquement contraignant d'ici 2015, qui entrera en vigueur à l'horizon 2020. Le but principal de la Conférence de Doha est de poursuivre les discussions entamées à Durban en la matière, afin d'établir une feuille de route et un calendrier précis. En ce sens, la Conférence de Doha pourrait être qualifiée de conférence de transition ;
- la Conférence de Durban avait en outre acté l'extension du protocole de Kyoto, qui devait initialement se terminer fin 2012. Pour rappel, il avait été convenu que l'architecture du protocole de Kyoto serait préservée et resterait la base des futures négociations. Cependant, de nombreux détails restaient à fixer, notamment les objectifs de réduction et la durée de la seconde période d'engagement. Monsieur le Ministre délégué confirme la nécessité d'une deuxième période d'engagement avec une participation aussi large que possible. Il déplore dans ce contexte que, malgré la décision prise à Durban, plusieurs grandes puissances économiques (Etats-Unis, Canada, Nouvelle-Zélande, Japon, Russie,...) aient renoncé à cet engagement. Il apparaît dorénavant que les pays ayant

confirmé leur volonté de s'engager pour une deuxième période ne représentent que quelque 15% des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>.

La Conférence de Doha est en outre appelée à répondre aux questions suivantes :

- elle devra clarifier les engagements de tous les pays afin d'évaluer les progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif de contenir l'augmentation de la température mondiale en dessous de 2°C ;
- elle devra continuer à mettre en œuvre les processus et institutions mis en place à Cancún et à Durban, et notamment le mécanisme de solidarité avec les pays les plus pauvres par le biais du Fonds vert pour le climat (*Green Climate Fund*) ;
- elle devra fixer les règles qui permettront l'ouverture d'une deuxième période d'engagement au titre du protocole de Kyoto à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013. Dans ce contexte, devront notamment être discutés :
  - le niveau d'ambition des efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans ce cadre, rappelons l'offre conditionnelle de l'Union européenne de porter à 30% au lieu de 20% la réduction des émissions d'ici 2020 par rapport à 1990, dans le cadre d'un accord mondial global et à condition que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions comparables ;
  - les modalités relatives à la continuation de l'utilisation des mécanismes flexibles.

Monsieur le Ministre délégué informe encore que le Conseil « Environnement » s'est réuni en date du 25 octobre dernier en vue de préparer la Conférence de Doha et d'adopter un mandat de négociation. Les conclusions du Conseil sont intégralement reprises à l'annexe 2 du présent procès-verbal. Des divergences sont apparues au cours de ce Conseil, au sujet de la question des crédits excédentaires d'émission accumulés (*Assignment Amount Units* ou AAU) au cours de la première période d'engagement du protocole de Kyoto (2008-2012) et, plus précisément, sur le report de ces crédits pendant la seconde période d'engagement qui débute en janvier 2013. La Pologne, soutenue par plusieurs Etats membres d'Europe de l'Est, a défendu le report complet et la possibilité d'utiliser sans limites tous les crédits excédentaires accumulés. Les autres pays s'y sont quant à eux opposés, arguant du fait que, si un tel report devenait possible, plus aucun effort n'aurait à être fait dans la lutte contre le changement climatique. Le Conseil n'est donc pas parvenu à un accord en la matière. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est souligné que les conclusions du Conseil ne sont en effet adoptées ni à la majorité simple ni à la majorité qualifiée mais par consensus, donc à l'unanimité. De l'avis de Monsieur le Ministre délégué, ce modèle est un frein important à toute avancée et il est à regretter que l'UE ne se présente pas à Doha avec une position traduisant à la fois sa volonté de rester à la pointe de la lutte contre le changement climatique et son unité dans ce combat.

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

- de l'avis du représentant du groupe politique *déi gréng*, l'Union européenne devrait rapidement envisager une transition énergétique en se basant sur le modèle mis en place par l'Allemagne depuis déjà quelques années. Il estime en effet, qu'indépendamment de la problématique du réchauffement climatique, l'UE aurait tout intérêt à se sevrer petit à petit de sa dépendance vis-à-vis de l'énergie fossile et à adopter une politique énergétique basée notamment sur l'énergie solaire ou éolienne. Si Monsieur le Ministre délégué se déclare d'accord avec cette affirmation et s'il considère que la plupart des Etats membres de l'Union ont également adopté cette opinion, il reconnaît cependant que la transition sera difficile, étant donné que la croissance mondiale est basée encore aujourd'hui quasi exclusivement sur l'énergie fossile ;

- la réélection de Barack Obama et l'accession au pouvoir de Xi Jinping ne semblent, à ce jour, n'avoir engendré aucune dynamique en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique dans leur pays respectif ;
- des deux objectifs principaux de la COP18, à savoir, d'une part, la conclusion d'un accord mondial unique juridiquement contraignant d'ici 2015 et, d'autre part, l'extension du protocole de Kyoto pour une seconde période d'engagement, la priorité est la conclusion d'un accord contraignant global. A Doha, il faudra donc s'entendre afin de préparer une feuille de route en vue de la finalisation des négociations. L'extension du protocole de Kyoto pour une seconde période d'engagement est le minimum requis : l'UE souhaite cette extension, à défaut de mieux, tout en étant consciente qu'il s'agit d'une avancée nécessaire mais non suffisante ;
- Monsieur le Ministre délégué confirme la volonté de l'Etat luxembourgeois de contribuer au financement de la mise en œuvre rapide (*Fast Start Finance*), à savoir l'aide financière permettant aux pays en voie de développement de poursuivre le plus rapidement et le plus efficacement possible la lutte contre le changement climatique, pour un montant total de 9 millions d'euros ;
- le recours aux mécanismes flexibles n'est pas remis en cause. Monsieur le Ministre délégué indique que c'est par le seul biais de ces mécanismes que le Luxembourg pourra respecter ses engagements internationaux en matière de lutte contre le changement climatique.

## **5. Divers**

Les prochaines réunions auront respectivement lieu les 10 et 19 décembre prochain.

Luxembourg, le 10 décembre 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## ANNEXE 1

### Projet de loi n°6426 modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics

#### AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES : PROJET

##### Remarques préliminaires

Le Conseil d'Etat, dans son avis du 30 juillet 2012 s'est, d'une part, opposé formellement à ce que les sanctions administratives soient fixées dans un règlement grand-ducal.

D'autre part, il a recommandé d'inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics, qui contient un système élaboré de sanctions répondant aux critères de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

La Chambre des Députés suit les propositions du Conseil d'Etat en modifiant la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics tel que détaillé ci-après.

Par ailleurs, le montant de l'amende de 150 euros est à considérer comme dérisoire en ce sens qu'il n'est pas nécessaire de prévoir dans ce cas un recours en réformation en vertu de l'article 6 de la Convention des droits de l'Homme.

\*

##### Amendement 1

L'intitulé du projet de loi est modifié comme suit :

Projet de loi modifiant :

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics

##### Commentaire de l'amendement 1

L'intitulé du projet de loi doit être adapté suite à la proposition du Conseil d'Etat d'inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics.

\*

##### Amendement 2

En vertu des objections et propositions du Conseil d'Etat, les articles 3 à 6 du projet de loi sont supprimés et remplacés par les articles nouveaux suivants :

**Art.3.-** *L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1, de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est complété in fine par la phrase suivante.*

« Elle a également pour objet le contrôle des titres de transport. »

**Art. 4.-** L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) et un point i) libellés comme suit :

«h) « titre de transport»: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'utilisateur le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.

i) « opérateurs de transports publics » : le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) et le Syndicat pour le Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE). »

**Art. 5.-** A l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 précitée, la référence aux « articles 5, 6, 7 et 11 » est remplacée par la référence aux « articles 5, 6, 7, 11 et 11ter ».

**Art. 6.-** Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante :

« Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport »

**Art. 11bis.-** Les agents visés à l'article 4 sont chargés à effectuer le contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.

**Art. 11ter.-** 1. Tout usager des transports publics doit être muni d'un titre de transport, valable au début de son voyage, avant d'utiliser les services de transports publics.

L'utilisateur qui ne peut pas présenter de titre de transport à l'agent de service, valable au début de son voyage, sans l'avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

2. L'agent de service qui constate qu'un usager qui ne dispose pas de titre de transport en vertu du paragraphe 1, est démuné de moyens de paiement ou qui refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat l'utilisateur est sommé par écrit par l'opérateur de transport public concerné d'acquiescer le montant précité.

Si l'utilisateur ne réagit pas à la première sommation endéans un mois, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.

3. Afin de pouvoir dresser le constat prévu au paragraphe 2, l'agent de service est autorisé à contrôler l'identité de l'utilisateur et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'utilisateur en question.

4. Si l'utilisateur a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse :

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié ;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale ;
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit ;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne ;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée.
- l'utilisation d'un titre de transport acquis après le début du voyage »

## **Commentaire de l'amendement 2**

Cet amendement vise à introduire, outre quelques adaptations mineures nécessaires aux articles 1<sup>er</sup>, 2 et 9, un nouveau Chapitre III dans la loi précitée du 19 juin 2009 prévoyant les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière ainsi que les procédures y relatives, tel que préconisé par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 juillet 2012.

Les anciens articles 3 à 6 du projet de loi visant à introduire un tel système dans la loi modifiée du 29 juin 2004 sont par conséquent supprimés.

Le nouvel article 3 modifie l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 19 juin 2009 en vue d'adapter l'objet de la loi.

Le nouvel article 4 ajoute deux nouvelles définitions à l'article 2 de la loi du 19 juin 2009.

Le nouvel article 5 adapte l'article 9 concernant les infractions pour tenir compte de l'article 11<sup>ter</sup> qui sera introduit dans la loi du 19 juin 2009.

Enfin, le nouvel article 6 introduit un Chapitre III dans la loi du 19 juin 2009 dont l'objet est la sanction des voyageurs en situation irrégulière et la procédure y relative.

L'amende prévue est une amende administrative de 150 euros. Si l'utilisateur ne paye pas immédiatement, l'agent doit remplir un constat sur base duquel l'utilisateur est sommé de payer. Au cas où l'utilisateur ne paie pas, un rappel lui sera adressé par l'opérateur concerné. Dans ce cas, l'amende sera majorée de 25 euros.

En cas d'utilisation frauduleuse d'un titre de transport, l'agent de contrôle doit enlever ce titre à l'utilisateur. Le paragraphe 4. du nouvel article 11<sup>ter</sup> énumère de façon non limitative certains cas d'une utilisation frauduleuse les plus fréquents.

## **TEXTE COORDONNE**

### **Projet de loi modifiant :**

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**
- b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics**

**Art. 1er.** A l'article 7ter, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent ; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent. »

**Art. 2.** A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la « RGTP » sont remplacées par l'abréviation « CdT ».

~~**Art. 3.** A l'article 22, paragraphe 1er, de la loi du 29 juin 2004 précitée, le point b) est remplacé par le texte suivant:~~

~~« b) le titre de transport, les modalités de la perception du prix du titre de transport, les conditions tarifaires afférentes ainsi que les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable ; »~~

~~**Art. 4.** Le paragraphe 2 de l'article 22 précité est complété in fine par un alinéa ayant la teneur suivante:~~

~~„Avant d'entrer en fonctions, les agents visés au présent paragraphe prêteront devant le ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“~~

~~**Art. 5.** A l'article 22 précité, il est réintroduit un nouveau paragraphe 3 ayant la teneur suivante:~~

~~« 3. Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics sont autorisés à vérifier l'identité des personnes et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. En outre, ils sont autorisés à décerner une amende aux voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable. »~~

~~**Art. 6.** Le paragraphe 5 de l'article 22 précité est abrogé.~~

**Art.3.-** L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1, de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est complété in fine par la phrase suivante.

« Elle a également pour objet le contrôle des titres de transport. »

**Art. 4.-** L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) et un point i) libellés comme suit :

«h) « titre de transport»: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'usager le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.

i) « opérateurs de transports publics » : le Régime Général des Transports Routiers (RGTR), la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), les Autobus de la Ville de Luxembourg (AVL) et le Syndicat pour le Transport Intercommunal de Personnes dans le Canton d'Esch-sur-Alzette (TICE). »

**Art. 5.-** A l'article 9 de la loi du 19 juin 2009 précitée, la référence aux « articles 5, 6, 7 et 11 » est remplacée par la référence aux « articles 5, 6, 7, 11 et 11ter ».

**Art. 6.-** Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante :

### **« Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport »**

**Art. 11bis.-** Les agents visés à l'article 4 sont chargés à effectuer le contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.

**Art. 11ter.-** 1. Tout usager des transports publics doit être muni d'un titre de transport, valable au début de son voyage, avant d'utiliser les services de transports publics.

L'usager qui ne peut pas présenter de titre de transport à l'agent de service, valable au début de son voyage, sans l'avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

2. L'agent de service qui constate qu'un usager qui ne dispose pas de titre de transport en vertu du paragraphe 1, est démuné de moyens de paiement ou qui refuse de payer, remplit

un constat. Sur base de ce constat l'utilisateur est sommé par écrit par l'opérateur de transport public concerné d'acquitter le montant précité.

Si l'utilisateur ne réagit pas à la première sommation endéans un mois, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.

3. Afin de pouvoir dresser le constat prévu au paragraphe 2, l'agent de service est autorisé à contrôler l'identité de l'utilisateur et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'utilisateur en question.

4. Si l'utilisateur a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse :

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié ;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale ;
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit ;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne ;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée.
- l'utilisation d'un titre de transport acquis après le début du voyage »

## ANNEXE 2

**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 26 octobre 2012 (12.11)  
(OR. en)**

**15455/12**

<b>ENV</b>	<b>806</b>
<b>ONU</b>	<b>140</b>
<b>DEVGEN</b>	<b>288</b>
<b>ECOFIN</b>	<b>879</b>
<b>ENER</b>	<b>426</b>
<b>FORETS</b>	<b>74</b>
<b>MAR</b>	<b>130</b>
<b>AVIATION</b>	<b>165</b>

### **NOTE D'INFORMATION**

---

du: Secrétariat général

aux: délégations

---

Objet: - Préparation de la 18<sup>e</sup> session de la conférence des parties (COP 18) à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et de la 8<sup>e</sup> session de la réunion des parties (CMP 8) au protocole de Kyoto (Doha, Qatar, du 26 novembre au 7 décembre 2012)  
- Conclusions du Conseil

---

Les délégations trouveront en annexe les conclusions adoptées par le Conseil

"Environnement" le 25 octobre 2012.

---

**Préparation de la 18<sup>e</sup> session de la conférence des parties (COP 18)  
à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC)  
et de la 8<sup>e</sup> session de la réunion des parties (CMP 8) au protocole de Kyoto  
(Doha, Qatar, du 26 novembre au 7 décembre 2012)  
- Conclusions du Conseil -**

Le Conseil de l'Union européenne,

#### *Introduction*

1. SE FÉLICITE de l'action qui a été menée à ce jour en 2012 pour concrétiser le paquet

de Durban, à savoir entamer les travaux dans le cadre de la plate-forme de Durban, en vue à la fois d'adopter un accord mondial juridiquement contraignant unique d'ici 2015 au plus tard et de faire avancer les travaux pour combler aussi rapidement que possible l'écart constaté dans le niveau d'ambition des efforts d'atténuation pour la période allant jusqu'en 2020, l'objectif étant que toutes les parties consentent les plus grands efforts possibles en matière d'atténuation pour que la hausse de la température mondiale reste en dessous de 2°C; examiner les questions en suspens dans le cadre du groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la convention (AWG-LCA), conformément au mandat donné à Durban; achever l'examen des questions en suspens dans le cadre du protocole de Kyoto, de manière à adopter, lors de la conférence de Doha, un amendement au protocole de Kyoto qui puisse être ratifié et, partant, à mettre en œuvre, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2013, une deuxième période d'engagement avec une participation aussi large que possible; enfin, continuer à développer et mettre en œuvre les processus et institutions mis en place à Cancún et à Durban;

2. DEMANDE INSTAMMENT à toutes les parties de poursuivre et d'accélérer les travaux engagés lors des réunions intersessions de la CCNUCC tenues en mai 2012 à Bonn et en août-septembre 2012 à Bangkok, afin que la conférence de Doha puisse parvenir à un résultat global ambitieux, qui soit de nature à imprimer une dynamique politique équilibrée permettant de faire avancer tous les éléments du paquet convenu à Durban;
3. RAPPELLE qu'il est attaché à la pleine mise en œuvre du paquet de Durban; SOULIGNE qu'il est indispensable d'en faire avancer tous les éléments afin de maintenir l'équilibre atteint à Durban et d'ainsi permettre les progrès nécessaires à l'adoption du futur accord juridiquement contraignant ainsi qu'à une mise en œuvre concrète; RAPPELLE l'accord intervenu dans le cadre du paquet de Durban, aux termes duquel à Doha, le groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la convention (AWG-LCA) devrait cesser ses activités et le groupe de travail spécial des nouveaux engagements des parties visées à l'annexe I au titre du protocole de Kyoto (AWG-KP) devrait également cesser ses activités, en achevant ses travaux sur une deuxième période d'engagement au titre du protocole de Kyoto qui puisse être ratifiée; SOULIGNE qu'il est nécessaire que le groupe de travail spécial de la plate-forme de Durban pour une action renforcée (ADP) fasse considérablement avancer ses travaux; NOTE que l'amélioration de la mise en œuvre de la convention restera un processus permanent à la faveur de l'action menée par les organes subsidiaires et à travers les institutions mises en place dans le cadre des décisions prises à Cancún et à Durban, y compris en abordant certaines questions en suspens;

4. RAPPELLE que la dimension homme-femme doit être prise en compte dans les efforts déployés pour lutter contre les changements climatiques; PREND ACTE des progrès accomplis sur cette question dans le cadre de la CCNUCC; APPELLE À de nouvelles actions en vue de renforcer les mesures visant à atteindre une représentation équilibrée des hommes et des femmes dans le processus de prise de décisions en matière de climat, dans le but de continuer à promouvoir l'égalité des chances;

*Plate-forme de Durban*

5. INSISTE SUR l'urgente nécessité de mettre à profit les discussions constructives menées à Bangkok de manière à parvenir au plus tard en 2015 à un accord mondial juridiquement contraignant qui s'appliquera à tous et à rehausser avant 2020 le niveau mondial d'ambition des efforts d'atténuation;
6. SOULIGNE qu'il est nécessaire de planifier les travaux de l'ADP en vue de parvenir à un accord juridiquement contraignant en 2015, en mettant tout particulièrement l'accent sur les tâches et les dates importantes pour 2013; INVITE toutes les parties à commencer à élaborer les politiques nationales nécessaires à la conclusion d'un accord mondial juridiquement contraignant qui s'appliquera à tous au plus tard en 2015;
7. RAPPELLE que le futur accord juridiquement contraignant assurera la participation de toutes les parties à la convention et inclura des engagements pour toutes les parties; ESTIME qu'un tel accord devrait permettre aux parties de contribuer comme il convient à l'effort collectif nécessaire pour atteindre l'objectif consistant à contenir l'élévation de la température de la planète en dessous de 2°C tout en préservant et en créant des possibilités en matière de développement durable, au bénéfice de toutes les parties, et en établissant des conditions propices à l'élimination de la pauvreté et à une croissance à l'épreuve du changement climatique; SOULIGNE que les principes de la convention devraient servir d'assise à un régime ouvert à tous et équitable dans le domaine du climat; SOULIGNE que les responsabilités et les capacités sont certes différenciées, mais qu'elles évoluent dans le temps, et que l'accord devrait refléter les nouvelles réalités en prévoyant une échelle d'engagements dynamique;
8. SOULIGNE également qu'un écart important reste à combler entre le niveau collectif d'ambition en matière d'atténuation pour la période allant jusqu'en 2020 et les projections mondiales d'émissions, conformément à l'objectif consistant à maintenir la hausse des températures en dessous de 2°C; RÉAFFIRME que les émissions mondiales

de gaz à effet de serre devront avoir atteint leur niveau maximum d'ici à 2020 au plus tard et avoir été réduites d'au moins 50 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990, et continuer à diminuer par la suite; dans ce contexte, SOULIGNE qu'il sera urgent et nécessaire, lors de la conférence de Doha, de réaliser des progrès dans le cadre des travaux de l'ADP concernant l'ambition des efforts d'atténuation avant 2020; INVITE toutes les parties à mettre en œuvre intégralement et sans délai leurs engagements et leurs actions en matière d'atténuation et à examiner les possibilités de se rapprocher de la limite supérieure de leur fourchette; ENCOURAGE vivement les parties qui ne l'ont pas encore fait à présenter leurs engagements avant la conférence de Doha;

9. RÉAFFIRME l'objectif fixé par l'UE, dans le contexte des réductions qui, selon le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), doivent être opérées collectivement par les pays développés, consistant à réduire les émissions de 80 à 95 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990; et RAPPELLE que, conformément aux constats faits par le GIEC dans son quatrième rapport d'évaluation ainsi que dans des études plus récentes, les pays développés devraient réduire collectivement leurs émissions de gaz à effet de serre de 25 à 40 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2020, tandis que les pays en développement devraient parvenir collectivement à infléchir substantiellement leurs émissions de 15 à 30 % d'ici à 2020 par rapport au taux de croissance des émissions prévu actuellement;
10. RAPPELLE son offre conditionnelle de porter à 30 % la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 par rapport à 1990, dans le cadre d'un accord mondial global pour l'après-2012 et à condition que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions comparables et que les pays en développement plus avancés apportent une contribution adaptée à leurs responsabilités et à leurs capacités respectives;
11. INSISTE sur la nécessité d'établir un plan pour faire avancer les travaux visant à améliorer le niveau mondial d'ambition des efforts d'atténuation, et ce plus particulièrement en 2013; INVITE toutes les parties à intensifier les actions concrètes en vue de combler l'écart en matière d'ambition, notamment par des initiatives et des partenariats internationaux transparents et coopératifs, y compris ceux qui ont été annoncés lors de la conférence Rio+20 (comme l'initiative "Énergie durable pour tous"), destinés à tirer parti des possibilités importantes d'atténuation qui ont été constatées en ce qui concerne la réduction des émissions au-delà des engagements actuels, par exemple à travers des mesures relatives aux HFC, à l'efficacité énergétique, aux énergies renouvelables, aux subventions pour les combustibles fossiles, à la REDD+ et

aux agents de forçage climatique de courte durée de vie;

*Protocole de Kyoto*

12. RÉAFFIRME que, comme le montre le rapport 2012 sur les progrès accomplis, publié récemment, l'UE et ses États membres sont sur la bonne voie pour satisfaire aux obligations de réduction des émissions qui leur incombent en vertu de la première période d'engagement prévue par le protocole de Kyoto; SOULIGNE que les mesures nécessaires ont été prises pour que l'UE et ses États membres commencent à mettre en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2013 leurs engagements à l'horizon de 2020; ACCUEILLE AVEC SATISFACTION l'adoption de la directive sur l'efficacité énergétique, qui conduira à une réduction sensible des émissions de gaz à effet de serre;
  
13. SE FÉLICITE des progrès accomplis lors de la conférence de Durban et des réunions intersessions ultérieures en vue de l'adoption, lors de la conférence de Doha sur le climat, d'un amendement au protocole de Kyoto qui assure la continuité d'un système multilatéral efficace fondé sur des règles, y compris ses mécanismes de flexibilité, et qui permette l'ouverture d'une deuxième période d'engagement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 dans le cadre d'une transition vers un accord mondial juridiquement contraignant; NOTE que l'UE et ses États membres prennent déjà les mesures nécessaires pour transposer dans la législation de l'UE les décisions prises à Durban, notamment en ce qui concerne la mesure, la notification et la vérification (MRV) ainsi que l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie (LULUCF);
  
14. SOULIGNE qu'il est déterminé à approuver à Doha un amendement au protocole de Kyoto qui puisse être ratifié et permette l'ouverture d'une deuxième période d'engagement au titre du protocole de Kyoto, dans le contexte de progrès équilibrés sur tous les éléments du paquet adopté à Durban; SOULIGNE que la deuxième période d'engagement commence en 2013 et devrait s'achever en 2020, et insiste sur le fait que le nouvel accord mondial juridiquement contraignant devrait entrer en vigueur au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2020; à cet égard, INVITE toutes les parties visées à l'annexe B qui ne l'ont pas encore fait à présenter bien avant le début de la conférence de Doha leurs objectifs chiffrés de limitation ou de réduction des émissions (QELRO); INSISTE sur la nécessité d'assurer une large participation et de fixer des objectifs suffisamment ambitieux au cours de la deuxième période d'engagement et INVITE toutes les parties visées à l'annexe B à fixer un niveau élevé d'ambition pour leurs QELRO pendant cette période; DEMANDE INSTAMMENT à toutes les parties visées à l'annexe B de

présenter des QELRO plus ambitieux que ceux qu'ils ont présentés pour la première période d'engagement et qui soient de nature à apporter une nette amélioration par rapport au statu quo; RAPPELLE la proposition présentée par l'UE et ses États membres le 19 avril 2012, contenant des informations sur les QELRO pour la deuxième période d'engagement au titre du protocole de Kyoto; dans ce contexte et sous réserve d'un accord sur les règles applicables, SOUSCRIT à l'inclusion de l'UE dans une version révisée de l'annexe B du protocole de Kyoto avec un QELRO de 80 et NOTE que les États membres proposent de figurer dans une version révisée de l'annexe B du protocole de Kyoto avec chacun un QELRO de 80 (pourcentage des émissions de l'année ou de la période de référence); CONVIENT que, pour l'Union européenne, le consentement écrit relatif à l'amendement à l'annexe B sera donné par la Commission européenne et NOTE que, pour les États membres, il sera donné individuellement par chaque État membre;

15. PROPOSE de simplifier le processus par lequel une partie qui le souhaite peut relever le niveau d'ambition de ses QELRO au cours de la deuxième période d'engagement; DEMANDE que le réexamen du niveau d'ambition au titre du protocole de Kyoto ait lieu en même temps que l'examen prévu pour 2013-2015 au titre de la convention;
16. RÉAFFIRME que l'excédent d'unités de quantité attribuée (UQA) provenant de la première période d'engagement pourrait affecter l'intégrité environnementale du protocole si cette question n'est pas traitée de façon appropriée; INSISTE sur l'urgence de résoudre cette question dans la perspective de l'adoption d'amendements à l'annexe B et du début de la deuxième période d'engagement au 1<sup>er</sup> janvier 2013, et RAPPELLE que cela doit se faire sans aucune discrimination, en assurant l'égalité de traitement entre les pays appartenant à l'UE et les pays non membres de l'UE qui acceptent un QELRO au titre de la deuxième période d'engagement, étant entendu que le report et l'utilisation pour une deuxième période d'engagement ne s'appliquent qu'aux parties qui acceptent un QELRO au titre de la deuxième période d'engagement; PROPOSE de s'entendre sur une solution concernant le report et l'utilisation des UQA au cours de la deuxième période d'engagement au titre du protocole de Kyoto qui maintienne un niveau élevé d'ambition en matière d'intégrité environnementale et préserve les incitations à dépasser les objectifs tout en encourageant la fixation d'objectifs ambitieux;
17. SOULIGNE que la deuxième période d'engagement doit être mise en œuvre avec effet immédiat par le recours à des solutions pragmatiques dans l'attente de la ratification de

l'amendement, afin d'assurer la continuité des règles et institutions mises en place par le protocole de Kyoto et de permettre aux parties qui acceptent un QELRO pour la deuxième période d'engagement de continuer à accéder aux mécanismes prévus par le protocole de Kyoto au cours de la période précédant l'entrée en vigueur de la modification de ce protocole; RAPPELLE que l'adoption de décisions par la CMP à Doha constitue le meilleur moyen d'assurer une transition sans heurt et la mise en œuvre intégrale des dispositions concernées;

*Mise en œuvre de la convention*

18. SE FÉLICITE des progrès globaux accomplis à Durban en matière d'adaptation, d'atténuation, de technologie, de financement et de renforcement des capacités, progrès qui permettent de poursuivre la mise en œuvre des accords de Cancún;
19. SOULIGNE qu'il est important de clarifier les engagements tant des pays développés que des pays en développement afin d'évaluer les progrès accomplis collectivement en vue d'atteindre l'objectif consistant à contenir l'élévation de la température de la planète en dessous de 2°C; SOUTIENT la poursuite du processus au sein des organes subsidiaires, visant à clarifier davantage les engagements en matière d'atténuation, les hypothèses sur lesquelles ils sont fondés et leur mise en œuvre ainsi qu'à intensifier les échanges sur l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de développement axées sur de faibles émissions de carbone;
20. SE FÉLICITE de la création d'un nouveau mécanisme fondé sur le marché, qui vise à améliorer le rapport coût-efficacité des mesures d'atténuation et à promouvoir de telles mesures, de manière à favoriser ainsi une diminution nette et/ou la prévention des émissions mondiales de gaz à effet de serre, tout en contribuant au développement durable; SOULIGNE qu'il importe de veiller à ce que les unités de ce nouveau mécanisme de marché représentent des réductions des émissions réelles, permanentes, supplémentaires et vérifiées et à ce qu'elles soient pleinement prises en compte dans le cadre d'un système de comptabilisation commun rigoureux, fiable et transparent, afin d'éviter les doubles comptabilisations; ATTEND AVEC INTÉRÊT l'élaboration et l'adoption, lors de la conférence de Doha, des modalités et procédures relatives au nouveau mécanisme de marché, de manière à ce qu'il puisse être opérationnel dès que possible;
21. SOULIGNE qu'il est nécessaire d'adopter, lors de la conférence de Doha sur le climat, les dispositions relatives à la portée de l'examen prévu par la convention ainsi qu'aux

modalités de celui-ci, de manière à ce qu'il puisse commencer en temps voulu en 2013; CONFIRME qu'il est d'avis que l'examen devrait évaluer le caractère adéquat de l'objectif global à long terme, à la lumière de l'objectif ultime de la convention, ainsi que les progrès globaux accomplis vers sa réalisation;

22. **INSISTE** sur l'importance capitale que revêt une mise en œuvre transparente des engagements grâce aux dispositions MRV qui ont été approuvées à Cancún et approfondies à Durban; **MET EN EXERGUE** la nécessité de progresser en vue d'améliorer la mise en œuvre du système de MRV au bénéfice de toutes les parties et d'arrêter lors de la conférence de Doha d'autres éléments de ce système, notamment un processus de consultations et d'analyses internationales de nature à accroître réellement la transparence, la révision des lignes directrices relatives à l'examen, des formats de présentation communs pour les rapports biennaux des pays développés et des orientations sur les systèmes nationaux de MRV;
23. **SOULIGNE** qu'il est essentiel de disposer d'un cadre pré-2020 en matière de comptabilisation ainsi que de mesure, de notification et de vérification (MRV), qui soit commun, rigoureux, solide et transparent, arrêté au niveau multilatéral et comprenant des règles détaillées, si l'on veut assurer l'intégrité environnementale, pouvoir mesurer les progrès accomplis par rapport aux engagements pris par les parties et assurer la comparabilité des efforts, mais aussi garantir l'efficacité des échanges de droits d'émission de carbone et lier les marchés du carbone et l'utilisation éventuelle de compensations ou de crédits aux engagements pris par les parties, y compris des règles pour les pays participant au nouveau mécanisme fondé sur le marché ou dans le cadre de différentes approches; **SOULIGNE** qu'il importe d'adopter des règles de comptabilisation communes applicables à toutes les parties pour l'après-2020;
24. **ACCUEILLE FAVORABLEMENT** les décisions de Durban sur REDD+, en particulier les garanties, les niveaux de référence pour les forêts et les niveaux d'émissions de référence pour les forêts; **ESTIME** qu'il est essentiel de réaliser à Doha de nouveaux progrès dans l'élaboration d'orientations techniques portant notamment sur l'identification des activités liées aux facteurs de la déforestation et de la dégradation des forêts, sur les modalités régissant les systèmes nationaux de surveillance des forêts et le système de MRV dans le mécanisme REDD+, sur la mise en œuvre des garanties, ainsi que sur les modalités et les procédures relatives au financement d'actions axées sur l'obtention de résultats; **INVITE** les pays en développement qui envisagent de mener des activités REDD+ à fournir, dans la perspective de la conférence de Doha, des

informations sur l'évolution de leurs niveaux de référence pour les forêts et/ou les niveaux d'émissions de référence pour les forêts ainsi que sur la façon dont les garanties sont abordées;

25. EST DÉTERMINÉ à ce que la mise en œuvre du cadre de l'adaptation de Cancún se poursuive; ATTEND AVEC INTÉRÊT le programme de travail du Comité de l'adaptation, qui doit identifier des actions visant à renforcer la cohérence des activités d'adaptation menées dans le cadre de la CCNUCC; SE FÉLICITE de la décision qui a été prise d'élaborer des plans nationaux d'adaptation et de soutenir le processus visant à permettre aux pays les moins avancés d'élaborer et d'exécuter ces plans, renforçant ainsi la planification des mesures d'adaptation dans les pays en développement; SALUE les travaux menés dans le cadre du programme de travail sur les pertes et préjudices liés aux effets néfastes des changements climatiques et ESPÈRE que l'on pourra améliorer encore la compréhension de cette problématique et approfondir les connaissances sur les méthodes permettant de faire face au risque de pertes et de préjudices; CONFIRME que l'UE continuera d'apporter son soutien, par les voies et les mécanismes existants, aux pays les moins avancés et aux petits États insulaires en développement pour les aider à faire face aux effets des changements climatiques;
26. SE FÉLICITE des progrès accomplis depuis Durban en ce qui concerne la mise en œuvre du mécanisme technologique; INSISTE sur la nécessité de choisir, lors de la conférence de Doha, le lieu d'implantation du Centre des technologies climatiques, afin que le mécanisme technologique puisse devenir pleinement opérationnel en 2013;
27. ATTEND AVEC INTÉRÊT l'élaboration, lors de la conférence de Doha, d'un programme de travail concernant l'agriculture, qui permettra de mieux comprendre les aspects liés à l'adaptation et à l'atténuation dans le domaine de l'agriculture et d'aborder les questions scientifiques et techniques correspondantes, y compris en ce qui concerne la sécurité de l'approvisionnement alimentaire;
28. RAPPELLE ses conclusions d'octobre 2009 concernant la nécessité de se mettre d'accord sur des objectifs mondiaux de réduction des émissions pour les transports aériens et maritimes internationaux, qui soient compatibles avec l'objectif consistant à maintenir la hausse des températures en dessous de 2°C; ENGAGE les parties à continuer de s'employer, dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), à élaborer sans tarder un cadre stratégique global d'une manière qui garantisse des conditions

équitable pour tous et qui n'entraîne pas de distorsions de la concurrence ni de fuites de carbone, conformément aux principes et pratiques habituelles de l'OACI et de l'OMI; **INSISTE** sur la nécessité de tenir compte des règles budgétaires nationales et des principes et des dispositions de la CCNUCC s'agissant de l'utilisation des recettes que ces mesures pourraient engendrer;

29. **RÉAFFIRME** qu'il importe de continuer à soutenir les activités d'adaptation et d'atténuation menées dans les pays en développement, en particulier les pays les plus vulnérables et les plus pauvres; à cet égard, **RAPPELLE** ses conclusions du 21 février et du 15 mai 2012 et **SOULIGNE** qu'il est en train d'examiner la question du financement de la lutte contre le changement climatique dans la perspective de la conférence de Doha; **INSISTE** sur la nécessité, lors de la conférence de Doha, d'adresser un signal aux pays en développement en ce qui concerne la poursuite du financement de la lutte contre le changement climatique après 2012.

#### *Activités d'information*

30. **DÉCLARE** soutenir sans réserve la présidence actuelle de la COP 17/CMP 7 et la présidence future de la COP 18/CMP 8 afin qu'elles prennent toutes les initiatives nécessaires dans le cadre de la préparation de la Conférence de Doha sur le climat; **SOULIGNE** que l'UE est prête à renforcer encore le dialogue et à travailler en étroite collaboration avec toutes les parties en faveur d'un régime international solide et efficace ainsi que d'actions de lutte contre le changement climatique ambitieuses sur le terrain.
31. **SE FÉLICITE** des résultats de la conférence Rio+20 et **ATTEND AVEC INTÉRÊT** leur mise en œuvre et leur suivi; **SOULIGNE** la nécessité de prendre systématiquement en compte les considérations liées au climat dans le cadre de ces travaux et d'assurer la cohérence avec ceux menés dans le cadre de la CCNUCC.

62



## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/pk

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 26 septembre 2012

##### ORDRE DU JOUR :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 18 septembre 2012 (14.00 heures)
2. 6426 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit
  - Rapporteur : Monsieur Marc Spautz
  - Examen de l'amendement gouvernemental et de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
4. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, 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. Claude Franck, M. Paul Rasqué, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 18 septembre 2012 (14.00 heures)**

Le projet de procès-verbal sous rubrique est adopté.

**2. 6426 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**

Les représentants du Ministère présentent le projet sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent. En bref, la modification de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics a pour double objectif de :

- 1) régler les problèmes juridiques mis en lumière par un jugement récent du tribunal de paix d'Esch-sur-Alzette qui a constaté l'illégalité du règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics en ce qui concerne les sanctions infligées aux voyageurs en situation irrégulière. En effet, un voyageur de train avait présenté, lors d'un contrôle, un abonnement qui était expiré. Par voie de conséquence, la CFL lui avait adressé un courrier de mise en demeure pour lui réclamer le paiement du tarif augmenté majoré de 50%, par application de l'article 20 du règlement ministériel du 12 juin 2007 précité. L'avocat de ce voyageur avait argumenté que le ministre n'est pas habilité à adopter des sanctions tel qu'il l'a fait au regard des articles 19 et 20 dudit règlement ministériel, dans la mesure où ce règlement ne trouve pas sa base dans une délégation de pouvoir découlant de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics. Le juge en a déduit que les dispositions du règlement ministériel relatives à la majoration du tarif « *ne rentrent pas dans la délégation de pouvoir conférée au ministre, de sorte que ces dispositions contraires à la loi ne peuvent pas être appliquées pour la solution du (...) litige* ». Le juge a donc déclaré la demande de la CFL non fondée pour défaut de base légale. En plus, hormis l'argumentation sur la légalité du règlement ministériel, il est probable que la disproportion manifeste du tarif réclamé par la CFL (630 €) ait joué de manière latente dans la décision du tribunal. Au motif qu'un tarif augmenté n'est pas à considérer comme un tarif de transport, mais bien comme une sanction pour défaut de pouvoir présenter un titre de transport valable, il y a lieu de combler ce vide juridique par la modification de l'article 22 paragraphe 1er point b) de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics ;
- 2) redresser certaines erreurs introduites par la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit dans la loi modifiée du 29 juin 2004 précitée.

\*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat datant du 13 juillet 2012.

**Article 1<sup>er</sup>**

Cet article remplace, à l'article 7<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> de la loi du 29 juin 2004 précitée, le terme de « réviseur d'entreprises » par celui de « réviseur d'entreprises agréé », conformément à la loi du 18 décembre 2009 relative à la profession de l'audit. Le Conseil d'Etat marque son accord avec cet article, qui se lit comme suit :

**Art. 1er.** A l'article 7ter, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent ; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent. »

## Article 2

Cet article propose de remplacer, à l'article 10, alinéa 5 de la loi du 29 juin 2004, le sigle « RGTP » (Régie générale des transports publics) par l'abréviation « CdT » (Communauté des Transports), conformément à la loi du 25 janvier 2006 modifiant la loi du 29 juin 2004. Le Conseil d'Etat marque également son accord avec cet article, qui se lit comme suit :

**Art. 2.** A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la « RGTP » sont remplacées par l'abréviation « CdT ».

## Article 3

L'article prévoit que, dorénavant, l'application de sanctions administratives et de majorations de tarifs pour des voyageurs en situation irrégulière (n'ayant aucun titre de transport ou un titre de transport non valide) trouve sa base légale dans la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics. Il se lit comme suit :

**Art. 3.** A l'article 22, paragraphe 1er, de la loi du 29 juin 2004 précitée, le point b) est remplacé par le texte suivant:

« b) le titre du transport, les modalités de la perception du prix du titre de transport, les conditions tarifaires afférentes ainsi que les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable ; »

Le Conseil d'Etat s'oppose formellement à cet article, car tant les infractions que les sanctions doivent être fixées dans la loi. La loi en projet renvoyant à cette fin à un règlement grand-ducal serait contraire aux articles 12 et 14 de la Constitution qui consacrent le principe de la légalité des délits et des peines, également applicable en matière administrative.

Afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la Commission du Développement durable décide d'introduire un amendement et de supprimer l'article sous rubrique.

## Article 4 initial (nouvel article 3)

Pour une meilleure lisibilité du texte, l'article sous rubrique se propose de transférer la disposition du paragraphe 5 de l'article 22 de la loi modifiée du 29 juin 2004 à la fin du paragraphe 2 de l'article 22. En parallèle, le paragraphe 5 sera supprimé (cf. article 6 initial).

Cet article, qui n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, se lit comme suit :

**Art. 4.** Le paragraphe 2 de l'article 22 précité est complété in fine par un alinéa ayant la teneur suivante :

« Avant d'entrer en fonctions, les agents visés au présent paragraphe prêteront devant le ministre ou son délégué le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“ ».

## Article 5 initial (nouvel article 4)

Cet article a pour objet d'introduire une disposition prévoyant que les agents spécialement agréés et formés sont habilités à décerner une amende aux passagers démunis d'un titre de transport ou d'un titre de transport valable. Il se lit comme suit :

**Art. 5.** *A l'article 22 précité, il est réintroduit un nouveau paragraphe 3 ayant la teneur suivante :*

*« 3. Dans la mesure où l'exécution de leur mission l'exige, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics sont autorisés à vérifier l'identité des personnes et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. En outre, ils sont autorisés à décerner une amende aux voyageurs en situation irrégulière, utilisant les transports publics sans titre de voyage ou sans titre de voyage valable. »*

Le Conseil d'Etat émet une opposition formelle à l'endroit de cet article, car tel qu'il est libellé, il aboutit à modifier la portée de l'article 6 de la loi de 2009 qui dispose que : *« En cas de refus d'un usager des transports publics de respecter le rappel à l'ordre lui fait conformément à l'article 3, les agents visés à l'article 4 ainsi que les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont autorisés à contrôler l'identité des usagers des transports publics et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité. Le contrôle d'identité effectué par un agent visé à l'article 4 fait l'objet d'un rapport circonstancié à dresser incontinent par l'agent concerné. Ce rapport, qui mentionne notamment les indices à la base du contrôle d'identité, le jour et l'heure dudit contrôle et l'adresse fournie par la personne contrôlée, est à transmettre au ministre »*. En effet, les agents visés à l'article 4 de la loi du 19 juin 2009 obtiendraient un pouvoir général de contrôle d'identité dans le cadre de leurs missions légales. Or, de l'avis de la Haute Corporation, cette façon de procéder est inadmissible pour plusieurs raisons :

- d'une part, pour des raisons de procédure législative : les deux lois ont des objectifs parfaitement différents et il n'est pas acceptable de modifier la substance d'une loi X par une modification formelle d'une loi Y ;
- d'autre part, pour des raisons de fond : l'adoption du texte sous rubrique aboutirait à une incohérence des textes, car la disposition de l'article 6 de la loi du 19 juin 2009, qui prévoit un contrôle d'identité dans des conditions très strictes, serait contredite par la modification de la loi du 29 juin 2004 telle qu'envisagée.

D'une manière générale, le Conseil d'Etat constate encore que l'option retenue par les auteurs du projet de loi visant à recourir à des sanctions administratives dans le cadre de la loi de 2004 soulève deux problèmes fondamentaux :

- d'une part, en insérant des sanctions administratives dans le texte de l'article 22 de la loi de 2004 traitant des règlements d'exécution à prendre en vertu de la loi, se pose la question de l'application de l'article 23 de la même loi qui prévoit que *« les infractions au règlement d'exécution pris en vertu de l'article 22 sont punies d'une amende de 25 à 250 euros »*. Le Conseil d'Etat se demande si les auteurs du projet de loi envisagent de doubler le régime des sanctions pénales de sanctions administratives, ce qui ne saurait être admis au regard du principe *non bis in idem* ;
- d'autre part, le projet ne fournit aucune réponse quant au mécanisme contraignant du contrôle d'identité y prévu. Contrairement à l'article 8 de la loi du 19 juin 2009 qui érige en infraction le refus d'exhiber une pièce d'identité, le texte sous rubrique ne prévoit aucune disposition en ce sens. Ainsi, dans la version proposée, le refus d'obtempérer à l'ordre d'exhiber une pièce d'identité dans le cadre de la loi de 2004 ne sera suivi d'aucune conséquence en droit.

Pour répondre à ces problèmes, le Conseil d'Etat envisage deux solutions :

- compléter la loi de 2004 en y recopiant les dispositions pertinentes sur le contrôle d'identité et la pénalisation en cas de refus. Se poserait toutefois la question de savoir si les agents agréés en vertu de la loi de 2004 ne devraient pas être investis, à titre exclusif ou conjointement avec les agents de la loi de 2009, du pouvoir de se faire exhiber les pièces d'identité lors du contrôle des titres de voyage, contrôle qui relève de toute façon de leur compétence en vertu du paragraphe 2 de l'article 22 de la loi en vigueur de 2004 ;
- inscrire les sanctions administratives pour les voyageurs en situation irrégulière dans la loi de 2009, qui contient un système élaboré de sanctions administratives répondant aux critères de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme. Le Conseil d'Etat a une préférence pour cette solution, alors que les sanctions envisagées trouveraient mieux leur place de par leur objet dans la loi de 2009 traitant de l'ordre dans les transports publics.

La commission parlementaire décide de faire sienne cette proposition et de modifier la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics. En conséquence, une série d'amendements s'impose. Ainsi :

1) l'intitulé du projet de loi doit être modifié comme suit :

*Projet de loi modifiant :*

*a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics*

*b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics*

- 2) le champ d'application de la loi de 2009 doit être élargi, étant donné que pour le moment, ladite loi ne concerne que l'ordre et la sécurité dans les transports publics. L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 19 juin 2009 doit donc être complété par un troisième alinéa libellé comme suit :  
« *La présente loi a également pour objet le contrôle des titres de transport* ».
- 3) l'article 2 de la loi de 2009 doit être complété par un nouveau point h) libellé comme suit :  
« *h) « titre de transport»: un billet, un abonnement ou une carte gratuite qui donne à l'utilisateur le droit d'utiliser les services de transport public.* »
- 4) à la suite de l'article 11 de la loi de 2009, un nouveau Chapitre III intitulé « *Règles concernant le contrôle des titres de transport* » doit être inséré.
- 5) un nouvel article 11bis est inséré dans la loi de 2009 ; il est libellé comme suit : « *Les agents visés à l'article 4 ci-dessus sont chargés à effectuer le contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.* »
- 6) un nouvel article 11ter est inséré dans la loi de 2009 ; il est libellé comme suit :

*« 1. Tout usager des transports publics doit être muni d'un titre de transport avant d'utiliser les services de transports publics. L'utilisateur qui ne peut pas présenter de titre de transport à l'agent de service, sans l'avoir prévenu, préalablement au contrôle, de son intention de régulariser sa situation, est tenu de payer une amende de 150 euros.*

*2. L'agent de service qui constate qu'un usager qui ne dispose pas de titre de transport est démuné de paiement ou qui refuse de payer, remplit un constat. Sur base de ce constat l'utilisateur est sommé par écrit par le service de transports publics concerné qu'il est obligé d'acquitter le montant précité.*

*Si l'utilisateur ne réagit pas à la première sommation, le rappel de paiement est augmenté d'une majoration de 25 euros.*

3. Si l'usager a utilisé frauduleusement un titre de transport, cette pièce doit être remise par le détenteur à l'agent de contrôle, sans préjudice de poursuites pénales éventuelles.

Est considéré notamment comme utilisation frauduleuse :

- l'utilisation d'un titre de transport contrefait ou illicitement modifié ;
- l'utilisation d'un titre de transport traité de manière qui permettrait d'effacer ou d'enlever l'oblitération originale
- l'utilisation d'un titre de transport comportant une réduction à laquelle le voyageur n'a pas droit;
- l'utilisation d'un titre nominatif établi au nom d'une tierce personne;
- l'utilisation d'un billet, d'un abonnement ou d'un titre donnant droit au transport gratuit, dont la durée de validité est expirée. »

4. Si l'usager refuse de révéler son identité, l'article 9 de la présente loi s'applique. »

Cette proposition de libellé, émanant du Ministère, est une simple copie du texte du règlement ministériel modifié du 12 juin 2007 fixant les tarifs des transports publics en ce qui concerne les sanctions infligées aux voyageurs en situation irrégulière. Elle trouve l'approbation des membres de la commission parlementaire, sauf sur les points suivants :

- pour ce qui est du point 1, l'amende de 150 euros est jugée beaucoup trop élevée et disproportionnée par rapport au prix du billet par la plupart des intervenants, qui recommandent de s'inspirer des exemples étrangers. Suite à un bref échange de vues, il est décidé de tenir ce point en suspens afin de permettre à Monsieur le Ministre de consulter les acteurs concernés en la matière ;
- concernant le point 4, le libellé devra être complété afin de clarifier le fait que seul l'usager qui n'est pas en possession d'un billet valide pourra être amené à révéler son identité en vue de l'établissement d'un constat.

7) A l'article 9 de la loi du 19 juin 2009, la référence aux « articles 5, 6, 7 et 11 » devra être remplacée par la référence aux « articles 5, 6, 7, 11, 11 bis et 11 ter ».

#### Article 6 initial (nouvel article 5)

Pour une meilleure lisibilité du texte, l'article sous rubrique se propose de transférer la disposition du paragraphe 5 de l'article 22 de la loi modifiée du 29 juin 2004 à la fin du paragraphe 2 (cf. article 4 initial) et, en conséquence, d'abroger le paragraphe 5. L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

**Art. 5.** *Le paragraphe 5 de l'article 22 précité est abrogé.*

\*

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- il faut prêter une attention particulière à la formation des contrôleurs. En effet, il faut veiller à ce que ces derniers respectent scrupuleusement les procédures légales. D'autre part, il s'agit d'assurer leur sécurité, étant donné qu'ils sont malheureusement bien souvent victimes d'agression émanant d'usagers des transports publics ;
- d'une manière générale, les transports en commun devraient, de l'avis de plusieurs membres de la Commission, être plus orientés vers le bien-être et la commodité des usagers, notamment pour ce qui est des transports transfrontaliers. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre annonce qu'une centrale de mobilité en Grande Région devrait être mise en place sous peu et devrait régler les problèmes d'horaire et de tarification ;

- pour des raisons de coûts, il n'est actuellement pas prévu d'équiper les wagons des trains d'automates par le biais desquels il serait possible d'acheter un titre de transport. En revanche, une réflexion est actuellement menée en ce qui concerne la possibilité d'acheter un titre de transport via les téléphones portables ;
- les membres de la Commission demandent aux représentants du Ministère de bien vouloir leur fournir un argumentaire plus étoffé au sujet des amendements proposés afin de démontrer au Conseil d'Etat que ceux-ci répondent aux soucis qu'il a exprimés dans son avis du 13 juillet 2012. Pour l'instant, la lettre d'amendements sera maintenue en suspens et ne sera envoyée au Conseil d'Etat que lorsque Monsieur le Ministre aura achevé ses consultations relatives au montant de l'amende.

### **3. 6367 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit**

Les membres de la Commission examinent l'amendement gouvernemental, datant du 19 juillet 2012 et ayant pour objet de donner suite à l'exigence du Conseil d'Etat qui, dans son avis du 30 mars 2012, avait estimé que « *pour que le projet de loi sous examen réponde aux exigences de l'article 32 de la Constitution, les critères et modalités d'octroi des régimes d'aides envisagés, de même que les montants maxima, devront sous peine d'opposition formelle être inscrits dans la loi, le détail pouvant être relégué au sein d'un règlement grand-ducal* ».

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, le Conseil d'Etat constate d'emblée que les auteurs de l'amendement ont suivi son exigence de faire contenir dans le texte de la loi tous les éléments nécessaires à son application. Par ailleurs :

- la Haute Corporation propose de préciser, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 2*bis* du projet de loi, le verbe « construit », car il est difficile de prouver la date d'achèvement d'un immeuble. Ce paragraphe serait à reformuler comme suit :

*« 1. Il est créé un régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation et d'appartements, dont la construction a été autorisée avant le 31 août 1986, en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg. A défaut de pouvoir produire cette autorisation de construire, celle-ci pourra être remplacée par un certificat établi par le bourgmestre attestant l'existence de la construction avant ladite date. »*

- au paragraphe 2 du même article, le Conseil d'Etat insiste à ce que la référence aux territoires des communes de Betzdorf, Flaxweiler, Hesperange, Luxembourg, Niederanven, Sandweiler et Schuttrange soit remplacée par les conditions déterminées à l'article 3, deuxième tiret du projet de règlement grand-ducal instituant un régime d'aides en faveur des propriétaires de bâtiments d'habitation construits avant le 31 août 1986 en vue de l'amélioration de l'isolation acoustique contre le bruit aérien en provenance de l'aéroport de Luxembourg. En effet, le choix des communes opéré par les auteurs de l'amendement risque de donner lieu à des litiges mettant en avant le non-respect du principe d'égalité devant la loi. C'est la raison pour laquelle le Conseil d'Etat préfère retenir des critères objectifs et uniformément applicables, tels que ceux prévus à l'article 3 précité. S'y ajoute que cet article 3 du projet de règlement grand-ducal restreint la zone dans laquelle les bâtiments d'habitation sont éligibles pour bénéficier de l'aide financière, alors que lesdites zones ne couvrent qu'une partie des territoires communaux visés, et non l'intégralité de ces territoires comme l'entend prévoir le paragraphe 2 du projet de loi amendé. Le Conseil d'Etat propose dès lors de compléter le projet de loi par l'indication

que les régimes d'aides financières sont destinés aux propriétaires de bâtiments d'habitation qui se situent dans leur ensemble ou en partie dans une zone à définir par règlement grand-ducal. Dès lors, il suggère que le paragraphe 2 prenne la teneur suivante :

*« 2. Sont éligibles pour bénéficier de l'aide financière prévue à la présente loi, les bâtiments d'habitation qui se trouvent dans leur ensemble ou en partie à l'intérieur d'une zone définie par l'isocontour Lden de 70dB(A), ou bien à l'intérieur de la zone définie par l'isocontour Lnight de 60dB(A), identifiées au moyen des cartes stratégiques du bruit de l'aéroport de Luxembourg établies conformément au point 8 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 2. »*

- le Conseil d'Etat propose de modifier le paragraphe 9 de l'article 2bis comme suit :

*« 9. Un règlement grand-ducal précise les critères et procédures d'octroi des aides financières ».*

La Commission décide de faire siennes toutes les suggestions du Conseil d'Etat et charge Monsieur le Rapporteur de préparer son projet de rapport en vue de son adoption en date du 10 octobre 2012.

#### **4. Divers**

Les prochaines réunions auront lieu :

- le 10 octobre 2012 à 10h30. A l'ordre du jour de cette réunion figureront les points suivants : présentation et adoption du projet de rapport relatif au projet de loi n°6367 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit ; examen du projet de loi n°6428 modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre ; examen de plusieurs documents européens ;
- le 17 octobre 2012 à 10h30. A l'ordre du jour de cette réunion figureront les points suivants : examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat relatif au projet de loi n°6419 portant certaines modalités d'application et sanction du règlement (CE) N°66/2010 du 25 novembre 2009 établissant le label écologique de l'Union européenne ; examen de plusieurs documents européens ;
- le 17 octobre 2012 à 14h00. A l'ordre du jour de cette réunion figureront les points suivants : examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat relatif au projet de loi n°6393 concernant les équipements sous pression transportables ; présentation et adoption d'un projet de rapport relatif au débat n°6452 sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat puis examen et suivi des projets d'infrastructure présentés à la Chambre des Députés depuis 2005 ;
- le 24 octobre 2012 à 10h30 et à 14h00. A l'ordre du jour de ces deux réunions figurera le point suivant : examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat relatif au projet de loi n°6124 portant modification de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire.

Luxembourg, le 5 octobre 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

46

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

---

RM/pk

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 21 mai 2012

##### ORDRE DU JOUR :

1. 6426 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics  
- Désignation d'un rapporteur
2. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Désignation d'un rapporteur
3. 6431 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Désignation d'un rapporteur
4. Echange de vues avec des responsables gouvernementaux au sujet de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, dite «Rio+20»
5. 6302 Projet de loi
  - a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone
  - b) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau
  - c) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
6. 6411 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) N° 995/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché  
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
7. 6412 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 2173/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne  
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

8. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Fernand Diederich (remplaçant M. Georges Engel), Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Roger Nègri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Serge Urbany,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures,

M. Joe Ducombe, Mme Marguy Kohnen, M. Claude Origer, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Frank Wolter, de l'Administration de la nature et des forêts,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Lucien Clement, Mme Lydia Mutsch

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. 6426 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics**

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

**2. 6428 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

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

**3. 6431 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

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

**4. Echange de vues avec des responsables gouvernementaux au sujet de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, dite «Rio+20»**

En date du 8 mars dernier, le groupe parlementaire *déi gréng* a introduit une demande afin d'organiser un débat d'orientation au sujet du bilan et des perspectives luxembourgeoises en vue du Sommet des Nations Unies sur le développement durable (voir annexe 1 du présent

procès-verbal). Ce courrier n'a pourtant pas été transmis aux membres de la Commission du Développement durable, mais uniquement aux membres de la Conférence des Présidents qui, sous toutes réserves, ont prévu d'organiser ce débat public à la Chambre au cours de la semaine du 11 juin prochain.

De ce fait, Monsieur le Président de la Commission annonce aux membres de la Commission qu'il a mis le point sous rubrique à l'ordre du jour de la présente réunion, sans être au courant de la demande du groupe *déi gréng*, mais simplement parce qu'il s'agit d'un sujet d'actualité et parce qu'il souhaitait que les responsables gouvernementaux tiennent la Chambre des Députés informée des préparatifs, notamment au niveau européen, de «Rio+20».

Monsieur le Ministre délégué donne tout d'abord à considérer qu'en mars dernier, le Gouvernement luxembourgeois a demandé au Groupe de pilotage du Partenariat pour l'Environnement et le Climat ainsi qu'au Conseil Supérieur pour un Développement Durable, de participer au processus d'élaboration d'une prise de position luxembourgeoise en vue de «Rio+20». Après avoir détaillé les conclusions de ce groupe de réflexion, qui sont résumées dans le tableau synoptique repris en annexe 2 du présent procès-verbal, Monsieur le Ministre délégué annonce que le Gouvernement entend réagir aux doléances qui ont été exprimées.

La commission parlementaire est en outre informée du fait que les Nations Unies ont fixé deux objectifs à la Conférence «Rio+20» :

- garantir le renouvellement des engagements politiques pris il y a vingt ans concernant le développement durable,
- évaluer les progrès vers les objectifs pris au niveau international sur le développement durable et relever des défis nouveaux.

La Conférence traitera en priorité deux thèmes spécifiques :

- la mise en place d'une économie verte dans le contexte de l'éradication de la pauvreté et du développement durable,
- la mise en œuvre d'un cadre institutionnel qui favorise le développement durable, soit la gouvernance mondiale de l'environnement.

En janvier 2012, l'ONU a publié la première version d'un document servant de base aux actuelles négociations préparatoires en vue du plan d'action de la Conférence. Ce document, intitulé *Zero draft*, a énormément évolué depuis lors ; il inclut à présent tous les amendements qui ont été proposés au cours des réunions préliminaires et réunit les positions de tous les Etats membres des Nations Unies. L'approche du *Zero draft* était que «Rio+20» devra lancer un certain nombre de processus en vue d'un développement durable, tels que :

- l'établissement d'une plateforme de partage des connaissances en matière d'économie verte au niveau international ;
- l'établissement d'une feuille de route vers une économie verte à être développée entre 2012 et 2015 pour les années 2015-2030 ;
- la transformation de la Commission de Développement Durable des Nations Unies en Conseil de Développement Durable ;

- l'établissement d'une agence des Nations Unies pour l'environnement ;
- un monitoring régulier de l'état de la planète ;
- la création d'un poste de « Ombudsperson » pour les générations futures ;
- l'adoption d'un cadre de travail sur dix ans de programmes pour la consommation et la production durables ;
- le lancement d'un processus pour formuler une série d'objectifs de développement durable jusqu'en 2015 ;
- l'établissement d'un processus de consultation avec comme objectif de développer et de renforcer des indicateurs complémentaires au PIB en vue de mieux intégrer toutes les dimensions du développement durable.

En ce qui concerne l'état des discussions au sein de l'UE, il est prié de se reporter aux annexes 3 et 4 du présent procès-verbal, qui reprennent respectivement les conclusions du Conseil européen des 1<sup>er</sup> et 2 mars 2012 et du Conseil Environnement du 9 mars 2012. En bref, il convient de retenir ce qui suit :

- l'UE a accueilli favorablement le *Zero draft* et a estimé qu'il s'agit d'une bonne base de discussion ;
- l'UE a proposé d'élever le PNUE au rang d'agence spécialisée des Nations Unies pour l'environnement.

En outre, une réunion informelle des ministres de l'environnement de l'UE s'est tenue à Horsens du 17 au 19 avril dernier. Au cours de cette réunion, les ministres ont notamment défini cinq secteurs à privilégier afin d'accélérer le processus vers une économie plus verte : l'énergie soutenable, l'eau, les sols et les écosystèmes, les océans ainsi que l'efficacité énergétique des ressources.

Après avoir fourni ces différentes informations, Monsieur le Ministre délégué annonce qu'il souhaite également recueillir l'avis de la Chambre des Députés en la matière. De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- alors que la Conférence de Rio qui s'est tenue en 1992 avait à l'époque abouti à plusieurs décisions concrètes (notamment le plan d'action *Agenda 21*), un membre de la Commission est d'avis que la Conférence «Rio+20» devrait très logiquement tirer un bilan des avancées réalisées. Suite à une question afférente, il est pourtant admis que ce n'est pas le cas et qu'au cours des discussions préparatoires à la Conférence «Rio+20», il a finalement été retenu de ne pas mettre ce point en exergue. De ce fait, la version actuelle du *Zero draft* ne le mentionne que de manière anecdotique. L'exercice a, par contre, été réalisé au Luxembourg dans le Plan national pour un Développement durable ;
- alors qu'elle était initialement réticente aux propositions faites par le Guatemala, la Colombie et la Bolivie concernant la définition d'objectifs de développement durable (*Sustainable Development Goals*), l'UE estime dorénavant que ces propositions constituent une contribution précieuse à «Rio+20» et qu'elles permettront d'engager une action mieux ciblée et plus cohérente en faveur du développement durable. L'Union européenne est cependant d'avis que les travaux sur les objectifs en matière de développement durable devraient être coordonnés et compatibles avec le processus d'examen des objectifs du Millénaire pour le développement (*Millennium Development*

Goals). C'est d'ailleurs dans ce contexte que la réunion informelle des ministres de l'environnement de l'UE qui s'est tenue en avril dernier a défini les cinq secteurs à privilégier afin d'accélérer le processus vers une économie plus verte, mentionnés par Monsieur le Ministre délégué dans son exposé ;

- l'importance de la mise en place d'une agence mondiale spécialisée pour l'environnement est unanimement reconnue par les membres de la Commission ainsi que par Monsieur le Ministre délégué. En effet, la nécessité d'une telle implémentation se justifie par l'échec de la Commission du développement durable (*Commission on Sustainable Development*) créée en 1993 suite à la première Conférence de Rio. L'existence d'une agence de ce type permettra de mieux implémenter les décisions prises au cours des grandes conférences mondiales ;
- il est essentiel que l'UE parle d'une seule voix à Rio. Cette homogénéité ne pourrait qu'être bénéfique dans le cadre d'une grande conférence onusienne où les négociations sont par définition difficiles et où chaque nation essaiera bien évidemment de défendre ses propres intérêts ;
- le *Zero draft* est relativement peu ambitieux au niveau de la protection des océans et des écosystèmes marins. Monsieur le Ministre délégué fait cependant valoir que l'UE est consciente du problème et du besoin urgent d'intervenir en la matière.

\*

Au terme de cet échange de vues, il peut être retenu ce qui suit :

- un débat d'orientation relatif au Sommet des Nations Unies sur le développement durable «Rio+20» aura bien lieu en séance publique au cours de la semaine du 11 au 17 juin prochain. Cependant, la Commission du Développement durable ne préparera pas, faute de temps, de rapport écrit à ce sujet ;
- les responsables du Ministère fourniront aux membres de la commission parlementaire toute documentation utile en vue de la tenue de ce débat d'orientation en séance plénière<sup>1</sup> ;
- alors que le représentant du groupe *déi gréng* est d'avis qu'il est impossible de préparer correctement la Conférence «Rio+20» sans faire un bilan préalable des vingt années écoulées, il est cependant décidé que la demande spécifique du groupe parlementaire de retracer le bilan de vingt années de politiques nationales et internationales pour le développement durable fera, quant à elle, l'objet de discussions qui pourraient avoir lieu après la Conférence de Rio, probablement cet automne.

## **5. 6302 Projet de loi**

**a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone**

**b) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau**

**c) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale**

---

<sup>1</sup> Une compilation des documents transmis au secrétariat par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures a été diffusée auprès des membres de la commission parlementaire par courrier électronique du 31 mai 2012 (courrier n°127018).

Les membres de la Commission du Développement durable examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 8 mai 2012. Cet avis a été émis suite aux amendements parlementaires du 23 mars 2012.

Pour rappel, la commission parlementaire a décidé que, compte tenu de l'inexistence de capacités de stockage géologique de CO<sub>2</sub> sur le territoire luxembourgeois et des risques inhérents à la nouvelle technologie, tout stockage géologique de CO<sub>2</sub> devait être interdit dans le pays. Pour ce faire, la Commission a inséré, dans le texte de la future loi, une disposition qui prévoit d'interdire expressément le stockage géologique du CO<sub>2</sub>.

Elle a parallèlement décidé de retenir l'approche d'une transposition fidèle de la directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone et modifiant la directive 85/337/CEE du Conseil, les directives 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE et 2008/1/CE et le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil, et ce afin de ne pas encourir le risque d'une procédure pour non-transposition de la directive.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes :

- il constate que les six premiers amendements tiennent compte de ses observations formulées dans son avis du 29 novembre 2011 et les approuve ;
- pour ce qui est de l'amendement 7, qui prévoit d'interdire expressément le stockage géologique du CO<sub>2</sub>, la Haute Corporation note que la commission parlementaire a inscrit cette interdiction à l'article 33 de la future loi en tant que disposition transitoire. Le Conseil d'Etat est d'avis « *qu'il ne convient pas de considérer cette interdiction comme une disposition transitoire. Dans le dispositif d'un texte de loi, les dispositions transitoires ont pour but d'aménager le passage d'un régime antérieur vers un régime nouveau, notamment dans les cas où la norme nouvelle s'applique directement aux effets futurs des situations nées sous le régime d'une réglementation antérieure. L'interdiction du stockage de CO<sub>2</sub> correspond par contre à une nouvelle disposition qui n'est par ailleurs pas limitée dans le temps* ». Le Conseil d'Etat constate en outre que l'interdiction du stockage de CO<sub>2</sub> est établie conformément à l'article 4 de la directive à transposer dont le paragraphe 1<sup>er</sup> laisse aux Etats membres le droit de ne pas autoriser le stockage dans certaines parties ou la totalité de leur territoire. Il estime que l'introduction de cette interdiction dans le texte du projet de loi rend superfétatoire la transposition des autres dispositions de l'article 4 de la directive et de celles de l'article 5 de la directive, transposées respectivement par les articles 5 et 6 du projet de loi sous rubrique. Le Conseil d'Etat recommande donc de faire abstraction de l'amendement 7 et de maintenir l'article 33 dans sa teneur actuelle, afin d'éviter la création d'une contradiction majeure dans le texte du projet de loi.

Au terme d'un bref échange de vues, la commission parlementaire décide de :

- maintenir l'article 33 tout en biffant son intitulé, car elle rejoint le Conseil d'Etat dans sa constatation que cette disposition n'est pas une disposition transitoire, mais bien une disposition spéciale qui a donc sa place dans le chapitre 7 ;
- maintenir également, tout en sachant qu'il existera une contradiction dans le texte de la future loi, les articles 5 et 6 du projet, dans le but d'assurer une transposition fidèle de la directive 2009/31/CE.

Un courrier sera envoyé au Conseil d'Etat afin de l'informer de ces décisions.

\*

Monsieur le Rapporteur est chargé de préparer son projet de rapport pour la réunion du 6 juin prochain.

**6. 6411 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) N° 995/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché**

Le projet de loi n°6411 a pour objet d'assurer l'exécution du règlement (UE) N° 995/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché.

Ce règlement européen poursuit l'objectif de lutte contre l'exploitation illégale des forêts et le commerce qui y est associé. Il s'applique uniquement aux opérateurs mettant du bois et des produits dérivés sur le marché intérieur pour la première fois, à l'exclusion du bois et des produits dérivés usagés ou recyclés.

Le règlement met en place un système de diligence raisonnable s'adressant aux opérateurs concernés et visant à leur permettre de s'assurer que le bois issu d'une récolte illégale ou des produits dérivés de ce bois ne soient pas mis sur le marché intérieur. Ce système comporte trois éléments inhérents à la gestion du risque : l'accès à l'information, l'évaluation du risque et l'atténuation du risque identifié.

Le rôle des autorités nationales compétentes consiste à vérifier que les opérateurs se conforment effectivement aux obligations établies dans ledit règlement, notamment par des procédures de contrôles officiels. A cette fin, et si besoin est, lesdites autorités doivent pouvoir exiger des opérateurs qu'ils adoptent des mesures correctives et peuvent, pour les petits opérateurs, apporter une assistance technique ou faciliter l'échange d'informations.

Le projet de loi vise à identifier les autorités compétentes pour l'exécution du règlement européen, à préciser les organes chargés de la recherche et de la constatation des infractions aux dispositions dudit règlement ainsi que leurs pouvoirs et prérogatives de contrôle, et à fixer les sanctions pénales y relatives.

**Examen des articles**

**Article 1<sup>er</sup>**

L'article 1<sup>er</sup> déclare le ministre ayant l'environnement dans ses attributions chargé de coordonner l'exécution du règlement (UE) N° 995/2010 et désigne l'Administration de la nature et des forêts comme autorité compétente pour exécuter le règlement (UE) N° 995/2010.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

**Art. 1er. Compétences**

*Le membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions est chargé de coordonner l'exécution du règlement (UE) N° 995/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché, dénommé ci-après „règlement (UE) N° 995/2010“.*

*L'autorité compétente chargée d'exécuter les tâches administratives prévues par le règlement précité et tout particulièrement en relation avec les articles 8, 10, 11, 12, 13 et 20 est l'Administration de la nature et des forêts.*

*Les dispositions qui précèdent ne portent pas préjudice aux compétences attribuées en la matière aux ministres ayant dans leurs attributions respectivement les Finances et l'Agriculture.*

## Article 2

L'article 2 prévoit le retrait du marché ou l'interdiction de mise sur le marché, par le membre du Gouvernement compétent, de bois et des produits dérivés dont la mise sur le marché ne respecte pas les conditions déterminées par l'article 4 ou 5 du règlement européen.

Il trouve l'accord du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 2. Mesures administratives**

*1. En cas de non-respect des dispositions de l'article 4 ou 5 du règlement (UE) N° 995/2010, le membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions peut interdire la mise sur le marché ou imposer le retrait du marché du bois et des produits dérivés visés par le règlement (UE) N° 995/2010.*

*2. Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées au paragraphe 1er.*

*3. Les mesures prises par le membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions en vertu du paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision.*

## Article 3

L'article 3 détermine les agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions. Il s'agit d'une disposition standard dans la législation environnementale.

L'article trouve l'accord du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 3. Recherche et constatation des infractions**

*1. Outre les officiers de police judiciaire, les agents de la police grand-ducale, les agents de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal et les agents de l'Administration de la nature et des forêts de la carrière supérieure de l'ingénieur, de la carrière inférieure du préposé de la nature et des forêts et de la carrière inférieure des cantonniers sont chargés de rechercher et de constater les infractions à l'article 4 ou 5 du règlement (UE) N° 995/2010.*

*Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires ainsi désignés de l'Administration des douanes et accises et de l'Administration de la nature et des forêts ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.*

*Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché.*

*2. Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.*

*Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile, siégeant en matière civile, le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“.*

*L'article 458 du Code pénal leur est applicable.*

#### Article 4

L'article 4 porte sur les pouvoirs de contrôle et encadre ces pouvoirs par l'indication du principe de proportionnalité de la mesure envisagée par rapport aux motifs invoqués. Il s'agit également d'une disposition standard dans la législation environnementale.

L'article trouve l'accord du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

##### **Art. 4. Pouvoirs de contrôle**

*1. S'il existe des indices suffisants ou des motifs légitimes de considérer qu'un contrôle du respect des dispositions de la présente loi ou des règlements pris en son exécution s'impose, les agents visés à l'article 3 de la présente loi peuvent visiter pendant le jour et même pendant la nuit et sans notification préalable, les locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son application. Ils signalent leur présence au chef du local, de l'installation ou du site ou à celui qui le remplace. Celui-ci a le droit de les accompagner lors de la visite. Les actions de contrôle entreprises doivent respecter le principe de proportionnalité par rapport aux motifs invoqués.*

*2. Cette disposition n'est pas applicable aux locaux d'habitation. Toutefois, et sans préjudice de l'article 33 (1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux de ces agents, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.*

#### Article 5

L'article sous rubrique traite des prérogatives de contrôle et est également une disposition standard dans la législation environnementale.

Le Conseil d'Etat demande le remplacement, à l'alinéa 2 de l'article, du terme « faciliter » par ceux, plus appropriés, de « ne pas empêcher », afin d'être en phase avec l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales qui consacre le droit de ne pas contribuer à sa propre incrimination. Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que la solution adoptée dans le cadre de la loi du 17 décembre 2010 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) n° 1007/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur le commerce des produits dérivés du phoque soit retenue, car l'article sous rubrique ne justifie aucune différence de traitement avec l'article 5 de cette loi de 2010.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat et de libeller comme suit l'article sous rubrique :

##### **Art. 5. Prérogatives de contrôle**

*Les agents visés à l'article 3 de la présente loi sont habilités à:*

- 1. demander communication de tous les registres, de toutes les écritures et de tous les documents relatifs aux bois et aux produits dérivés visés par le règlement (UE) N° 995/2010;*
- 2. prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons du bois et des produits dérivés produits visés par le règlement (UE) N° 995/2010. Les échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à toute personne concernée, à moins que celle-ci n'y renonce expressément;*
- 3. saisir et au besoin mettre sous séquestre le bois et les produits dérivés visés par le règlement (UE) N° 995/2010 ainsi que les registres, écritures et documents les concernant. Toute personne est tenue, à la réquisition de ces agents, de ne pas empêcher les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.*

*En cas de condamnation, les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont mis à charge du prévenu. Dans tous les autres cas, ces frais sont supportés par l'Etat.*

#### Article 6

L'article sous rubrique est également une disposition standard dans la législation environnementale.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 6. Droit d'agir en justice des associations écologiques agréées**

*Les associations agréées en application de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et les associations agréées sur base de la loi du 15 mars 1983 ayant pour objet d'assurer la protection de la vie et le bien-être des animaux peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits constituant une infraction au sens de la présente loi et portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, même si elles ne justifient pas d'un intérêt matériel et même si l'intérêt collectif dans lequel elles agissent se couvre entièrement avec l'intérêt social dont la défense est assurée par le ministère public.*

#### Article 7

L'article a trait à la sanction des violations d'articles du règlement (UE) N° 995/2010.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 7. Sanctions pénales**

*Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 euros à 250.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui se sera rendue coupable d'une infraction à l'article 4 ou 5 du règlement (UE) N° 995/2010. Les mêmes peines s'appliquent en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 2.*

#### Article 8

L'article 8 autorise le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions à engager un fonctionnaire de la carrière moyenne pour les besoins de l'Administration de la nature et des forêts et se lit comme suit :

#### **Art. 8. Engagement de personnel**

*Par dérogation aux dispositions de la loi budgétaire concernant les engagements nouveaux de personnel dans les différents services de l'Etat, le ministre est autorisé à engager un fonctionnaire de la carrière moyenne hors numerus clausus pour les besoins de l'Administration de la nature et des forêts.*

De l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu de réserver la réponse souhaitée au problème du manque d'effectif à la base de la disposition sous objet dans le numerus clausus de la loi budgétaire. Il propose par conséquent de supprimer l'article sous examen.

La Commission du Développement durable ne s'est pas prononcée sur ce point.

\*

Monsieur le Rapporteur est chargé de préparer son projet de rapport pour la réunion du 6 juin prochain.

**7. 6412 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 2173/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne**

Le projet de loi n° 6412 a pour objet d'assurer l'exécution du règlement (CE) N° 2173/2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne.

Ce règlement européen poursuit le plan d'action de l'Union européenne relatif à l'application des réglementations forestières, à la gouvernance et aux échanges commerciaux (FLEGT).

En outre, afin de lutter contre le problème urgent de l'exploitation illégale des forêts et du commerce qui y est associé, les mesures prévues par le règlement (CE) N° 2173/2005 sont destinées à mettre en œuvre un régime d'autorisation exigeant que les importations de bois et produits dérivés sur le territoire de l'Union européenne soient soumises à un système de vérifications et de contrôles destinés à garantir la légalité des produits en question.

Le projet de loi vise à identifier les autorités compétentes pour l'exécution du règlement européen, à préciser les organes chargés de la recherche et de la constatation des infractions aux dispositions dudit règlement ainsi que leurs pouvoirs et prérogatives de contrôle, et à fixer les sanctions pénales y relatives.

Examen des articles

Article 1<sup>er</sup>

L'article 1er identifie le membre du Gouvernement chargé de coordonner l'exécution du règlement européen. Il désigne l'Administration de la nature et des forêts comme autorité compétente pour exécuter le règlement.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

**Art. 1er. Compétences**

*Le membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions est chargé de coordonner l'exécution du règlement (CE) N° 2173/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne, dénommé ci-après „règlement (CE) N° 2173/2005“. L'autorité compétente chargée d'exécuter les tâches administratives prévues par le règlement précité et tout particulièrement en relation avec les articles 5, 6 et 8 est l'Administration de la nature et des forêts.*

*Les dispositions qui précèdent ne portent pas préjudice aux compétences attribuées en la matière aux ministres ayant dans leurs attributions respectivement les Finances et l'Agriculture.*

Article 2

Cet article prévoit le retrait du marché ou l'interdiction de mise sur le marché, par le membre du Gouvernement compétent, du bois et des produits dérivés dont la mise sur le marché ne respecte pas les conditions déterminées par l'article 4 ou l'article 5 du règlement européen.

Il trouve l'accord du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 2. Mesures administratives**

1. *En cas de non-respect des dispositions de l'article 4 ou 5 du règlement (CE) N° 2173/2005, le membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions peut interdire la mise sur le marché ou imposer le retrait du marché du bois et des produits dérivés visés par le règlement (CE) N° 2173/2005.*

2. *Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées au paragraphe 1er.*

3. *Les mesures prises par le membre du Gouvernement ayant l'Environnement dans ses attributions en vertu du paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision.*

### Article 3

L'article 3 détermine les agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions. Il s'agit d'une disposition standard dans la législation environnementale.

L'article trouve l'accord du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 3. Recherche et constatation des infractions**

1. *Outre les officiers de police judiciaire, les agents de la police grand-ducale, les agents de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal et les agents de l'Administration de la nature et des forêts de la carrière supérieure de l'ingénieur, de la carrière inférieure du préposé de la nature et des forêts et de la carrière inférieure des cantonniers sont chargés de rechercher et de constater les infractions à l'article 4 ou 5 du règlement (CE) N° 2173/2005.*

*Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires ainsi désignés de l'Administration des douanes et accises et de l'Administration de la nature et des forêts ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire.*

*Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché.*

2. *Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.*

*Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile, siégeant en matière civile, le serment suivant: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité“.*

*L'article 458 du Code pénal leur est applicable.*

### Article 4

L'article 4 porte sur les pouvoirs de contrôle et encadre ces pouvoirs par l'indication du principe de proportionnalité de la mesure envisagée par rapport aux motifs invoqués. Il s'agit également d'une disposition standard dans la législation environnementale.

L'article trouve l'accord du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 4. Pouvoirs de contrôle**

1. *S'il existe des indices suffisants ou des motifs légitimes de considérer qu'un contrôle du respect des dispositions de la présente loi ou des règlements pris en son exécution s'impose, les agents visés à l'article 3 de la présente loi peuvent visiter pendant le jour et*

*même pendant la nuit et sans notification préalable, les locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son application. Ils signalent leur présence au chef du local, de l'installation ou du site ou à celui qui le remplace. Celui-ci a le droit de les accompagner lors de la visite. Les actions de contrôle entreprises doivent respecter le principe de proportionnalité par rapport aux motifs invoqués.*

*2. Cette disposition n'est pas applicable aux locaux d'habitation. Toutefois, et sans préjudice de l'article 33 (1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux de ces agents, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.*

## Article 5

L'article sous rubrique traite des prérogatives de contrôle et est également une disposition standard dans la législation environnementale.

Le Conseil d'Etat demande le remplacement, à l'alinéa 2 de l'article, du terme « faciliter » par ceux, plus appropriés, de « ne pas empêcher », afin d'être en phase avec l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales qui consacre le droit de ne pas contribuer à sa propre incrimination. Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que la solution adoptée dans le cadre de la loi du 17 décembre 2010 concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 1007/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur le commerce des produits dérivés du phoque soit retenue, car l'article sous rubrique ne justifie aucune différence de traitement avec l'article 5 de cette loi de 2010.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat et de libeller comme suit l'article sous rubrique :

### **Art. 5. Prérogatives de contrôle**

*Les agents visés à l'article 3 de la présente loi sont habilités à :*

- 1. demander communication de tous les registres, de toutes les écritures et de tous les documents relatifs aux bois et produits dérivés visés par le règlement (CE) N° 2173/2005;*
  - 2. prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons de bois et de produits dérivés visés par le règlement (CE) N° 2173/2005. Les échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à toute personne concernée, à moins que celle-ci n'y renonce expressément;*
  - 3. saisir et au besoin mettre sous séquestre du bois et des produits dérivés visés par le règlement (CE) N° 2173/2005 ainsi que les registres, écritures et documents les concernant. Toute personne est tenue, à la réquisition de ces agents, de ne pas empêcher les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.*
- En cas de condamnation, les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont mis à charge du prévenu. Dans tous les autres cas, ces frais sont supportés par l'Etat.*

## Article 6

L'article sous rubrique est également une disposition standard dans la législation environnementale.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 6. Droit d'agir en justice des associations écologiques agréées**

*Les associations agréées en application de la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles et les associations agréées sur base de la loi du 15 mars 1983 ayant pour objet d'assurer la protection de la vie et le bien-être des animaux peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits constituant une infraction au sens de la présente loi et portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, même si elles ne justifient pas d'un intérêt matériel et même si l'intérêt collectif dans lequel elles agissent se couvre entièrement avec l'intérêt social dont la défense est assurée par le ministère public.*

#### Article 7

L'article a trait à la sanction des violations d'articles du règlement (CE) N° 2173/2005.

Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 7. Sanctions pénales**

*Sera punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 251 euros à 250.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui se sera rendue coupable d'une infraction à l'article 4 ou 5 du règlement (CE) N° 2173/2005.*

*Les mêmes peines s'appliquent en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 2.*

\*

Monsieur le Rapporteur est chargé de préparer son projet de rapport pour la réunion du 6 juin prochain.

#### **8. Divers**

A la demande de Monsieur le Rapporteur du projet de loi n°6359, les ordres du jour des réunions des 13 et 18 juin 2012 seront permutés.

Luxembourg, le 1<sup>er</sup> juin 2012

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Entrée le:

08 MARS 2012



Monsieur Laurent Mosar  
Président de la Chambre des Député-e-s

Luxembourg, le 8 mars 2012

Concerne : **Débat d'orientation au sujet du bilan et perspectives luxembourgeoises en vue du Sommet des Nations Unies sur le développement durable Rio+20**

Monsieur le Président,

Du 20 au 22 juin se déroulera à Rio de Janeiro le sommet des Nations Unies sur le développement durable, 20 ans après le premier Sommet de la Terre au même endroit. Il nous semble dès lors opportun d'initier à la Chambre des Député-e-s un **échange d'idées sur le bilan luxembourgeois de 20 années des politiques nationales et internationales pour le développement durable.**

Par conséquent et conformément à notre règlement interne, nous avons l'honneur de demander un **débat d'orientation** y relatif.

Dans ce contexte le groupe parlementaire déli gréng propose d'y aborder les sujets suivants :

- 1) Bilan de 20 années de politiques du développement durable au Luxembourg : Est-ce que le modèle luxembourgeois est devenu plus durable dans ses effets et dans son fonctionnement?
- 2) Bilan de 20 années de gouvernance pour le développement durable au Luxembourg (PNDD I, PNDD II, MDDI, CSDD, CIDD,...) : Quelles améliorations à apporter à la gouvernance du développement durable au Luxembourg?
- 3) Discussion de la position du Gouvernement luxembourgeois en vue du Sommet ;

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

**François Bausch**  
député

**Camille Gira**  
député

## Rio+20 - Tableau synoptique des commentaires introduits

### par des représentants de la société civile relatifs au document « zerodraft »

Note explicative relative à la lecture: le tableau résume les prises de positions des acteurs de la société civile sur le document produit par le secrétariat de la Conférence des Nations-Unies sur le Développement durable (dite conférence de Rio+20). Les principaux points ont été repris dans la première colonne (en rouge). Certains points ne concernent pas directement le document de l'ONU, mais sont recommandations à l'attention du Luxembourg en amont de la conférence (en bleu). Certains points concernent des revendications à l'attention de la politique européenne (en mauve).

<i>Préambule</i>					
	<b>CSDD</b>	<b>Greenpeace</b>	<b>OGBL</b>	<b>Caritas</b>	<b>ASTM</b>
<p>6426 - Dossier consolidé : 216</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Constat relatif au manque d'ambition du zerodraft</li> <li>- Nécessité de renforcer le cadre institutionnel de l'ONU pour le DD, ainsi que les structures de gouvernance, notamment structures de gouvernance assurant la cohérence politique et intégrant les personnes les plus vulnérables</li> <li>- Importance des</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de reprendre les objectifs du Millénaire</li> <li>- Non opportun de définir des nouveaux « objectifs de développement durable » au niveau mondial</li> <li>- Nécessité de faire un constat honnête (échec de Rio)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rio+20 = inventaire sur les engagements existants et les responsables pour leur non-respect</li> <li>- Rio+20 = lancement d'objectifs de développement durable formant la base d'un développement dans les limites de notre planète</li> <li>- document manquant d'ambition et mesures concrètes</li> <li>- Absence de référence à toute urgence</li> <li>- Initiatives dont la réalisation est repoussée dans le futur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Importance des objectifs du millénaire</li> <li>- Document manquant d'ambition</li> <li>- Absence d'une analyse des raisons des crises multiples</li> <li>- Absence de proposition d'actions et de mesures concrètes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de préparer un agenda post- OMD tout en restant engagé dans la réalisation des OMD d'ici 2015</li> <li>- Document manquant d'ambition</li> <li>- Absence de proposition d'actions et de mesures concrètes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribution du secteur privé en vue des OMDs adressée de manière insuffisante/ absence de cadre réglementaire et de mécanismes de responsabilité du secteur privé</li> <li>- Absence d'évaluation des trois conventions de Rio 1992</li> <li>- Document manquant d'ambition</li> <li>- Document manquant d'objectifs quantifiés et de calendriers</li> </ul>

<p>objectifs du Millénaire, de leur évaluation et de préparer un agenda post-MDG</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de définir et de clarifier le concept d'économie verte</li> <li>- Nécessité d'une intégration de l'approche fondée sur les droits de l'homme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque que le concept d'économie verte soit accaparé par le système économique existant</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de renforcer cadre institutionnel pour dd de l'ONU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Economie verte doit intégrer des objectifs de société</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité d'un accord sur la mise en œuvre de la Convention de l'ONU relative à la loi des mers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Economie verte ne peut pas être un substitut au développement durable</li> <li>- Nécessité d'aborder la GE de manière à relever les défis consistant à garantir les flux d'investissements publics et privés vers le Sud, ainsi qu'en faveur d'une mise en œuvre du dd dans le Nord</li> <li>- Adoption d'un objectif d'au moins 50% d'augmentation des emplois « verts et décents »</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Essentiel d'intégrer les notions de « juste transition » et de « travail décent »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de définition de l'économie verte</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adoption de l'approche fondée sur les droits de l'homme</li> <li>- Nécessité d'un cadre normatif qui soutient les plus pauvres et les plus vulnérables par l'intégration de l'approche fondée sur les droits de l'homme</li> <li>- Nécessité de renforcer la</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence de définition de l'économie verte et de ses répercussions au niveau social et environnemental</li> </ul>
---	--	---	--	--	---

- résilience<sup>1</sup> des systèmes naturels et sociétaux face aux chocs externes (climatiques, financiers etc)
- Nécessité de structures de gouvernance intégrant les personnes les plus vulnérables
  - Nécessité d'une cadre assurant la cohérence des politiques entre développement, droits de l'homme, commerce, finance, sécurité et environnement, et politiques commerciales et de consommation
  - Absence de définition de « life support system »

### *Renewing political commitment*

	<b>CSDD</b>	<b>Greenpeace</b>	<b>OGBL</b>	<b>Caritas</b>	<b>ASTM</b>
– <i>Importance du principe de la participation</i>	– Nécessité de changer les modes de production et de consommation		– Nécessité d'un dialogue social sur le lieu de travail pour changer les comportements de		

<sup>1</sup>« résilience » : capacité d'un système à absorber un changement perturbant et à se réorganiser en intégrant ce changement, tout en conservant essentiellement la même fonction, la même structure, la même identité et les mêmes capacités de réaction. Voir p.ex. Brian Walker: resilience and sustainability in social-ecological systems

<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Nécessité de changer les modes de production et de consommation</i></li> <li>– <i>Rôle du secteur privé : nécessité d'un cadre légal pour la RSE<sup>2</sup></i></li> <li>– <i>Nécessité pour le Luxembourg de ratifier la convention de l'OIT concernant les peuples indigènes et tribaux</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Importance du principe de la participation, sans que pour autant la politique se dérobe à ses responsabilités</li> </ul>		<p style="text-align: center;">production et de consommation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pactes sociaux</li> <li>– Nécessité de renforcer les structures démocratiques pour intégrer le dd dans la formulation des politiques nationales et européennes <ul style="list-style-type: none"> <li>– rôle des comités parlementaires nationaux et européens « pour les générations futures » - intervention d'un médiateur européen et national pour les générations futures ou des conseils nationaux de dd</li> </ul> </li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Participation du grand public est à saluer,</li> <li>– <i>Nécessité pour le Luxembourg de renforcer l'accès à l'information, la transparence et la cohérence politique</i></li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rôle du secteur privé, mais également son rôle social et responsabilité environnementale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nécessité d'un cadre politique global afin que les entreprises privées considèrent dd et les introduisent dans leurs rapports d'activités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Engagement dans le dd avec les mouvements sociaux et les citoyens, modèle tripartite de l'OIT devrait se refléter dans l'évolution du cadre institutionnel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rôle du secteur privé : nécessité de différencier entre les différents acteurs au sein du secteur privé (PME VS multinationales)</li> <li>– Nécessité d'un cadre légal</li> </ul>	

6426 - Dossier consolidé : 219

<sup>2</sup> Responsabilité sociale des entreprises

			–	<p>pour RSE avec des réglementations strictes en matière de droits de l'homme et de l'environnement</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nécessité pour le Luxembourg de ratifier la convention de l'OIT concernant les peuples indigènes et tribaux</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nécessité de remplacer « principe du droit souverain des Etats à gérer et à réguler leurs propres ressources naturelles » par « droit à l'auto-détermination » tout en respectant les limites écologiques</li> </ul>	<hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nécessité pour le Luxembourg de ratifier la convention de l'OIT concernant les peuples indigènes et tribaux</li> </ul> <hr/>
	<hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Importance de l'éducation et de la formation</li> </ul>				

***Green Economy in the context of sustainable development and poverty eradication (GESD)***

	<b>CSDD</b>	<b>Greenpeace</b>	<b>OGBL</b>	<b>Caritas</b>	<b>ASTM</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Nécessité de créer un cadre et des mécanismes pour GE (nécessité de principes de transition vers GE et une intégration des dimensions sociales du DD)</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nécessité de définir les domaines englobant GESD</li> <li>– Seul but de l'économie verte ne peut être re-industrialisation des pays du Nord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nécessité de créer des cadre et des mécanismes pour GE, des actions régulatrices et des actions volontaires ne doivent pas être mises à pied d'égalité</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nécessité d'une définition plus claire sur GE</li> <li>– Nécessité d'un lien plus évident entre GE et éradication de la pauvreté</li> <li>– Nécessité d'intégrer les dimensions sociales du dd dans GE</li> </ul>	

<p>– <b>Elimination des subsides néfastes à l'environnement</b></p> <p>6426 - Dossier consolidé : 221</p>	<p>– Elimination de subsides néfastes à l'environnement et à l'économie des pays en voie de développement</p> <p>– Importance du secteur de l'agriculture, notamment de l'agriculture locale des pays en voie de développement</p> <hr/> <p>– Appui au système de micro-finances</p>	<p>– Elimination des subsides à néfastes à l'environnement nécessite également nécessité de sortir de l'énergie fossile et nucléaire, ainsi que dans le domaine de l'agriculture dans un délai de la décennie en cours</p> <p>– Nécessité de soutenir des producteurs de nourriture de petite échelle et réduire le pouvoir de marché de l'agrobusiness</p> <p>– Nécessité de se donner des objectifs nationaux pour réduire la consommation de fertilisants chimiques et de pesticides</p>	<hr/> <p>– 5 principes de transition vers GE :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consultation</li> <li>• Emplois verts et décents</li> <li>• Compétences vertes</li> <li>• Respect des droits du</li> </ul>	<hr/> <p>– Abolition de barrières commerciales par des pays en développement peut nuire à leurs économies nationales</p>	
---	--	---	--	--	--

			travail et des droits de l'homme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Protection sociale</li> </ul>		
<b><i>Institutional framework for sustainable development</i></b>					
	<b>CSDD</b>	<b>Greenpeace</b>	<b>OGBL</b>	<b>Caritas</b>	<b>ASTM</b>
6426 - Dossier consolidé : 222 – Nécessité d'un renforcement du PNUE <sup>3</sup> et transformation en agence/organisation des Nations Unies pour l'Environnement – Mise en place d'un système international de mesure des progrès, développer et renforcer les indicateurs complémentaires au PIB – Nécessité d'un cadre réglementaire pour soutenir un développement durable et équitable pour tous	– Nécessité d'une cohérence des politiques	– Nécessité d'un renforcement du PNUE en agence des Nations Unies pour l'Environnement et nécessité de plus de détails sur son renforcement – Nécessité d'abandonner le PIB en tant que seule mesure du bien-être et de développer et renforcer les indicateurs complémentaires	– Dialogue politique doit intégrer également les ministres responsables pour le travail, l'emploi et l'industrie – Renforcement du PNUE en transformation en organisation environnementale de l'ONU – Mise en place d'un système international de mesure des progrès réalisés par rapport aux objectifs de développement durable – Indicateurs réellement aptes à mesurer le dd, empreinte écologique et inégalités sociales	Absence de précisions sur comment un cadre réglementaire peut soutenir un développement durable et équitable pour tous	

<sup>3</sup> Programme des Nations Unies pour l'Environnement

<p>– Nécessité d'un examen social et environnemental du dispositif commercial global</p> <p>– Nécessité de soutenir des producteurs de nourriture de petite échelle, de réduire le pouvoir de marché de l'agrobusiness</p> <p>– Nécessité de se donner des objectifs nationaux pour réduire la consommation de fertilisants chimiques et de pesticides</p> <p>– Nécessité d'un cadre législatif, d'introduire et de mettre en œuvre des réseaux de zones marines protégées, notamment en haute mer</p>	<p>– Nécessité de précisions quant au rôle d'un éventuel haut-commissariat ou « ombudsperson » aux générations futures</p>	<p>– Appel à des engagements volontaires = néfaste, ne servira qu'à un greenwashing</p> <p>– Nécessité d'engagement de responsabilité d'entreprises et développement d'instruments pour l'assurer</p> <p>– Nécessité d'un examen social et environnemental du dispositif commercial global</p> <p>– Nécessité d'assurer des finances adéquats et prévisibles pour après 2012</p> <p>– Prévoir un mandat pour le Comité des Nations Unies</p>	<p>(cftravaux Sen-Stiglitz)</p> <p>– Institution d'un conseil de haut niveau du développement durable relevant directement de l'Assemblée Générale de l'ONU</p> <p>– Future charte des Nations Unies sur les responsabilités humaines et la solidarité en faveur</p> <p>– Mandat spécifique pour l'OIT pour mise en œuvre de la « juste transition » au niveau international</p> <p>– Nécessité d'une feuille de route européenne « de juste transition »</p> <p>– Nécessité d'introduire la mise en œuvre de réseaux de zones marines protégées</p>		
--	--	--	--	--	--

		sur la sécurité alimentaire			
<b>Framework for action and follow-up</b>					
	<b>CSDD</b>	<b>Greenpeace</b>	<b>OGBL</b>	<b>Caritas</b>	<b>ASTM</b>
<p>6426 - Dossier consolidé : 224</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nécessité d'accentuer les efforts en matière de changements climatiques et de consommation d'énergie</b></li> <li>- <b>Nécessité d'abolir les subsides dérégulateurs de marché, d'assurer un dispositif équitable et transparent qui respecte les humains et l'environnement</b></li> <li>- <b>Nécessité d'investir et de promouvoir une agriculture écologique qui travaille sans OGM</b></li> <li>- <b>Nécessité de renforcer les efforts</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité d'un engagement formulé par les Etats sous forme de traité pour assurer mise en œuvre des décisions prises</li> </ul>	<p>Nécessité d'introduire le terme « précaution »</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastructures nationales pour mettre en œuvre les recommandations de la IASSTD<sup>4</sup> cc la sécurité alimentaire , nécessité de conseiller les gouvernements en vue de mettre en œuvre les recommandations de l'IAASTD<sup>4</sup></li> <li>- Intensification durable de l'agriculture = inacceptable, devrait être remplacé par des investissements et la promotion d'une</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de feuilles de route sectorielles spécifiques avec des objectifs de dd spécifiques</li> </ul> <hr/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction d'objectifs de développement durable devrait inclure une approche intégrée reliant des objectifs économiques, sociaux et environnementaux</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de se référer aux travaux de l'IAASTD<sup>1</sup></li> <li>- Nécessité de référence explicite aux droits économiques, sociaux et culturels dans le cadre de l'accès aux marchés agricoles locaux et globaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nécessité pour le Luxembourg d'adopter une stratégie pour un développement pauvre en carbone avec des objectifs et un calendrier</b></li> <li>- <b>Nécessité pour le Luxembourg d'une réflexion sur le principe d'une « responsabilité commune, mais différenciée »</b></li> </ul>

<sup>4</sup> International Assessment of Agricultural Knowledge, Science and Technology for Development

<p>en matière de sécurité alimentaire (rôle de l'IAAST)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'une taxe mondiale sur les transactions financières</li> <li>- Nécessité d'introduire la mise en œuvre de réseaux de zones marines protégées</li> <li>- Nécessité d'un engagement pour réduire la surcapacité de la flotte de pêche mondiale et donner priorité d'accès aux ressources poissonnières à des petits pêcheurs artisanaux</li> <li>- Objectif en matière d'énergie = pas assez ambitieux pour 2030, nécessité d'un objectif pour une énergie propre et sûre pour 2020, tout en renonçant au recours aux agro-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction d'un système plus équitable et non discriminatoire du commerce international</li> <li>- Abolition des subsides dérégulateurs des marchés</li> <li>- Place trop modeste pour changements climatiques</li> <li>- Nécessité de renoncer à l'énergie nucléaire</li> </ul>	<p>agriculture écologique</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de remplacer « dispositif commercial ouvert » par « dispositifs commerciaux justes et transparents »</li> <li>- Objectif en matière d'énergie = pas assez ambitieux pour 2030, nécessité d'un objectif pour une énergie propre et sûre pour 2020</li> <li>- Nécessité de définir un objectif à long terme pour une économie mondiale à 100% énergie renouvelable/poursuivre l'objectif le + ambitieux de l'IPCC sur 80% d'énergie renouvelable pour 2050</li> <li>- Nécessité de plans d'action pour une énergie durable avec des objectifs à mi- et à long terme</li> <li>- Création d'une taxe sur les transactions financières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Nécessité d'une Europe + ambitieuse en termes de climat et d'objectifs stratégiques</i></li> <li>- <i>Réductions + ambitieuses des émissions de gaz à effet de serre,</i></li> <li>- <i>Meilleure fiscalité de l'énergie vers une fiscalité environnementale</i></li> <li>- <i>Utilisation accrue de la BEI pour financer politique climatiques européennes</i></li> <li>- Création d'une taxe mondiale sur les transactions financières et</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absence d'objectifs clairs et de calendrier pour éliminer des distorsions du marché et des subsides néfastes pour l'environnement</li> </ul>	
---	---	---	--	---	--

<p>carburants et au nucléaire</p> <p>– Nécessité pour le Luxembourg de ratifier le Protocole facultatif se rapportant au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels</p> <p>– Nécessité pour le Luxembourg de renforcer l'accès à l'information, la transparence et la cohérence politique</p> <p>6426 - Dossier consolidé : 226</p>	<p>– Importance du rôle de l'éducation au développement durable</p> <p>–</p>	<p>– Nécessité d'un accord sur la mise en œuvre de la Convention de l'ONU relative à la loi des mers</p> <p>– Nécessité d'introduire la mise en œuvre de réseaux de zones marines protégées</p> <p>– Nécessité d'introduire du langage sur la surcapacité</p> <p>– Nécessité d'un engagement pour réduire la surcapacité de la flotte de pêche mondiale et donner priorité d'accès aux ressources poissonnières à de petites entreprises</p> <p>– Promouvoir et investir dans des pratiques durables et saines en faveur des communautés locales</p> <p>– Nécessité d'introduire un engagement en vue de zéro déforestation pour 2020</p> <p>– Nécessité d'introduire les objectifs de la CBD Aichi Biodiversité</p>	<p>adoption de la proposition TTF européenne</p> <p>– <i>Lutte contre l'évasion fiscale et les paradis fiscaux, réforme des marchés financiers, révision des accords commerciaux et d'investissement</i></p> <p>– <i>Importance des secteurs publics et des investissements</i></p> <p>– <i>Réorientation du budget général de l'UE</i></p> <p>Principes/engagements spécifiques sectoriels pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Produits chimiques</li> <li>• Transports</li> <li>• Industrie minière</li> <li>• Gestion des déchets</li> <li>• Cadre décennal de programmes de consommation et de production durables</li> <li>• Protection de la biodiversité</li> <li>• Déforestation et utilisation du bois</li> </ul>	<p>– Nécessité pour le Luxembourg d'une réflexion sur le principe d'une « responsabilité commune, mais différenciée »</p> <p>– Proposition que le Luxembourg prenne l'initiative d'établir une feuille de route pour « Après 2015 »</p> <p>– Nécessité pour le Luxembourg de ratifier le Protocole facultatif se rapportant au Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels</p> <p>– Nécessité pour le Luxembourg de renforcer l'accès à l'information, la transparence et la cohérence politique</p>	
---	--	--	--	---	--





**CONSEIL EUROPÉEN**

**Bruxelles, le 8 mai 2012 (14.05)  
(OR. en)**

**EUCO 4/3/12  
REV 3**

**CO EUR 2  
CONCL 1**

**NOTE DE TRANSMISSION**

---

du: Secrétariat général du Conseil  
aux: délégations

---

Objet: **CONSEIL EUROPÉEN  
1<sup>er</sup> et 2 mars 2012**

**CONCLUSIONS**

---

Les délégations trouveront ci-après la version révisée des conclusions du Conseil européen (1<sup>er</sup> et 2 mars 2012).

*Le Conseil européen a discuté de la mise en œuvre de la stratégie économique de l'UE. Cette stratégie vise à la fois à poursuivre l'assainissement budgétaire et à prendre des mesures déterminées pour stimuler la croissance et l'emploi qui, pour être durables, ne sauraient se fonder sur des déficits et des niveaux d'endettement excessifs. Les mesures prises pour stabiliser la situation dans la zone euro sont en train de porter leurs fruits.*

*Le Conseil européen a fait siennes les cinq priorités que la Commission a fixées pour 2012 dans l'examen annuel de la croissance. Il a examiné les actions qui doivent être mises en œuvre au niveau national. Les États membres doivent progresser plus vite sur la voie des objectifs de la stratégie Europe 2020 et intensifier les efforts déployés pour concrétiser les réformes énoncées dans les recommandations par pays pour 2011. Ils doivent indiquer les mesures qu'ils comptent prendre à cet effet dans leurs programmes nationaux de réforme (PNR) et leurs programmes de stabilité ou de convergence. Le Conseil européen a également discuté des actions à mener à l'échelle de l'UE, et insisté sur le fait qu'il importe d'achever le marché unique dans tous ses aspects, à la fois internes et externes, et de donner une impulsion à l'innovation et à la recherche.*

*En marge du Conseil européen, les États membres participants ont signé le traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance au sein de l'UEM.*

*Le Conseil européen a fixé les priorités de l'UE pour la prochaine réunion du G20 ainsi que pour la Conférence des Nations unies Rio + 20, en insistant plus particulièrement sur les mesures et les réformes favorisant la croissance. Il a fait le point de la situation concernant le printemps arabe et a donné des orientations pour l'action que l'UE sera amenée à déployer pour soutenir ce processus.*

*Le Conseil européen a octroyé à la Serbie le statut de pays candidat.*

*Il a décidé que le Conseil reviendrait sur la question de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'espace Schengen afin de pouvoir adopter sa décision en septembre.*

*Enfin, le Conseil européen a réélu M. Herman Van Rompuy à sa présidence.*

## **I. POLITIQUE ÉCONOMIQUE**

1. L'Union européenne prend toutes les mesures nécessaires pour remettre l'Europe sur la voie de la croissance et de l'emploi. Elle doit pour ce faire agir sur deux plans: d'une part des mesures propres à assurer la stabilité financière et l'assainissement budgétaire et d'autre part des actions destinées à stimuler la croissance, la compétitivité et l'emploi.

2. Europe 2020 est la stratégie de l'Europe pour l'emploi et la croissance et sa réponse globale aux défis qu'elle doit relever. En particulier, les cinq objectifs fixés pour 2020 restent parfaitement d'actualité et ils continueront de guider l'action des États membres et de l'Union pour favoriser l'emploi, améliorer les conditions de l'innovation et de la recherche et développement, atteindre nos objectifs dans le domaine du changement climatique et de l'énergie, améliorer les niveaux d'éducation et favoriser l'inclusion sociale, en particulier en réduisant la pauvreté.
3. Toutefois, les efforts entrepris à ce jour restent insuffisants pour que la plupart de ces objectifs puissent être atteints. Il est dès lors urgent de se concentrer sur la mise en œuvre de réformes, en accordant une attention particulière aux mesures ayant un effet à court terme sur l'emploi et la croissance.
4. Pour 2012, le Conseil européen fait siennes les cinq priorités énoncées dans l'examen annuel de la croissance auquel a procédé la Commission en ce qui concerne les actions à mener au niveau de l'UE et des États membres pour:
  - assurer un assainissement budgétaire différencié, axé sur la croissance,
  - rétablir des conditions normales d'octroi de crédits à l'économie,
  - promouvoir la croissance et la compétitivité,
  - lutter contre le chômage et les conséquences sociales de la crise, et
  - moderniser l'administration publique.

#### *Actions à l'échelle nationale*

5. Le Conseil européen a examiné les premières conclusions et les meilleures pratiques en ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations par pays pour 2011 et des engagements pris en application du pacte pour l'euro plus.
6. Même si tous les États membres ont pris des mesures importantes, les réformes dans certains domaines ont pris du retard et il y a des disparités dans la mise en œuvre, comme on peut le lire dans l'examen annuel de la croissance réalisé par la Commission et le rapport de la présidence sur le semestre européen.

7. En outre, dans son récent rapport sur les mécanismes d'alerte, qui constitue la première étape de la nouvelle procédure de prévention et de correction des déséquilibres macroéconomiques, la Commission relève certains problèmes et facteurs de risque qui pourraient résulter des déséquilibres macroéconomiques dans certains États membres. Le Conseil examinera ce rapport attentivement. Le Conseil européen invite le Conseil et la Commission à mettre en œuvre la procédure de manière exhaustive, efficace et rapide et les États membres à agir en conséquence.
  
8. Si l'on veut retrouver des taux de croissance et d'emploi plus élevés, il est essentiel d'assainir les finances publiques. Cela doit se faire de manière différenciée en fonction de la situation dans chaque État membre. Tous les États membres devraient continuer à respecter les engagements qu'ils ont pris en vertu des règles du pacte de stabilité et de croissance, lesquelles permettent aux stabilisateurs économiques d'intervenir dans la trajectoire d'ajustement budgétaire structurel, tout en veillant à la viabilité à long terme des finances publiques. Les pays bénéficiant d'un programme d'assistance devraient se tenir aux objectifs et aux réformes structurelles arrêtés dans le cadre du programme. De la même façon, les États membres soumis aux pressions des marchés devraient se conformer aux objectifs budgétaires fixés et se tenir prêts à mettre en œuvre des mesures d'assainissement supplémentaires, s'il y a lieu. Tout en poursuivant les efforts d'assainissement, les États membres doivent surtout veiller à accorder la priorité aux dépenses qui constituent un investissement dans la croissance future, en particulier l'éducation, la recherche et l'innovation.
  
9. La politique fiscale peut contribuer à l'assainissement budgétaire et à la croissance. Conformément aux conclusions du Conseil du 21 février et dans le respect de la compétence des États membres dans ce domaine, le Conseil européen invite ces derniers, s'il y a lieu, à réexaminer leurs systèmes fiscaux, pour les rendre plus efficaces, en supprimant les exonérations injustifiées, en élargissant l'assiette fiscale, en allégeant la pression fiscale qui pèse sur le travail, en améliorant l'efficacité de la perception de l'impôt et en luttant contre l'évasion fiscale. Le Conseil et la Commission sont invités à concevoir sans tarder des moyens concrets de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales, y compris en rapport avec les pays tiers, et à en rendre compte d'ici juin 2012.

10. Des mesures résolues sont nécessaires pour atteindre un taux d'emploi de 75 % d'ici 2020. Les orientations fixées par les chefs d'État ou de gouvernement le 30 janvier dernier fournissent aux États membres des indications spécifiques supplémentaires, notamment en ce qui concerne le chômage des jeunes et l'élaboration des plans nationaux pour l'emploi dans le cadre des PNR. Pour lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale, il faut mettre en œuvre des stratégies d'inclusion actives comprenant des mesures d'activation en matière d'emploi. Conformément aux conclusions du Conseil du 17 février 2012, et dans le respect du rôle des partenaires sociaux et des systèmes nationaux de formation des salaires, les États membres devraient:
- accroître leurs efforts de manière à ce que l'embauche soit plus facile et présente davantage d'intérêt pour les employeurs, si nécessaire en améliorant les mécanismes de fixation des salaires;
  - éliminer les obstacles à la création de nouveaux emplois; et
  - mettre en œuvre des politiques actives de l'emploi, afin notamment de renforcer la participation des jeunes, des femmes et des travailleurs âgés.
11. Le Conseil européen attend avec intérêt le "paquet pour l'emploi" que la Commission doit présenter prochainement et qui portera essentiellement sur les moyens de renforcer la croissance en mobilisant la main-d'œuvre européenne, de favoriser la création d'emplois dans des secteurs clés de l'économie, d'améliorer la gestion des besoins en compétences, de favoriser les transitions sur le marché du travail et d'améliorer la mobilité géographique. Il souligne qu'il importe de progresser dans la reconnaissance des qualifications professionnelles, la réduction du nombre des professions réglementées et la suppression des barrières réglementaires injustifiées.
12. Il est essentiel que les États membres tiennent pleinement compte de ces priorités et défis en prenant des engagements plus précis, plus opérationnels et plus mesurables dans leurs programmes nationaux de réforme et leurs programmes de stabilité ou de convergence. Les États membres qui participent au pacte pour l'euro plus devraient également prendre des engagements supplémentaires axés sur un nombre limité de réformes essentielles et mesurables à mettre en œuvre dans les délais pour réaliser les objectifs du pacte.

13. Les outils de la nouvelle gouvernance économique de l'Union européenne seront pleinement mis en œuvre dans ce processus, dans lequel les partenaires sociaux et les régions ont un rôle important à jouer. Le Conseil européen demande que soient adoptées d'ici juin les deux propositions en suspens qui visent à renforcer encore la surveillance de la zone euro.

#### *Actions à l'échelle de l'UE*

14. Lors de ses réunions d'octobre et de décembre 2011, le Conseil européen a fixé un cadre clair pour une série de propositions favorisant la croissance. Lors de la réunion informelle du 30 janvier 2012, un certain nombre de mesures particulièrement urgentes ont été examinées, au sujet desquelles le Conseil fera rapport au mois de juin prochain. Il convient de poursuivre les travaux à tous les niveaux pour faire avancer cet ensemble de mesures.
15. En particulier, les efforts se poursuivront afin:
- de faire en sorte que le marché unique atteigne un nouveau stade de développement grâce au renforcement de sa gouvernance ainsi qu'à l'amélioration de sa mise en œuvre et du respect de ses règles; à cet égard, le Conseil européen attend avec intérêt la présentation, en juin prochain, de la communication de la Commission sur le marché unique et de son rapport concernant la directive sur les services, ainsi que de son rapport sur le résultat des contrôles de l'efficacité sectorielle; il se félicite que la Commission ait l'intention de proposer au second semestre de cette année une nouvelle série de mesures destinées à ouvrir de nouveaux domaines de croissance dans le marché unique; à cet égard, le Conseil européen souligne qu'il importe d'achever le marché unique et de supprimer les derniers obstacles;
  - d'achever le marché unique numérique d'ici 2015, en particulier en adoptant des mesures destinées à stimuler la confiance dans le commerce en ligne et en améliorant la couverture en haut débit, notamment en réduisant les coûts des infrastructures à large bande à haut débit; le Conseil européen attend avec intérêt les prochaines propositions de la Commission sur les droits d'auteur;
  - de réduire la charge administrative et réglementaire au niveau de l'UE et à l'échelle nationale; le Conseil européen se félicite que la Commission ait l'intention de présenter une communication sur de nouvelles mesures visant à alléger les charges réglementaires, qui portera notamment sur des mesures en faveur des micro-entreprises. Il invite la Commission à envisager des objectifs sectoriels;

- de lever les barrières commerciales et d'améliorer l'accès au marché et les conditions d'investissement, conformément aux conclusions d'octobre 2011 et à la déclaration de janvier 2012; le Conseil européen salue le nouveau rapport de la Commission sur les obstacles au commerce et à l'investissement. Le Conseil européen évaluera en juin prochain les progrès accomplis et discutera de la manière dont l'Union peut approfondir ses relations en matière de commerce et d'investissement avec les principaux partenaires.
16. Le Conseil européen considère qu'en accentuant la "pression des pairs", il sera possible d'augmenter l'adhésion et la responsabilité au niveau des chefs d'État ou de gouvernement en ce qui concerne le rôle du Conseil et des États membres pour ce qui est de développer le marché unique et d'en respecter les règles. À cette fin, le Conseil européen invite:
- la Commission à fournir des tableaux de bord transparents, qui serviront de base à une évaluation comparative appropriée;
  - le président du Conseil européen à faire en sorte que le Conseil européen évalue régulièrement les progrès accomplis sur les propositions essentielles relatives au marché unique au sein des différentes formations du Conseil.
17. Il est essentiel d'œuvrer en faveur d'une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive. Le Conseil européen demande qu'un accord sur la directive relative à l'efficacité énergétique intervienne d'ici le mois de juin. Rappelant ses conclusions de décembre 2011, il demande par ailleurs que l'on progresse rapidement sur la stratégie visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2050 et sur la mise en œuvre de la feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources.
18. L'innovation et la recherche sont au cœur de la stratégie Europe 2020. L'Europe possède une base scientifique solide, mais il faut que la recherche puisse déboucher davantage sur des innovations ciblées sur les demandes du marché. Sur la base d'un rapport présenté par la présidence, le Conseil européen a fait le point sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de ses conclusions de février 2011 et est convenu qu'il fallait redoubler d'efforts en vue:

- d'achever l'espace européen de la recherche (EER) d'ici 2014; à cet égard, le Conseil européen s'est félicité de l'intention de la Commission de proposer en juin 2012 un cadre pour l'EER;
  - d'améliorer la mobilité des chercheurs et leurs perspectives de carrière;
  - d'établir et de mettre en œuvre rapidement l'inventaire des projets de R&D financés par l'UE et l'indicateur unique en matière d'innovation;
  - d'un instrument de valorisation des droits de propriété intellectuelle au niveau européen;
  - de faire en sorte que les États membres participants parviennent, au plus tard en juin 2012, à un accord final sur la dernière question en suspens du paquet relatif aux brevets;
  - de mettre en place le meilleur environnement possible pour les entrepreneurs afin qu'ils commercialisent leurs idées et créent des emplois, et faire de l'innovation axée sur la demande un élément moteur de la politique européenne en matière de recherche et développement; plus particulièrement, mettre en place, à l'échelle de l'UE, un régime de capital-risque efficace, comprenant un "passeport européen", et un régime de financement au service des PME novatrices, envisager un "fonds des fonds" destiné à fournir du capital-risque transfrontière et faire un usage plus efficace des achats publics avant commercialisation afin de soutenir les entreprises novatrices et de haute technologie;
  - de renforcer les technologies clés habilitantes qui revêtent une importance systémique pour la capacité d'innovation de l'industrie et de l'ensemble de l'économie.
19. Dans le domaine de l'énergie, il importe de mettre en œuvre les orientations arrêtées en février et décembre 2011, de tenir l'engagement consistant à achever, d'ici 2014, le marché intérieur de l'énergie, y compris en mettant pleinement en œuvre le troisième paquet "énergie", dans le respect des délais fixés, et d'interconnecter les réseaux à travers les frontières. Le Conseil européen attend avec intérêt la communication évaluant le degré de libéralisation et d'intégration du marché intérieur de l'énergie, que la Commission devrait présenter en juin prochain.
20. Le Conseil européen insiste sur le rôle important que joue l'industrie dans le domaine de la croissance européenne, de la compétitivité, des exportations et de la création d'emplois et en tant que moteur de la productivité et de l'innovation.

21. Il convient de faire avancer les travaux et les discussions sur les propositions de la Commission sur la fiscalité de l'énergie, l'assiette commune consolidée pour l'impôt sur les sociétés, la taxe sur les transactions financières et la révision de la directive sur la fiscalité de l'épargne. Il faudrait que les directives de négociation en vue de la conclusion d'accords sur la fiscalité de l'épargne avec des pays tiers soient adoptées rapidement. Le Conseil et la Commission rendront compte régulièrement, à partir de juin 2012, de l'état d'avancement des travaux dans ce domaine.
  
22. Dans le même ordre d'idées, il est important de mener rapidement à bien la réforme de la réglementation du secteur financier. Dans le prolongement de l'accord politique récemment intervenu, il convient à présent d'adopter le plus rapidement possible le règlement sur l'infrastructure du marché européen. De plus, il convient d'approuver, d'ici juin et décembre 2012 respectivement, les propositions relatives aux exigences de fonds propres des banques et aux marchés d'instruments financiers, sans perdre de vue l'objectif consistant à pouvoir disposer d'un corpus réglementaire unique et à assurer une mise en œuvre cohérente et en temps utile de Bâle III. Il convient également d'adopter dès que possible les modifications apportées au règlement sur les agences de notation de crédit. Le Conseil européen attend avec intérêt les résultats de l'analyse actuellement effectuée par la Commission sur les mentions obligatoires, dans la législation de l'UE, des notations établies par les agences de notation.
  
23. Il est important de rétablir la confiance des investisseurs dans le secteur bancaire de l'UE et d'assurer le flux du crédit vers l'économie réelle, notamment par le renforcement des fonds propres des banques sans réduction excessive de la taille de leurs bilans et, le cas échéant, par l'adoption de mesures destinées à favoriser l'accès des banques au financement. Le Conseil suivra attentivement la mise en œuvre des décisions prises à cet égard en octobre dernier. La Commission est invitée à examiner les possibilités de renforcer le cadre actuellement applicable aux salaires des dirigeants d'entreprises.
  
24. Compte tenu de la nécessité d'encourager le financement privé des grands projets d'infrastructure, il convient d'accélérer les travaux sur la phase pilote de l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets dans le cadre d'Europe 2020, en vue de parvenir à un accord d'ici juin.

## II. SOMMETS INTERNATIONAUX

### G20 et G8

25. Le Conseil européen a estimé que, dans la perspective du sommet du G20, il convenait de viser en priorité à ce que:
- une coordination efficace soit assurée au niveau mondial pour parvenir à une croissance forte, durable et équilibrée, et que des progrès soient réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action de Cannes;
  - les engagements pris dans le cadre du G20 en ce qui concerne la réforme des marchés financiers soient tenus, y compris une surveillance stricte, afin de garantir des conditions de concurrence égales au niveau mondial;
  - le plan d'action de 2011 sur la volatilité des prix alimentaires et sur l'agriculture soit mis en œuvre; que la transparence des marchés des produits de base soit renforcée; que la mise en œuvre du plan d'action de Séoul pour le développement, qui met l'accent sur les infrastructures et la croissance verte, soit poursuivie;
  - la croissance verte et le développement durable soient encouragés; que, plus particulièrement, des mesures soient prises pour lutter contre le changement climatique, et que des sources de financement soient mobilisées à cet effet;
  - le protectionnisme soit combattu et que des efforts soient déployés pour faire adopter un programme de négociations actif à l'OMC, y compris pour les pays les moins développés;
  - la dimension sociale de la mondialisation, en particulier le chômage des jeunes, soit prise en considération.
26. Le Conseil européen a été informé des discussions qui ont eu lieu au niveau du G20 sur l'augmentation sensible des ressources du FMI. Il a rappelé que les États membres de la zone euro s'étaient déjà engagés à apporter 150 milliards d'euros, sous la forme de prêts bilatéraux, au compte des ressources générales du FMI, et que d'autres États membres avaient également indiqué qu'ils souhaitaient participer au processus de renforcement des ressources du FMI. Le Conseil européen a encouragé les ministres des finances du G20 à poursuivre leurs travaux en vue de parvenir à un accord sur une augmentation des ressources du FMI lors de leur prochaine réunion, en avril, afin d'accroître la capacité du FMI à assumer ses responsabilités systémiques à l'égard de ses membres partout dans le monde.
27. Le Conseil européen a été informé de l'état d'avancement de la préparation du sommet du G8.

### **Conférence des Nations unies sur le développement durable Rio+20**

28. Le Conseil européen a souligné qu'il souhaitait vivement que la Conférence des Nations unies sur le développement durable Rio+20 débouche sur un résultat ambitieux. Il a insisté sur la nécessité de veiller à une large participation du secteur privé et de la société civile à cette conférence. Il a énoncé quelques principes essentiels qui orienteront les travaux de l'UE dans cette perspective:

- la conférence devrait faire progresser la transition de la planète vers une économie verte, et ainsi œuvrer en faveur de la protection de l'environnement, contribuer à l'éradication de la pauvreté et stimuler une croissance à faibles émissions de CO<sub>2</sub> qui permette une utilisation efficace des ressources;
- ses travaux devraient viser à définir des objectifs opérationnels clairs et des mesures concrètes aux niveaux national et international, à mettre en œuvre selon un calendrier arrêté d'un commun accord;
- elle devrait contribuer à un renforcement du cadre institutionnel mondial en matière de développement durable, qui devrait passer par la transformation du PNUE en institution spécialisée;
- elle devrait faire progresser les travaux sur la définition à l'échelle planétaire d'objectifs cohérents pour l'après-2015 en matière de développement durable, en tenant compte notamment du processus de réexamen des objectifs du Millénaire pour le développement.

### **III. POLITIQUE ÉTRANGÈRE**

29. Un an après le début du printemps arabe, le Conseil européen s'est penché sur les tendances qui se font jour et sur les enseignements à tirer de l'évolution de la situation dans la région, et il a procédé à une évaluation de la manière dont le soutien de l'UE a été mis en œuvre à ce jour. L'UE encourage et soutient la transformation démocratique dans son **voisinage méridional** et, plus largement, au Proche-Orient et dans la région du Golfe. Elle reste déterminée à développer avec les pays du voisinage méridional des partenariats fondés sur la différenciation, la responsabilité mutuelle et l'adhésion à des valeurs universelles, notamment la protection des minorités religieuses (y compris des chrétiens). Conformément aux principes et aux objectifs définis dans ses précédentes déclarations et dans les conclusions du Conseil du 20 juin 2011, le Conseil européen a décidé que les principes énoncés ci-après guideraient l'UE dans la suite de son action dans le cadre de ce processus et de sa contribution à celui-ci:

- l'UE encourage tous les pays de son voisinage méridional à entreprendre d'importantes réformes politiques destinées à établir et à consolider la démocratie, à mettre en place et renforcer l'État de droit et à assurer le respect des droits de l'homme et des libertés publiques en accordant une attention particulière aux droits des femmes et des minorités;
- compte tenu des difficultés économiques et financières auxquelles sont actuellement confrontés de nombreux pays de la région, l'UE continuera de mobiliser ses instruments, en mettant davantage l'accent sur une aide en matière de gouvernance et de création d'emplois, et poursuivra ses efforts dans le cadre des réunions du groupe de travail, en y associant des acteurs du monde économique; le Conseil européen a demandé à cet égard que l'extension du mandat de la BERD soit ratifiée sans délai;
- dans ce contexte, l'UE est déterminée à adapter son soutien au niveau des réformes démocratiques menées, en soutenant davantage les partenaires qui accomplissent des progrès sur la voie de systèmes démocratiques ouverts à tous, l'aide aux gouvernements pouvant toutefois être reconsidérée en cas d'oppression ou de violations graves ou systématiques des droits de l'homme;
- l'UE continuera de renforcer ses relations avec la société civile, notamment par le lancement, dans le cadre de la politique de voisinage, du mécanisme en faveur de la société civile;
- il faut progresser rapidement dans les négociations commerciales en cours et dans la préparation de négociations visant à conclure des accords complets et approfondis de libre-échange, qui permettront d'intégrer progressivement les économies des partenaires au marché unique de l'UE et augmenteront les possibilités d'accès au marché;
- les dialogues sur les migrations, la mobilité et la sécurité seront étendus afin de favoriser les contacts entre les gens, les contacts commerciaux et la compréhension mutuelle; dans ce contexte, des efforts conjoints seront également déployés pour empêcher l'immigration clandestine, conformément à l'approche globale de l'UE sur la question des migrations.

30. Le Conseil européen invite la Commission et la Haute Représentante à présenter d'ici la fin de l'année une feuille de route pour définir et encadrer la mise en œuvre de la politique de l'UE vis-à-vis de nos partenaires du Sud de la Méditerranée, qui en énumérera les objectifs, les instruments et les moyens d'action et mettra l'accent sur les synergies avec l'Union pour la Méditerranée et d'autres initiatives régionales.

31. Le Conseil européen est consterné par la situation en **Syrie** et fait siennes les conclusions du Conseil du 27 février 2012. Conformément à la résolution du 1<sup>er</sup> mars du Conseil des droits de l'homme des Nations unies, il exhorte les autorités syriennes à cesser immédiatement le recours massif à la violence et les violations des droits de l'homme à l'encontre de la population civile. Le Conseil européen reste déterminé à faire en sorte que ceux qui sont responsables des atrocités commises en Syrie aient à répondre de leurs actes; il travaillera en étroite collaboration avec ceux qui cherchent à rassembler les informations nécessaires sur ces crimes atroces, et leur apportera son aide. Le Conseil européen confirme qu'il est déterminé à accroître encore la pression sur le régime syrien tant que se poursuivront la violence et les violations des droits de l'homme, et il invite le Conseil à préparer de nouvelles mesures restrictives ciblées contre le régime. Il demande au président Assad de quitter le pouvoir pour permettre une transition pacifique dans l'intérêt de son pays. L'UE est prête, dès qu'une transition démocratique s'amorcera, à développer un nouveau partenariat et à apporter son aide.
32. Le Conseil européen redit qu'il importe que les agences humanitaires indépendantes disposent d'un accès libre et sans entraves afin que l'aide puisse parvenir à ceux qui en ont besoin, conformément aux principes humanitaires. L'Union a déjà mobilisé des moyens financiers pour répondre aux besoins humanitaires et est prête à en augmenter le montant dès que les conditions sur le terrain permettront aux organisations humanitaires d'étendre leurs opérations de secours.
33. Le Conseil européen réaffirme son soutien aux efforts déployés par la Ligue des États arabes pour mettre un terme à la violence en Syrie et appuie sans réserve les missions entreprises par M. Kofi Annan, ancien Secrétaire général des Nations unies, en qualité d'envoyé spécial conjoint de l'ONU et de la Ligue des États arabes pour la crise syrienne. Il salue la création du Groupe des amis du peuple syrien, ainsi que les conclusions de sa première réunion, qui a eu lieu le 24 février 2012.

34. Le Conseil européen exhorte une fois de plus tous les membres du Conseil de sécurité des Nations unies, en particulier la Russie et la Chine, à coopérer pour tenter de mettre fin à la violence. L'Union européenne soutient l'opposition syrienne dans son combat pour la liberté, la dignité et la démocratie, elle reconnaît le Conseil national syrien en tant que représentant légitime des Syriens et appelle tous les membres de l'opposition syrienne à s'unir dans leur combat pacifique pour une Syrie nouvelle, dans laquelle tous les citoyens auront les mêmes droits. L'Union européenne engage toutes les parties à œuvrer en faveur d'un processus devant permettre de déboucher sur une solution politique.
35. Le Conseil européen souligne qu'il incombe aux autorités syriennes d'assurer la sécurité des ressortissants étrangers en Syrie, y compris les journalistes, notamment en facilitant l'évacuation de ceux qui en ont besoin.
36. Le Conseil européen se félicite de la tenue de la conférence sur la **Somalie** à Londres le 23 février 2012. Il rappelle le cadre stratégique de l'UE pour la Corne de l'Afrique, adopté par le Conseil le 14 novembre 2011 et, dans le prolongement des résultats de la conférence de Londres, il invite le Conseil, la Commission et la Haute Représentante à poursuivre leur action globale aux côtés de la Somalie. Conformément au cadre stratégique de l'UE, le Conseil des affaires étrangères devrait faire rapport au Conseil européen en octobre sur la mise en œuvre des actions décidées.
37. Le Conseil européen se félicite des progrès que le **Partenariat oriental** a permis de réaliser dans l'approfondissement de l'association politique et de l'intégration économique avec l'UE. Ce partenariat est fondé sur un attachement à des valeurs communes, et ce sont les partenaires les plus déterminés à mettre en œuvre des réformes qui tireront le plus profit de leurs relations avec l'UE. Le Conseil européen attend avec intérêt la feuille de route du partenariat oriental, en vue du prochain sommet de ce partenariat, qui se tiendra au second semestre de 2013.

38. Le Conseil européen se déclare profondément et de plus en plus préoccupé face à la nouvelle aggravation de la situation en **Biélorussie**. Il se félicite de la décision prise par le Conseil d'allonger la liste des responsables des graves violations des droits de l'homme ou de la répression menée contre la société civile et l'opposition démocratique ou qui soutiennent le régime de Loukachenko ou en bénéficient pour qu'ils fassent l'objet d'une interdiction d'entrée sur le territoire et d'un gel des avoirs. Le Conseil européen invite le Conseil à continuer de travailler à de nouvelles mesures. Il réaffirme la volonté de l'Union de renforcer son dialogue avec la société civile biélorusse et de soutenir les aspirations démocratiques du peuple biélorusse.

#### **IV. AUTRES QUESTIONS**

39. Le Conseil européen fait siennes les conclusions sur l'élargissement et le processus de stabilisation et d'association que le Conseil a adoptées le 28 février 2012 et convient d'accorder à la **Serbie** le statut de pays candidat.
40. Le Conseil européen, rappelant les discussions qu'il a eues en 2011, réaffirme que toutes les conditions juridiques sont désormais réunies pour que soit prise la décision concernant l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'espace **Schengen**.
41. Le Conseil européen prend également note avec satisfaction des efforts que n'ont cessé de déployer la Bulgarie et la Roumanie.
42. Le Conseil européen demande au Conseil, dans l'intervalle, de recenser et de mettre en œuvre les mesures qui contribueront à ce que l'élargissement de l'espace Schengen à la Roumanie et à la Bulgarie se déroule dans de bonnes conditions.
43. Le Conseil européen demande au Conseil de revenir sur cette question afin de pouvoir adopter sa décision lors de la session du Conseil JAI de septembre 2012.

44. Le Conseil européen rappelle ses conclusions de juin 2011 sur le renforcement de la gouvernance de l'espace Schengen et souligne notamment qu'il importe de parvenir rapidement à un accord sur le règlement relatif à la création d'un mécanisme d'évaluation et de suivi destiné à contrôler l'application de l'acquis de Schengen. Ce mécanisme devrait également aborder la question du bon fonctionnement des institutions qui interviennent dans l'application de cet acquis.
45. Le Conseil européen a réélu Monsieur **Herman Van Rompuy** à sa présidence pour la période allant du 1<sup>er</sup> juin 2012 au 30 novembre 2014.
-



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 12 mars 2012 (16.03)  
(OR. en)**

**7514/12**

**ENV 198  
DEVGEN 62  
RELEX 211  
ONU 32  
ECOFIN 240**

**NOTE D'INFORMATION**

---

du: Secrétariat général  
aux: délégations

---

Objet: Rio+20: Pistes pour un avenir durable  
- Conclusions du Conseil

---

Les délégations trouveront en annexe les conclusions visées en objet que le Conseil (Environnement) a adoptées le 9 mars 2012.

**Rio + 20: Pistes pour un avenir durable**

**- Conclusions du Conseil -**

CONVAINCU que la conférence des Nations unies sur le développement durable (Rio+20) constitue une occasion unique de voir réaffirmé l'engagement politique nécessaire pour faire avancer l'action en faveur du développement durable de manière globale, y compris en ce qui concerne les engagements pris par le passé et en s'appuyant sur les principes de Rio, sur Action 21 et sur le plan de mise en œuvre de Johannesburg, et CONSIDÉRANT que Rio+20 devrait insuffler une dynamique importante permettant un passage équitable, partout dans le monde, à une économie verte dans le cadre du développement durable et de l'éradication de la pauvreté,

INSISTANT SUR LE FAIT que le monde est confronté à des crises et des défis multiples et interdépendants et que Rio+20 constitue, dans ce cadre plus général, une occasion unique de repenser notre perception actuelle de la croissance et de la consommation, de l'inclusion et de notre mode d'utilisation de ressources limitées, de manière à pouvoir satisfaire les besoins des générations futures,

SOULIGNANT qu'une des clés pour surmonter ces crises et ces défis est une utilisation plus efficace des ressources, élément essentiel de la transition vers une économie verte inclusive au sein d'un cadre institutionnel du développement durable considérablement renforcé, garant d'une meilleure protection de l'environnement, d'une énergie durable pour tous et d'une transition vers une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, d'une productivité accrue et durable, d'emplois verts et décents et de l'éradication de la pauvreté, au profit de la santé et du bien-être humains, de l'environnement et du développement économique,

ATTIRANT L'ATTENTION SUR LE FAIT qu'il ne saurait être question de développement durable sans respect et promotion de la démocratie, des droits de l'homme, de l'État de droit, de la bonne gouvernance, de l'éducation, du rôle des jeunes et de l'égalité entre les sexes,

SALUANT l'avant-projet de document final intitulé "L'avenir que nous voulons", qui constitue une base satisfaisante en vue de négociations ultérieures, et SOULIGNANT notre détermination à œuvrer pour que la conférence adopte une déclaration politique ciblée et tournée vers l'avenir qui devra présenter notre vision commune du changement, ainsi que les objectifs et les actions à mettre en œuvre à l'échelle internationale selon un calendrier établi d'un commun accord,

RAPPELANT les conclusions du Conseil du 10 octobre 2011 concernant Rio+20<sup>1</sup>, les conclusions du Conseil du 15 décembre 2011 relatives à une "Feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources"<sup>2</sup>, la contribution commune que l'UE et ses États membres ont adressée au DAES des Nations unies le 1<sup>er</sup> novembre 2011<sup>3</sup> et les conclusions du Conseil européen des 1<sup>er</sup> et 2 mars 2012<sup>4</sup>,

INSISTANT SUR le défi primordial du changement climatique et RAPPELANT les conclusions du Conseil du 9 mars 2012 sur le suivi de la 17<sup>e</sup> session de la Conférence des Parties (COP 17) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et de la 7<sup>e</sup> session de la réunion des parties (CMP 7) au protocole de Kyoto (Durban, Afrique du Sud, 28 novembre - 9 décembre 2011)<sup>5</sup>,

## LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

1. RÉAFFIRME la volonté de l'Union européenne et de ses États membres de jouer un rôle actif et constructif dans les négociations en cours afin d'œuvrer pour que la conférence parvienne à un résultat ambitieux et définisse notamment des actions de suivi concrètes à mettre en œuvre dans les délais et CONTINUERA à prendre une part active à l'évolution des négociations à l'approche de la conférence Rio+20 prévue en juin 2012 et à affiner sa position en conséquence, le cas échéant;
2. RÉAFFIRME qu'il est favorable à un processus ouvert et sans exclusive permettant à tous les acteurs concernés de participer pleinement et activement aux négociations et à la conférence elle-même et SOULIGNE l'importance d'une forte mobilisation des collectivités locales, du secteur privé, des syndicats et de la société civile dans son ensemble pour assurer le suivi de Rio+20 et la mise en œuvre des engagements pris;

---

<sup>1</sup> Doc. 15388/11.

<sup>2</sup> Doc. 18346/11.

<sup>3</sup> Doc. 15841/11.

<sup>4</sup> Doc. EUCO 4/12.

<sup>5</sup> Doc. 7517/12.

3. EST CONSCIENT de l'intime et inévitable corrélation qui existe entre la dynamique des populations et les efforts que nous déployons pour promouvoir le développement durable et protéger l'environnement ainsi que pour améliorer encore le bien-être humain, réduire la pauvreté et la faim, promouvoir des emplois décents et garantir la sécurité de l'approvisionnement en nourriture, en eau et en énergie, ce qui suppose de meilleures performances économiques, et SOULIGNE que la question de la dynamique des populations doit être traitée dans le cadre de politiques respectueuses des droits de l'homme;
4. INSISTE SUR l'importance de l'égalité entre les sexes et sur le rôle essentiel d'une participation des femmes à la vie économique et politique égale à celle des hommes pour parvenir à un développement durable et SOULIGNE que l'éducation est déterminante pour acquérir des aptitudes et des compétences;
5. EST CONSCIENT de la tendance alarmante aux catastrophes naturelles ou d'origine humaine et de leurs retombées négatives pour le développement durable et INSISTE SUR la nécessité d'appréhender tous les stades de la gestion des catastrophes de manière intégrée;
6. SALUE le rapport du groupe de haut niveau sur la viabilité de l'environnement mondial créé par le Secrétaire général des Nations unies ainsi que l'initiative "Énergie durable pour tous" du Secrétaire général des Nations unies, qui apportent une contribution précieuse au résultat de Rio+20;
7. SE FÉLICITE du nombre de réunions importantes organisées dans différentes enceintes en préparation de Rio+20, telles que le sixième Forum mondial de l'eau, qui représentent de précieuses contributions au résultat de la conférence;

## *L'économie verte dans le cadre du développement durable et de l'éradication de la pauvreté*

8. CONSIDÈRE qu'une économie verte inclusive constitue un moyen de parvenir à un développement durable au niveau mondial; SOULIGNE à cet égard que rendre l'économie plus verte est essentiel pour favoriser une croissance équitable à long terme, la création d'emplois décents et verts, l'exploitation efficace des ressources et l'instauration de modes de consommation et de production durables ainsi que l'amélioration de la santé et du bien-être humains et permettre ainsi d'éradiquer la pauvreté, en faisant en sorte que les retombées bénéficient à tous les citoyens et en offrant des perspectives gagnant-gagnant à tous les pays, quelle que soit la structure de leur économie et leur niveau de développement; SOULIGNE qu'une économie verte inclusive offre la possibilité de créer un nouveau modèle de croissance mondial positif et original qui permettrait non seulement de renverser les tendances environnementales néfastes mais aussi de dynamiser le développement et la création d'emplois à l'avenir; et CONSTATE dans ce contexte qu'il faut étudier la notion d'"économie bleue", qui étend les principes de l'économie verte notamment à la conservation et à l'exploitation durable des ressources marines;
9. RAPPELLE que parmi les principaux résultats concrets de la conférence Rio+20 devrait figurer l'adoption d'une feuille de route pour une économie verte comportant des échéanciers pour la réalisation d'objectifs et d'actions précis au niveau international, ce qui devrait représenter une contribution importante au développement durable, l'accent étant mis sur l'éradication de la pauvreté;
10. SOUTIENT la création d'un programme de renforcement des capacités englobant une plateforme internationale de partage des connaissances; ce programme s'appuierait sur les initiatives existantes telles que la Plateforme de connaissances sur la croissance verte, qu'il permettrait de mieux utiliser, en vue de fournir à tous les pays intéressés, en facilitant leur diffusion, des conseils spécifiquement adaptés à chaque pays et, le cas échéant, à chaque région et secteur, concernant la transition vers une économie verte fondée sur le principe de l'appropriation et du respect des différences nationales;

11. RECONNAÎT que le changement climatique, l'appauvrissement de la biodiversité et la dégradation des sols ainsi que la rareté de l'eau constituent autant de menaces graves pour les sociétés humaines, les écosystèmes et la paix et la stabilité, et ACCUEILLE dès lors FAVORABLEMENT:
- les résultats des négociations mondiales sur le climat menées lors de la conférence de Durban, auxquels il faut donner suite de toute urgence afin de rendre réalisable l'objectif visant à maintenir la hausse de la température moyenne en dessous de 2°C en convenant d'un calendrier pour le plafonnement des émissions mondiales et d'un objectif mondial de réduction des émissions,
  - les résultats de la conférence de Nagoya en matière de biodiversité, y compris le plan stratégique pour la biodiversité 2011-2020 qui a été adopté, les objectifs dont il est assorti ainsi que le Protocole sur l'accès aux ressources génétiques et le partage des avantages découlant de leur utilisation,
  - les résultats de la conférence de Changwon sur la désertification, qui ont permis de mettre en place un cadre mondial en matière de stratégie et de suivi et d'encourager les partenariats pour la sauvegarde des ressources du sol;
12. SOULIGNE que, même si ces négociations demeurent autonomes, la conférence Rio+20 devrait s'appuyer sur les synergies potentielles avec ces processus complémentaires et mutuellement profitables et les encourager;
13. NOTE qu'en raison de l'accroissement de la demande de ressources naturelles, il est essentiel de prendre des mesures de nature à dissocier l'utilisation des ressources de la croissance économique et à encourager l'innovation pour s'engager dans la voie d'une économie verte et plus durable à l'échelon mondial, et SOULIGNE qu'il est important d'encourager l'évaluation des services de la biodiversité et des services écosystémiques et d'intégrer ces évaluations dans les politiques menées, le processus décisionnel et les processus économiques;
14. RAPPELLE que le produit intérieur brut (PIB) est principalement une quantification de la production qui ne tient pas compte de questions telles que la viabilité environnementale, l'utilisation du capital naturel et humain, l'utilisation efficace des ressources et l'inclusion sociale, et SOULIGNE qu'il faut utiliser, et au besoin définir et adopter, des indicateurs qui s'ajoutent au PIB pour donner une image plus précise de l'interdépendance entre les aspects environnementaux, économiques et sociaux de la richesse, de la protection sociale et du bien-être;

15. APPELLE à l'adoption, lors de la conférence Rio+20, du plan-cadre décennal de programmes de consommation et de production durables élaboré lors de la dix-neuvième réunion de la Commission du développement durable (CDD);

***Cadre pour l'action et le suivi***

16. SOULIGNE que l'économie verte dans le cadre du développement durable et de l'éradication de la pauvreté et la feuille de route pour une économie verte sont étroitement liées aux priorités du cadre pour l'action et le suivi prévu dans l'avant-projet de document pour ce qui est de promouvoir et de développer des actions concrètes dans des secteurs spécifiques; SALUE les progrès accomplis sur les initiatives prévues dans l'avant-projet de document, qui jettent les bases des décisions à prendre lors de la conférence Rio+20, mais PRÉCONISE la mise en œuvre aux niveaux international, mais aussi national, régional et local de politiques et d'actions plus ambitieuses que celles envisagées actuellement dans l'avant-projet de document;
17. INVITE la Commission, sur la base des conclusions du Conseil européen des 1<sup>er</sup> et 2 mars 2012, à présenter d'urgence des propositions relatives à des objectifs opérationnels clairs et des mesures concrètes, à mettre en œuvre selon un calendrier arrêté d'un commun accord, dans les domaines directement liés au passage à une économie verte inclusive dans le cadre du développement durable et de l'éradication de la pauvreté, tels que l'énergie durable, l'eau, l'aménagement durable du territoire et les écosystèmes, les océans et l'utilisation efficace des ressources, y compris les déchets, que l'UE et ses États membres soumettront lors des négociations de Rio pour parvenir à des résultats ambitieux et ciblés;
18. EST DÉTERMINÉ à faire en sorte que, lors de la conférence, les négociations menées avec les partenaires internationaux aboutissent à des résultats ambitieux et axés sur des actions concrètes en ce qui concerne l'ensemble des questions relatives au cadre pour l'action et le suivi, en s'appuyant sur la contribution adressée par l'UE et ses États membres au DAES des Nations unies le 1<sup>er</sup> novembre 2011, y compris les domaines susmentionnés mais aussi l'alimentation, la nutrition, l'agriculture durable, la pêche, les forêts, les villes durables et les produits chimiques, ainsi que dans les domaines liés à la gestion durable et à la restauration des ressources naturelles;

## *Cadre institutionnel du développement durable (CIDD)*

19. SOULIGNE que, pour l'ensemble des trois dimensions du développement durable, le CIDD doit être reformé, renforcé, mieux coordonné et rendu plus cohérent aux niveaux mondial, régional, national, sous-régional et local, et RECONNAÎT que le dispositif actuel du CIDD ne permet pas de relever efficacement les défis auxquels nous sommes confrontés;
20. APPELLE DE SES VŒUX l'établissement d'une architecture internationale permettant d'atteindre l'objectif principal consistant à instaurer une solide structure de gouvernance mondiale en matière de développement durable qui remédie également aux défaillances du système actuel, et SOULIGNE qu'un CIDD renforcé doit permettre d'assurer une direction politique, y compris aux niveaux les plus élevés, de garantir la cohérence et la coordination, de renforcer la complémentarité des politiques scientifiques, d'assurer une mise en œuvre efficace, le suivi et l'évaluation des progrès accomplis, la transparence et la responsabilité, ainsi qu'une participation plus large et une association efficace des grands groupes et des acteurs non étatiques, et ce dès le processus de réforme;
21. ESTIME que les décisions sur les réformes à apporter au CIDD devraient être prises après avoir cerné clairement les fonctions spécifiques requises, et tenir compte des implications financières, structurelles et juridiques; SOULIGNE que les réformes devraient favoriser les synergies entre les processus existants, éviter les redondances, éliminer les doubles emplois, optimiser l'utilisation des ressources financières et réduire les charges administratives, en s'appuyant sur les dispositifs existants; et CONFIRME qu'il est disposé à entamer des discussions sur les possibilités d'engager une réforme structurelle importante;
22. RÉAFFIRME sa détermination sans faille à renforcer la dimension environnementale du CIDD et, à cet égard, à élever le PNUE au rang d'agence spécialisée des Nations unies pour l'environnement, basée à Nairobi, dotée d'un mandat révisé et renforcé, ouverte à la participation de tous, bénéficiant de contributions financières stables, adéquates et prévisibles et travaillant sur un pied d'égalité avec les autres agences spécialisées des Nations unies; DEMANDE que la conférence Rio+20 arrête les modalités de mise en œuvre de la réforme décidée, y compris un échéancier; et SOULIGNE qu'il faut poursuivre les efforts pour renforcer les synergies entre les accords multilatéraux en matière d'environnement;

23. DÉCIDE de favoriser l'amélioration de l'accès à l'information, de la participation du public à la prise de décision et de l'accès à la justice pour les questions d'environnement, y compris en envisageant la possibilité d'instaurer des cadres juridiques contraignants au niveau le plus approprié;

### ***Objectifs en matière de développement durable***

24. SALUE les propositions concernant les objectifs en matière de développement durable et ESTIME qu'elles constituent une contribution précieuse à Rio+20 et qui peuvent contribuer à engager une action mieux ciblée et plus cohérente en faveur du développement durable; SOULIGNE que les objectifs en matière de développement durable, une économie verte inclusive dans le cadre du développement durable et de l'éradication de la pauvreté ainsi qu'un CIDD renforcé pourraient constituer d'importants facteurs de progrès; pris conjointement, ils engloberaient en effet aussi bien les objectifs que les moyens, augmentant d'autant les chances de modifier véritablement les pistes menant au développement durable;
25. CONSIDÈRE que tous ces objectifs devrait couvrir pleinement les trois dimensions du développement durable d'une façon équilibrée qui favorise les synergies; revêtir un caractère universel, étant entendu qu'il faudra pour les atteindre procéder selon des approches différentes en fonction des pays considérés; être limités en nombre; et être liés à des finalités et à des indicateurs concrets éventuels et faciles à communiquer; CONFIRME que l'UE et ses États membres sont disposés à entamer des discussions sur de tels objectifs;
26. CONSIDÈRE que les travaux sur les objectifs en matière de développement durable devraient être coordonnés et compatibles avec le processus d'examen des objectifs du Millénaire pour le développement et qu'il faut éviter de détourner les efforts de la réalisation des OMD d'ici 2015; ESTIME en outre qu'il serait important d'instaurer un cadre général pour l'après-2015 qui englobe les trois dimensions du développement durable et fixe des objectifs permettant de s'attaquer aux principaux défis d'une manière globale et cohérente afin de mettre en place la combinaison optimale de mesures de nature à dégager des solutions durables;

## *Moyens de mise en œuvre*

27. SOULIGNE l'importance de prévoir des moyens suffisants pour atteindre les objectifs et mettre en œuvre les actions dont il sera décidé lors de la conférence Rio+20; SOULIGNE que les ressources financières requises pour mettre œuvre les politiques et les actions en matière de développement durable devront provenir d'une palette de sources aussi bien publiques que privées;
28. PRÉCONISE une utilisation plus efficace des ressources existantes, ainsi que la mobilisation des sources de financement disponibles et le recensement de sources innovantes. Compte tenu de la situation économique, SOULIGNE que la mobilisation des fonds doit se faire selon des modalités compatibles avec les objectifs de la reprise économique mondiale et INSISTE en outre sur le rôle majeur des institutions financières internationales et du Fonds pour l'environnement mondial en tant qu'importantes sources de financement, de conseil et de renforcement des capacités en matière de développement durable;
29. NOTE qu'un certain nombre d'économies émergentes deviennent des partenaires clés des pays en développement et EST CONSCIENT du rôle joué par la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire, mis en évidence dans le document final du quatrième forum de haut niveau sur l'efficacité de l'aide, qui s'est tenu à Busan;
30. SOULIGNE l'importance du secteur privé et des partenariats entre le secteur privé et le secteur public pour la promotion des investissements, des échanges et de l'innovation, notamment par la mise en place, à l'échelle de la planète, d'une économie verte dans le cadre du développement durable et de l'éradication de la pauvreté et RÉAFFIRME la nécessité de mettre en œuvre, à l'échelle mondiale, une bonne gouvernance d'entreprise ainsi que des principes et des critères internationaux en matière de responsabilité sociale des entreprises; INSISTE SUR LE FAIT que les gouvernements devraient faire un meilleur usage des compétences, des ressources et du pouvoir d'innovation du monde de l'entreprise; et DÉCIDE d'intervenir pour lever les principaux obstacles qui freinent l'investissement et le potentiel du marché en vue du passage à une économie verte;

31. MET L'ACCENT SUR LE FAIT qu'il importe, dans une économie verte, que les prix reflètent les coûts environnementaux et sociaux réels ainsi que la suppression progressive des subventions contreproductives du point de vue de l'environnement, qui sont incompatibles avec le développement durable, et CONSIDÈRE que la disparition progressive de ces subventions permettrait aux prix du marché de mieux refléter ces coûts et contribuerait à rendre le régime des échanges plus ouvert et moins discriminatoire;
32. INSISTE SUR la nécessité d'améliorer l'accès et la participation aux échanges verts et d'en réduire les coûts en facilitant les échanges de biens, de technologies et de services respectueux de l'environnement, par la réduction ou la suppression des droits de douane et par des efforts visant à lever ou à surmonter les obstacles non tarifaires, ainsi que par une participation accrue des pays en développement aux processus de normalisation internationale, notamment grâce à un renforcement de leurs capacités et à un soutien technique;
33. SOULIGNE le rôle important joué par la coopération en matière de programmes dans le domaine de la technologie, de la recherche et de l'innovation, de l'éducation et de la formation et ATTIRE L'ATTENTION sur la nécessité de renforcer les mécanismes relatifs à la coopération internationale dans le domaine de la recherche et au développement des technologies de l'information et de la communication en ce qui concerne les défis majeurs du développement durable;
34. INSISTE également sur l'importance que revêt la réglementation parmi les instruments dont on dispose pour créer un climat propice aux investissements verts et au développement durable, ainsi que pour décourager des modes de production inefficaces en termes d'utilisation des ressources et néfastes pour l'environnement et la santé humaine, et promouvoir ainsi des emplois verts et décents;
35. EST CONSCIENT du rôle utile que continue de jouer l'aide publique au développement (APD) en tant que source de financement importante en matière de développement, notamment dans les pays les moins avancés (PMA), et facteur de mobilisation de financements provenant d'autres sources, y compris au moyen de la coopération triangulaire; RÉAFFIRME l'engagement pris par l'UE et ses États membres d'atteindre, d'ici 2015, leur objectif collectif en matière d'APD; ENCOURAGE tous les autres donateurs traditionnels et émergents à contribuer aux efforts mondiaux en faveur du développement en tenant compte de l'évolution de la situation et INSISTE SUR la nécessité de renforcer encore l'efficacité de

l'aide et du développement, conformément aux principes et aux engagements figurant dans les programmes d'action de Rome, de Paris, d'Accra et de Busan.

---

6426

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 174**

**26 septembre 2013**

---

**Sommaire**

**TRANSPORTS PUBLICS**

**Loi du 13 septembre 2013 modifiant**

**a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics;**

**b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics . . . . . page 3364**

**Texte coordonné de la loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics et modifiant la loi  
modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers. . . . . 3365**

**Loi du 13 septembre 2013 modifiant**

- a) la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics;  
 b) la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics.

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 juillet 2013 et celle du Conseil d'Etat du 12 juillet 2013 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 7<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 29 juin 2004 portant sur les transports publics, le septième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.»

**Art. 2.** A l'article 10, alinéa 5, de la loi du 29 juin 2004 précitée, les références à la «RGTP» sont remplacées par l'abréviation «CdT».

**Art. 3.** L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1, de la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics est complété in fine par la phrase suivante:

«Elle a également pour objet le contrôle des titres de transport.»

**Art. 4.** L'article 2 de la loi du 19 juin 2009 précitée est complété par un point h) libellé comme suit:

«h) «titre de transport»: un billet, un abonnement ou une pièce donnant droit au transport gratuit, qui donne à l'utilisateur le droit d'utiliser les services de transport public. Un titre de transport peut être édité sur un support papier/plastique ou un support électronique.»

**Art. 5.** Il est inséré un nouveau Chapitre III à la suite de l'article 11 de la loi du 19 juin 2009 précitée de la teneur suivante:

*«Chapitre III – Règles concernant le contrôle des titres de transport*

**Art. 11bis.-** Les agents visés à l'article 4 sont chargés du contrôle des titres de transport dans les services de transports publics.

**Art. 11ter.-** 1. Tout usager des transports publics doit se munir d'un titre de transport valable au début de son voyage.

L'utilisateur qui ne peut pas présenter de titre de transport valide à la demande de l'agent est tenu de payer une amende administrative de 150 euros.

Si l'utilisateur présente un titre de transport contrefait, manipulé ou non valide, l'agent peut retenir ce titre.

2. L'agent est autorisé à contrôler l'identité de l'utilisateur et à se faire exhiber à ces fins une pièce d'identité ainsi qu'à se faire fournir l'adresse de l'utilisateur en question.

3. L'agent dresse un rapport dans lequel il constate l'identité de l'utilisateur des transports publics, le transport concerné, l'absence de titre de transport valide, le paiement de l'amende ou le défaut de paiement de l'amende et la rétention du titre de voyage présenté.

Le contrôle d'identité fait également l'objet de ce rapport, conformément à l'article 6.

4. Le rapport est transmis au ministre.»

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*

Palais de Luxembourg, le 13 septembre 2013.  
**Henri**

Doc. parl. 6426; sess. ord. 2011-2012 et 2012-2013.

**Loi du 29 juin 2004 portant sur les transports publics et modifiant la loi modifiée du 12 juin 1965  
sur les transports routiers,**

(Mém. A - 107 du 7 juillet 2004, p. 1662; doc. parl. 5125)

modifiée par:

Loi du 25 janvier 2006

(Mém. A - 17 du 31 janvier 2006, p. 458; doc. parl. 5465; Rectificatif: Mém. A - 41 du 7 mars 2006, p. 759;  
Texte coordonné: Mém. A - 41 du 7 mars 2006, p. 759)

Loi du 24 juillet 2006

(Mém. A - 141 du 16 août 2006, p. 2330; doc. parl. 5529)

Loi du 19 juin 2009

(Mém. A - 158 du 3 juillet 2009, p. 2344; doc. parl. 5710)

Loi du 22 juillet 2009

(Mém. A - 169 du 27 juillet 2009, p. 2466; doc. parl. 5824; Dir. 2004/49 et 2009/149)

Loi du 18 décembre 2009

(Mém. A - 22 du 19 février 2010, p. 296; doc. parl. 5872; Dir. 2006/43)

Loi du 13 septembre 2013.

(Mém. A - 174 du 26 septembre 2013, p. 3364; doc. parl. 6426)

**Texte coordonné au 26 septembre 2013**

**Version applicable à partir du 30 septembre 2013**

**Chapitre I<sup>er</sup> - Objet et champ d'application**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

La présente loi a pour objectif la mise en place, la gestion et le développement des services de transports publics aux conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité et qui répondent aux besoins des utilisateurs tout en tenant compte d'un aménagement équilibré du territoire et de connexions optimales avec les régions transfrontalières allemande, belge et française.

**Art. 2.**

Les services des transports publics concernés par la présente loi sont ceux destinés à couvrir les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché de Luxembourg et sur les relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et les régions transfrontalières allemande, belge et française.

*(Loi du 25 janvier 2006)*

«Sans préjudice des accords particuliers que le membre du Gouvernement ayant les transports dans ses attributions, ci-après désigné «le ministre», peut conclure en application de l'article 15 avec les autorités des communes et des syndicats de communes concernés, les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes ayant comme objet principal l'activité de transport public sont exclus du champ d'application de la présente loi.»

**Art. 3.**

1. Les services de transports publics dont question à l'article 2 portent sur les transports en commun de personnes effectués par rail et par route.

Font partie des services de transports publics par rail:

- les transports intérieurs de personnes assurés au moyen de trains et de trains-trams, assurant les services réguliers ou occasionnels sur les relations confinées au territoire national;
- les transports transfrontaliers régionaux de personnes assurés au moyen de trains assurant les «services réguliers ou occasionnels»<sup>1</sup> sur des relations à l'intérieur de la région transfrontalière délimitée conformément à l'article 2, et qui ont comme origine ou comme destination une gare luxembourgeoise.

Peuvent également être considérés comme services de transports publics les services prestés sur les relations précitées au moyen de trains internationaux, selon des conditions à convenir entre «le ministre»<sup>1</sup> et le ou les transporteurs concernés.

Font partie des services de transports publics par route:

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers dans le cadre des «services réguliers»<sup>1</sup> et des services réguliers spécialisés,

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 25 janvier 2006.

- les transports effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur dans le cadre des «services occasionnels publics et spécifiques»<sup>1</sup>,

à condition que ces transports desservent des relations confinées au territoire national ou des relations qui ont leur origine ou leur destination au Grand-Duché de Luxembourg et qui se situent à l'intérieur de la région transfrontalière, délimitée conformément à l'article 2.

2. Si notamment pour des raisons de rentabilité financière, d'organisation rationnelle des services offerts ou de problèmes techniques il est recouru à d'autres types de véhicules pour effectuer les services précités, les prestations en question sont également considérées comme services de transports publics, dans les conditions à convenir entre «le ministre»<sup>1</sup> et le ou les transporteurs concernés.

(...) (abrogé par la loi du 25 janvier 2006)

#### **Art. 4.**

(Loi du 25 janvier 2006)

«Les services de transports publics comprennent les services réguliers et les services réguliers spécialisés ainsi que les services occasionnels publics et spécifiques.»

Sont considérés comme «services réguliers»<sup>1</sup> les transports en commun de personnes effectués régulièrement ou selon une périodicité quelconque, suivant un itinéraire déterminé, entre deux points ou en circuit, même s'ils ne desservent que les localités formant les points de départ et d'arrivée, et accessibles à quiconque moyennant «présentation d'un titre»<sup>1</sup> de transport.

Sont considérés comme services réguliers spécialisés les transports en commun de personnes qui, tout en présentant les caractéristiques générales des «services réguliers»<sup>1</sup>, sont réservés à des catégories déterminées de voyageurs.

Sont considérés comme «services occasionnels publics»<sup>1</sup> les transports en commun de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués dans un intérêt public en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des «services réguliers»<sup>1</sup>.

(Loi du 25 janvier 2006)

«Sont considérés comme services occasionnels spécifiques les transports de personnes qui n'ont pas un caractère régulier et qui sont effectués en faveur d'une catégorie déterminée de voyageurs moyennant des véhicules spécifiquement équipés, en présence de l'impossibilité d'y satisfaire dans le cadre de l'offre des services réguliers.»

Par transport rémunéré il faut entendre tout transport effectué moyennant une contre-prestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

#### **Art. 5.**

1. L'exploitation des services de transports publics par rail ne peut être confiée qu'à des entreprises ferroviaires, titulaires de la licence et du certificat de sécurité prévus par la loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

2. L'exploitation de services de transports publics par route ne peut être confiée qu'à des personnes physiques ou morales, titulaires d'une licence nationale de transporteur par route de voyageurs établie sur base de l'autorisation d'établissement, prévue par la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1<sup>er</sup> octobre 1998 ou d'une licence communautaire prévue par le règlement (CEE) N° 684/92 du Conseil du 16 mars 1992 établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus modifié par le règlement (CEE) N° 11/98 du Conseil du 11 décembre 1997. Lorsque le transporteur est établi en dehors du territoire luxembourgeois, la licence communautaire ne dispense pas son titulaire de l'autorisation de cabotage requise en vertu du règlement (CEE) N° 12/98 du Conseil du 11 décembre 1997 fixant les conditions d'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un Etat membre.

Le «ministre»<sup>1</sup> est l'autorité compétente pour établir les licences nationales de transporteur de voyageurs, les licences communautaires et les autorisations de cabotage prévues à l'alinéa qui précède.

En vue de l'obtention des licences communautaires, des autorisations de cabotage et de la licence nationale, le transporteur doit justifier qu'il remplit les conditions de la loi du 30 juillet 2002 précitée. Ces licences et autorisations ont une durée de validité de cinq ans. Elles sont susceptibles de renouvellement selon les conditions prévues en vue de sa délivrance.

3. Sans préjudice de l'action pénale, une entreprise ferroviaire qui contrevient de façon grave ou répétée aux dispositions de la présente loi peut faire l'objet du retrait de son certificat de sécurité et, dans la mesure où elle est établie au Luxembourg, de sa licence. Dans les mêmes conditions, la délivrance, l'extension ou le renouvellement du certificat de sécurité ou de la licence peut lui être refusé. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement intervient selon les modalités et dans les conditions de la loi du 11 juin 1999 précitée.

Sans préjudice de l'action pénale, le fait pour un transporteur visé au paragraphe 2. de contrevenir de façon grave ou répétée à la législation sur les transports de voyageurs par route ou sur la circulation routière ou de ne pas respecter les règles du droit de travail qui s'appliquent à son personnel compromet son honorabilité professionnelle et autorise

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 25 janvier 2006.

le Ministre à refuser la délivrance de la licence nationale, de la licence communautaire ou de l'autorisation de cabotage ci-avant, à en restreindre l'emploi ou la validité, à la suspendre ou à la retirer ou encore à en refuser la restitution ou le renouvellement.

## Chapitre II - L'organisation des transports publics

(Loi du 25 janvier 2006)

### «Art. 6.

La planification, l'organisation, la gestion et le contrôle des transports publics ainsi qu'en général les missions d'organisation des transports publics telles que déterminées aux articles 1<sup>er</sup> à 4 de la présente loi incombent au ministre qui:

- détermine l'offre des services de transports publics constatés, le cas échéant, après enquête sur les besoins de trafic, et prenant en compte tant les objectifs de la politique économique et sociale que les orientations politiques en matière d'aménagement du territoire, d'habitat et d'environnement ainsi qu'en matière budgétaire et des finances publiques;
- procède à l'établissement, aux modifications et à la suppression de services de transports publics et traite les demandes et propositions afférentes de la part de tiers;
- définit le niveau des prestations à fournir suivant des critères objectifs et non discriminatoires, appliqués de façon équilibrée à l'ensemble du territoire national;
- conclut avec des opérateurs qui répondent aux exigences de l'article 5, et qui sont susceptibles de fournir les prestations de transports publics utiles, les contrats de service public requis;
- étudie, promeut et gère en collaboration et avec le concours des autorités organisatrices compétentes en Allemagne, en Belgique et en France, les services de transports publics sur les relations transfrontalières prévues à l'article 2;
- assure la gestion administrative, technique, financière et comptable des services de transports publics, y compris notamment aussi les services réguliers spécialisés et les services occasionnels pour le compte des élèves fréquentant les établissements de l'éducation différenciée et de l'intégration scolaire, des personnes fréquentant les centres pour handicapés physiques et polyhandicapés ainsi que des travailleurs handicapés et des jeunes en mal d'insertion professionnelle.

### Art. 7.

1. L'établissement, les modifications et la suppression de services de transports publics sont autorisés par le ministre.

Les transports occasionnels de personnes qui sont effectués au moyen de véhicules automoteurs ou d'ensembles de véhicules routiers comportant plus de huit places assises, hormis celle du conducteur et qui ne rentrent pas dans l'une des catégories énumérées au paragraphe 3., sont également soumis à autorisation du ministre qui pourra en refuser l'octroi, lorsque les voyageurs peuvent sans inconvénient faire usage des services de transport public.

2. L'établissement d'un service de transports publics nouveau ainsi que toute modification importante et toute suppression d'un service de transports publics existant qui ont un caractère régulier sont précédés d'une enquête sur les besoins du trafic, sauf circonstances dûment justifiées à apprécier par le ministre.

L'exécution d'un service occasionnel public ou spécifique peut également faire au préalable l'objet d'une telle enquête.

3. Sans préjudice des dispositions valant pour les services occasionnels publics et spécifiques, les transports irréguliers de personnes, qui rentrent dans l'une des catégories ci-après, ne sont pas soumis à autorisation du ministre:

- les transports à caractère touristique organisés à l'intention des voyageurs qui se déplacent pour leur agrément, empruntant un itinéraire permettant la vue de lieux ou de paysage intéressants pour les voyageurs et prévoyant des arrêts raisonnables en des lieux qui méritent d'être visités;
- les transports organisés en vue d'assister ou de participer à des manifestations culturelles, professionnelles ou sportives.

### Art. 7bis.

1. Le développement des transports en commun et d'autres moyens de transport économes, l'amélioration de la coordination des services offerts par les différents opérateurs dans le domaine des transports publics ainsi qu'en général les missions de conseil en matière de mobilité, de communication avec le public et de promotion publicitaire des transports en commun sont confiés à un établissement public qui prend la dénomination «Communauté des Transports», en abrégé CdT.

Son siège est établi à Luxembourg. Il peut par règlement grand-ducal être transféré en tout autre endroit du Grand-Duché de Luxembourg.

La CdT dispose de la personnalité juridique et jouit de l'autonomie financière et administrative sous l'autorité et la tutelle du ministre.

2. La CdT a pour objet:

- d'émettre de sa propre initiative ou à la demande du ministre des propositions en relation avec la planification de l'offre des services de transports publics, avec le niveau des prestations à fournir ainsi qu'avec l'établissement, la modification ou la suppression de services de transports publics;
- d'élaborer des propositions en matière tarifaire;

- de développer des formes alternatives de mobilité parallèlement aux transports publics visés à l'article 3;
- de nouer des relations de partenariat avec les autorités communales ainsi qu'avec toute autre personne de droit public ou privé utiles pour la promotion des transports publics ou la réalisation de l'objet social de la CdT;
- de participer, à la demande du ministre, à l'étude et à la promotion de techniques de transports et d'énergies de propulsion alternatives pour les véhicules utilisés pour les moyens de transports publics;
- de conclure des conventions avec l'Etat ainsi qu'avec toute autre personne physique ou morale de droit public ou privé qui sont nécessaires à l'accomplissement de ses missions ou peuvent en favoriser la réalisation.

La CdT a en outre pour mission de mettre en œuvre une centrale de mobilité et d'en assurer la gestion en vue de faciliter l'accès aux transports en commun:

- en promouvant les transports publics et les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière par la sensibilisation et l'information du public;
- en étant accessible par tous les moyens de communication existants, ainsi que par contact direct au guichet;
- en assurant la communication avec le public sur l'offre des transports publics par une information intégrée sur toutes les lignes de transport public et leurs horaires;
- par l'analyse des besoins nouveaux et la gestion des réclamations qui sont portées à sa connaissance.

#### **Art. 7ter.**

1. La CdT est administrée par un conseil d'administration.

Le conseil d'administration définit la politique générale de la CdT et en contrôle la gestion. A cet effet il exerce notamment les attributions suivantes:

- a) il est responsable de la réalisation de l'objet social de la CdT;
- b) il arrête le budget et les comptes annuels de la CdT, et il établit le rapport d'activités;
- c) il se prononce sur les orientations générales et les conditions de fonctionnement de la CdT;
- d) il procède à la création et à la suppression d'emplois et il détermine les principes d'organisation interne de la CdT;
- e) il nomme le personnel de direction, dont le mandat est limité à cinq ans, renouvelable à son terme;
- f) il détermine l'organigramme, la grille des emplois et leur classification ainsi que les conditions et modalités de rémunération du personnel;
- g) il conclut les conventions auxquelles est partie la CdT;
- h) il décide des actions judiciaires à intenter et des transactions à conclure.

Le conseil d'administration se compose de douze membres nommés par le Grand-Duc sur proposition du Gouvernement en conseil, dont un président et un vice-président. Le conseil d'administration est composé à parts égales de représentants de l'Etat et de personnes qualifiées dans le domaine des transports publics. Les mandats de membre du conseil portent sur une durée de cinq ans et sont renouvelables. Ils sont révocables ad nutum.

En cas de vacance d'un siège de membre du conseil d'administration par suite de décès, de démission, de révocation ou d'incapacité durable, le Gouvernement en conseil propose à l'approbation du Grand-Duc un remplaçant appelé à achever le mandat de celui qu'il remplace.

Ne peuvent devenir membres du Conseil d'administration les fonctionnaires qui, en vertu de leurs fonctions, sont appelés à surveiller ou à contrôler l'établissement ou qui, en vertu des pouvoirs leur délégués, approuvent des actes administratifs de la CdT ou signent des ordonnances de paiement ou toute autre pièce administrative entraînant une dépense de l'Etat en faveur de l'établissement.

*(Loi du 18 décembre 2009)*

«Le conseil d'administration désigne un secrétaire hors de son sein. Le secrétaire est notamment chargé de dresser procès-verbal des réunions, d'assister le président dans ses tâches et de tenir les archives du conseil.»

*(Loi du 13 septembre 2013)*

«Le conseil d'administration se réunit sur convocation du président ou de celui qui le remplace aussi souvent que les intérêts de la CdT l'exigent; la convocation indique l'ordre du jour. Il doit être convoqué au moins deux fois par an ou lorsque deux administrateurs au moins ou le réviseur d'entreprises agréé le demandent.»

Les réunions du conseil d'administration sont présidées, les ordres du jour fixés et les délibérations dirigées par le président ou, en cas d'empêchement de celui-ci, par le vice-président ou, à leur défaut, par le doyen d'âge. Le conseil d'administration ne délibère valablement que si la majorité de ses membres sont présents ou représentés. Les délibérations ne peuvent porter que sur les points portés à l'ordre du jour, à moins que l'urgence d'une proposition faite au début de la séance ne soit reconnue par la majorité des membres présents ou représentés.

Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité des membres présents ou représentés; en cas de partage des voix, la voix de celui qui préside est prépondérante. Le droit de se faire représenter par un autre administrateur ne vaut que pour une réunion déterminée, un administrateur ne pouvant représenter qu'un seul de ses collègues.

Le conseil d'administration peut recourir à l'avis d'experts, dont les délégués communaux et les représentants des conférences régionales de transport institués par l'article 19 de la présente loi, s'il le juge nécessaire. Les experts peuvent assister avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration, si celui-ci le demande.

En dehors des communications que le conseil d'administration est tenu de soumettre au ministre ou décide de rendre officielles, ses membres, son secrétaire ainsi que toute autre personne appelée à assister aux réunions sont tenus de garder le secret des délibérations et des votes ainsi que de tous documents et renseignements ayant un caractère confidentiel.

2. Les délibérations du conseil d'administration sont consignées dans des procès-verbaux qui sont signés par la majorité des administrateurs présents ou représentés. Ces procès-verbaux sont conservés au siège de la CdT.

3. Les procès-verbaux sont à communiquer au ministre qui peut suspendre, dans un délai de 60 jours, les décisions du conseil d'administration, lorsqu'il estime que celles-ci sont contraires aux lois, aux règlements ou aux conventions conclues avec l'Etat.

4. Le conseil d'administration peut déléguer la gestion journalière de la CdT et la représentation de celle-ci en ce qui concerne cette gestion à une ou plusieurs personnes, membres du conseil d'administration ou non, agissant individuellement ou en comité.

La ou les personnes chargées de la gestion journalière sont responsables pour préparer et exécuter les décisions du conseil d'administration et pour assurer en général la gestion courante des affaires de la CdT. Elles présentent au conseil d'administration les rapports et propositions utiles à l'accomplissement des missions de la CdT, et elles sont par ailleurs compétentes pour prendre tous actes d'administration et de disposition nécessaires ou utiles à cet effet.

5. La CdT est engagée en tout état de cause par la signature du président et d'un autre administrateur ou par la signature de toute personne à qui de tels pouvoirs ont été spécialement délégués par le conseil d'administration ou, en ce qui concerne la gestion journalière, par les personnes auxquelles cette gestion a été confiée, aux conditions fixées par le conseil d'administration. Les délégations sont susceptibles de subdélégation.

Le conseil d'administration représente la CdT en justice, soit en demandant, soit en défendant. Les exploits pour ou contre l'établissement public sont valablement faits au nom de la CdT.

6. Les indemnités et jetons de présence des membres du conseil d'administration, de son secrétaire et des experts sont fixés par règlement grand-ducal et sont à charge de l'établissement.»

#### **Art. 7<sup>quater</sup>.**

(...) (abrogé par la loi du 22 juillet 2009)

#### **Art. 8.**

Sous réserve des dispositions transitoires prévues à l'article 9, le personnel est lié à la «CdT»<sup>1</sup> par un contrat de louage de services de droit privé.

#### **Art. 9.**

Les agents de l'Etat, les agents des communes et des syndicats de communes ainsi que les agents des CFL qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de tâches relevant de la compétence de la «CdT»<sup>1</sup>, peuvent être chargés d'effectuer ces tâches pour le compte de la «CdT»<sup>1</sup>.

La «CdT»<sup>1</sup> rembourse au Trésor, aux communes, aux syndicats de communes et aux CFL les traitements, indemnités, salaires et charges sociales patronales des agents en question.

#### **Art. 10.**

La comptabilité de la «CdT»<sup>1</sup> est tenue suivant les principes et les modalités de la comptabilité commerciale. Les comptes sociaux sont établis conformément aux dispositions de la section XIII de la loi modifiée du 10 août 1915 concernant les sociétés commerciales.

L'exercice financier coïncide avec l'année civile.

Avant le premier novembre de chaque année, la «CdT»<sup>1</sup> arrête le budget de l'exercice suivant.

(Loi du 18 décembre 2009)

«Les comptes annuels sont contrôlés par un réviseur d'entreprises agréé, désigné par le Gouvernement en conseil. Le réviseur d'entreprises agréé a pour mission de contrôler les comptes de la «CdT»<sup>2</sup> ainsi que la régularité des opérations effectuées et des écritures comptables. Son mandat a une durée de trois ans et il est renouvelable. Sa rémunération est à charge de la «CdT»<sup>2</sup>. Le réviseur d'entreprises agréé remet son rapport au conseil d'administration pour le premier avril de l'année qui suit l'exercice contrôlé. Il peut être chargé par le conseil d'administration de procéder à des vérifications spécifiques.»

(...) (abrogé par la loi du 25 janvier 2006)

(Loi du 18 décembre 2009)

«Pour le 1<sup>er</sup> mai au plus tard le conseil d'administration présente au Ministre les comptes de fin d'exercice accompagnés du rapport général d'activités ainsi que du rapport du réviseur d'entreprises agréé.»

La décharge du conseil d'administration est donnée par le Gouvernement en conseil. Elle est acquise de plein droit si ce dernier n'a pas pris de décision dans le délai de trois mois à partir de la date de dépôt visée à l'alinéa précédent.

1 Modifié par la loi du 25 janvier 2006.

2 Modifié par la loi du 13 septembre 2013.

(Loi du 25 janvier 2006)

«La gestion financière de l'établissement est soumise au contrôle de la Cour des comptes.»

**Art. 11.**

La «CdT»<sup>1</sup> est affranchie de tous impôts et taxes au profit de l'Etat et des communes à l'exception des taxes rémunératoires.

L'application de l'article 150 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu est étendue à la «CdT»<sup>1</sup>. A cet effet, l'article 150 de la loi précitée est complété par l'ajout des termes «la «Communauté des Transports»<sup>1</sup>».

Les actes passés au nom et en faveur de la «CdT»<sup>1</sup> sont exempts des droits de timbre, d'enregistrement, d'hypothèque et de succession.

**Art. 12.**

(...) (abrogé par la loi du 25 janvier 2006)

**Art. 13.**

Le Ministre exerce la haute surveillance sur les activités de la «CdT»<sup>1</sup>.

(Loi du 25 janvier 2006)

«Les décisions prises par le conseil d'administration de la CdT figurant sous b), c) et e) du deuxième alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 7<sup>ter</sup> sont soumises à l'approbation du ministre, celles figurant sous f) sont soumises pour approbation au Gouvernement en conseil. Le ministre et le Gouvernement en conseil exercent leur approbation dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision de la CdT; passé ce délai, l'accord est présumé.»

(...) (abrogé par la loi du 25 janvier 2006)

### Chapitre III - Le financement des transports publics

**Art. 14.**

L'Etat peut contribuer au financement des services de transports publics, dans la mesure où les frais ne sont pas couverts par les prix de transport perçus par l'entreprise de transport sur les voyageurs ainsi que sur les colis à mains, les animaux et les bagages que les voyageurs sont autorisés à emmener avec eux.

A cet effet les prestations qui sont effectuées par les entreprises de transport visées à l'Art. 5 dans le cadre des services de transports publics et qui bénéficient d'une intervention financière de l'Etat, sont rémunérées à celles-ci sur base de contrats de service public conclus entre «le ministre»<sup>1</sup> et lesdites entreprises.

**Art. 15.**

Lorsque dans l'intérêt d'une optimisation de l'offre de transport ou d'une organisation rationnelle des transports publics, des synergies sont possibles entre «les services de transports publics dont question à l'article 2 et des services»<sup>1</sup> qui soit relèvent des attributions d'une commune ou d'un syndicat de communes, soit sont organisés dans l'intérêt d'une entreprise industrielle ou commerciale déterminée, «le ministre»<sup>1</sup> peut, suite à la constatation du besoin du trafic selon les dispositions de l'«article 7»<sup>1</sup>, conclure avec la commune, le syndicat de communes ou l'entreprise concerné une convention réglant en particulier les modalités d'exécution des prestations de transport en question ainsi que la prise en charge de l'organisation et du coût de celles-ci.

**Art. 16.**

Les recettes de la «CdT»<sup>1</sup> sont constituées:

- «par une participation à la vente de titres de transport»<sup>1</sup> ainsi que par les recettes pour tous autres prestations et services offerts par la «CdT»<sup>1</sup>;
- (...) (abrogé par la loi du 25 janvier 2006)
- par les subventions de l'Union européenne allouées à des projets d'amélioration et de développement des services de transports publics visés aux articles 2 et 3 et dont la «CdT»<sup>1</sup> assume la mise en œuvre;
- par des dotations budgétaires.

**Art. 17.**

Les dotations au profit de la «CdT»<sup>1</sup> sont inscrites annuellement au Budget de l'Etat.

### Chapitre IV - Les interventions des Communes en matière de transports publics

**Art. 18.**

En vue d'assurer sur le «plan local et régional»<sup>1</sup> un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains des voies publiques, d'autre part, les communes et les syndicats de communes peuvent élaborer avec le concours «du ministre»<sup>1</sup> des «plans de déplacement locaux ou régionaux»<sup>1</sup> portant notamment sur

- 1° la diminution du trafic automobile;

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 25 janvier 2006.

- 2° le développement des transports publics et d'autres moyens de transport économes, y compris la circulation piétonne, et les moins polluants;
- 3° l'aménagement et l'exploitation du réseau routier local afin de rendre plus efficace son usage;
- 4° l'organisation du stationnement;
- 5° le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement; et
- 6° l'encouragement pour les entreprises et les administrations publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports publics et le covoiturage.

L'objectif du plan de déplacement (...)¹ est l'usage coordonné de tous les modes de transport, en particulier par une affectation appropriée de la voirie ainsi que par la promotion des modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le plan détermine les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre, et il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il comporte. Il est veillé que les plans de déplacement (...)¹ soient conformes aux orientations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire et de politique de mobilité.

Le Gouvernement est autorisé à participer aux frais d'études et d'information des communes et syndicats de communes destinés à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'actualisation des plans de déplacement (...)¹ à condition que ces plans correspondent aux dispositions du présent article et que la conception ait bénéficié du concours «du ministre»².

#### **Art. 19.**

Le conseil communal désigne pour la durée de son mandat parmi ses membres un délégué aux transports publics.

*(Loi du 25 janvier 2006)*

«Le délégué communal aux transports publics a pour mission d'assurer la communication entre la commune et ses habitants et respectivement le ministre et la CdT pour toute question d'organisation des transports publics et d'information afférente du public dont est concernée la commune dont il relève.»

*(Loi du 25 janvier 2006)*

«Des conférences régionales de transport peuvent coordonner les demandes émanant des communes. Le nombre, la composition et les modalités de fonctionnement de ces conférences régionales de transport sont fixés par règlement grand-ducal.»

#### **Art. 20.**

1. «Le ministre»² peut déterminer les règles d'aménagement et d'entretien des arrêts, haltes, gares et gares de transbordement desservis dans le cadre des services de transports publics prévus par la présente loi.

2. L'aménagement et l'entretien des arrêts mis en place dans le cadre des services de transports publics par route, y compris la pose et l'entretien de la signalisation routière requise, «sont»² à charge de la commune territorialement compétente. Si celle-ci reste en défaut pour ce faire, «l'Etat peut y pourvoir aux frais de celle-ci»².

*(Loi du 25 janvier 2006)*

«Le Gouvernement est autorisé à allouer une aide de l'Etat au coût d'aménagement et d'entretien constructif des arrêts assumé par les communes dans la mesure où l'aménagement et l'entretien sont conformes aux conditions du paragraphe 1.»

3. (...) *(abrogé par la loi du 25 janvier 2006)*

*(Loi du 25 janvier 2006)*

«L'aménagement et l'entretien des arrêts et haltes existants ou à créer sur le réseau ferroviaire national dans le cadre des services de transports publics par chemin de fer sont à charge du propriétaire du réseau. La commune territorialement concernée participe aux frais d'aménagement et d'entretien constructif à raison de 50% du prix de revient.»

Par dérogation aux dispositions qui précèdent l'aménagement et l'entretien des gares et de leurs dépendances qui, selon l'article 3 de la loi du 28 mars 1997

1° approuvant le protocole additionnel du 28 janvier 1997 portant modification de la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;

2° approuvant les statuts modifiés de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL);

3° concernant les interventions financières et la surveillance de l'Etat à l'égard des CFL, et

4° portant modification de la loi du 10 mai 1995 à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, appartiennent aux CFL, revient au propriétaire.

4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 2. et 3. l'Etat assume les charges d'aménagement et d'entretien des

1 Abrogé par la loi du 25 janvier 2006.

2 Modifié par la loi du 25 janvier 2006.

gares de transbordement ainsi que des arrêts créés en vue de la desserte des parkings d'accueil et des établissements de l'enseignement post-primaire. Un règlement grand-ducal énumérera et tiendra à jour le relevé des gares de transbordement et arrêts en question.

5. Les obligations mentionnées aux paragraphes 2., 3. et 4. sont susceptibles d'être déléguées à un tiers moyennant convention écrite entre parties. En vue de produire leurs effets, ces conventions doivent être notifiées «au ministre»<sup>1</sup>.

6. (...) (abrogé par la loi du 25 janvier 2006)

### Chapitre V - Le partenariat des usagers des transports publics

#### Art. 21.

Il est institué un comité des usagers de transports publics dont l'objet est de servir de plate-forme pour l'information et les échanges de vues utiles sur des questions touchant à l'organisation et au fonctionnement des transports publics.

Indépendamment des attributions prévues à l'alinéa qui précède, le Ministre peut consulter le comité sur d'autres sujets en relation avec les transports publics.

Un règlement grand-ducal détermine la composition et les modalités de fonctionnement du comité.

### Chapitre VI - Les règles «d'exécution»<sup>1</sup> et de police

#### Art. 22.

1. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'exécution des dispositions de la présente loi, et notamment

- a) les conditions d'octroi et de retrait de l'autorisation prévue à l'«article 7»<sup>1</sup>;
- b) le prix du transport, les modalités de sa perception ainsi que les conditions tarifaires afférentes;
- c) les prescriptions relatives aux documents de transport;
- d) les mesures de contrôle susceptibles de garantir la bonne exécution de la présente loi;
- e) les renseignements statistiques à fournir par les transporteurs;
- f) les conditions d'assurance auxquelles sont soumis les transports tombant sous l'application de la présente loi, ainsi que les exonérations éventuelles;

(Loi du 19 juin 2009)

«g) les mesures et dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation des services de transports publics;»

(Loi du 25 janvier 2006)

«h) les prescriptions relatives à la licence nationale de transporteur par route de voyageurs prévue à l'article 5.»

2. Des agents «(...)»<sup>1</sup> spécialement agréés à cet effet par le Ministre peuvent être chargés du contrôle de l'application conforme des dispositions de la présente loi et des règlements pris en son exécution, sans préjudice de l'action pénale prévue par les articles 23 et suivants.

Les constatations de ces agents sont consignées dans des rapports qui, au cas où des irrégularités sont relevées, donnent lieu à une instruction complémentaire de la part «du ministre»<sup>1</sup> «et, le cas échéant, à l'application des dispositions prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 5»<sup>2</sup>.

S'il est constaté que des obligations contractuelles n'ont pas été respectées par un opérateur, «le ministre»<sup>1</sup> prend les mesures prévues à cet effet par le contrat de service public qu'«il»<sup>1</sup> a conclu avec cet opérateur.

(...) (abrogé par la loi du 25 janvier 2006)

3. (...) (abrogé par la loi du 19 juin 2009)

4. (...) (abrogé par la loi du 19 juin 2009)

5. Avant d'entrer en fonctions les agents visés «au paragraphe 2»<sup>3</sup> prêteront devant le Ministre ou son délégué le serment suivant: «Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.»

### Chapitre VII - Dispositions pénales

#### Art. 23.

(...) (abrogé par la loi du 19 juin 2009)

Les infractions aux règlements d'exécution pris en vertu de l'article 22 sont punies d'une amende de 25 à 250 euros, sans préjudice des dispositions de l'article 25. En cas de récidive dans un délai de 2 ans après un premier manquement, le maximum de l'amende est prononcé.

(Loi du 19 juin 2009)

«La confiscation spéciale prévue par l'article 31 du Code pénal est facultative.»

1 Modifié par la loi du 25 janvier 2006.

2 Inséré par la loi du 25 janvier 2006.

3 Modifié par la loi du 19 juin 2009.

**Art. 24.**

(Loi du 19 juin 2009)

«1. Les infractions à la présente loi sont recherchées et constatées par les officiers et agents de police judiciaire et par les agents des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal.

2. Les conducteurs des moyens de transports affectés aux transports publics sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.»

**Art. 25.**

En cas de contraventions punies conformément aux dispositions des articles 23 et 24, des avertissements taxés peuvent être décernés par les «membres de la police grand-ducale»<sup>1</sup> habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale et par les «agents de l'administration des douanes et accises»<sup>1</sup> habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises.

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consent à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse, le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale, dans le bureau des douanes et accises ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1. si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
2. si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
3. si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
4. si le contrevenant a été mineur au moment des faits.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement sont fixés par règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités d'application du présent article et qui établit un catalogue groupant les contraventions suivant les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues aux articles 23 et 24.

Le versement de la taxe dans un délai de 30 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent paragraphe a pour conséquence d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

**Art. 26.**

Si le contrevenant qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il devra verser aux «membres de la police grand-ducale»<sup>1</sup> ou «aux agents de l'administration des douanes et accises»<sup>1</sup> une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de la consignation de cette somme entre les mains du receveur de l'Enregistrement du siège de la Justice de paix compétente. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le double du maximum de l'amende, fixé aux articles 23 et 24.

Jusqu'à remise de cette somme, augmentée éventuellement par les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'État. Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

**Chapitre VIII - Dispositions modificatives et abrogatoires****Art. 27.**

1. Les dispositions des articles 2 et 3 de la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers sont abrogées.

2. L'article 1<sup>er</sup> de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 1<sup>er</sup>.**- La présente loi s'applique aux transports par route de choses rémunérés comportant le passage d'une frontière.

Le terme transport rémunéré désigne tout transport effectué moyennant une contreprestation en espèces, en nature ou sous forme d'avantages directs ou indirects quelconques.

<sup>1</sup> Modifié par la loi du 19 juin 2009.

Les transports de choses au moyen de véhicules loués sont assimilés aux transports rémunérés dans les cas fixés au règlement grand-ducal prévu à l'article 7.

Toutefois, l'article 5 peut avoir pour effet d'étendre le champ d'application de la présente loi à d'autres catégories de transport rémunéré ou non-rémunéré.»

3. L'article 5 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 5.** Le règlement grand-ducal prévu à l'article 7 de la présente loi déterminera les prescriptions relatives au respect, par les transporteurs de choses résidents et non-résidents, ainsi que par les auxiliaires de transport, des traités, accords et conventions en matière de transports intérieurs et internationaux, rémunérés et non-rémunérés, et des dispositions prises en application de ceux-ci.»

4. L'article 9 de la loi du 12 juin 1965 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 9.** 1. Les officiers de police judiciaire, les fonctionnaires de la police grand-ducale et les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'exécuter la présente loi et ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions constatées.

Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve contraire.

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

3. Ils ne peuvent procéder aux perquisitions en tous lieux professionnels, ainsi qu'à la saisie de documents, que sur autorisation délivrée par ordonnance du président du tribunal d'arrondissement compétent *ratione loci* ou le magistrat qui le remplace. Si l'enquête doit se faire dans les deux arrondissements, une ordonnance unique délivrée par l'un des présidents compétents est suffisante.

Le juge doit vérifier que la demande d'autorisation est justifiée et proportionnée au but recherché; cette demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la perquisition.

L'autorisation du juge doit indiquer, sous peine de nullité, l'objet de la perquisition et son but.

4. La perquisition et la saisie s'effectuent sous l'autorité et le contrôle du juge qui les a autorisées. Il désigne le cas échéant un ou plusieurs officiers de police judiciaire chargés d'assister à ces opérations et de le tenir informé de leur déroulement. Si les nécessités de l'enquête l'exigent, le juge peut, après en avoir donné avis au procureur d'Etat de son tribunal, se transporter avec son greffier dans toute l'étendue du territoire national pour assister aux perquisitions.

Le juge assisté de son greffier peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la perquisition.

5. L'ordonnance visée au premier alinéa du paragraphe 3 est susceptible des voies de recours comme en matière d'ordonnances du juge d'instruction. Les voies de recours ne sont pas suspensives.

6. La perquisition ne peut commencer avant six heures trente minutes ni après vingt heures.

7. La perquisition doit être effectuée en présence du dirigeant de l'entreprise ou de l'occupant des lieux ou de leur représentant.

Les enquêteurs, le dirigeant ou l'occupant ou leur représentant ainsi que les officiers de police judiciaire peuvent seuls prendre connaissance des pièces et documents avant leur saisie.

8. Les objets et documents et autres choses saisis sont inventoriés dans le procès-verbal. Si leur inventaire sur place présente des difficultés, ils font l'objet de scellés jusqu'au moment de leur inventaire, en présence des personnes qui ont assisté à la perquisition.

9. Le procès-verbal des perquisitions et des saisies est signé par le dirigeant de l'entreprise ou l'occupant des lieux ou leur représentant et par les personnes qui y ont assisté; en cas de refus de signer, le procès-verbal en fait mention. Il leur est laissé copie du procès-verbal.

10. La présence de l'avocat est autorisée pendant toute la procédure de perquisition et de saisie.

11. Les intéressés peuvent obtenir, à leurs frais, copie ou photocopie des documents saisis.

12. Les conducteurs des moyens de transports sont tenus de s'arrêter immédiatement sur leur injonction et de rester arrêtés pendant tout le temps nécessaire à l'accomplissement des mesures de contrôle. Le défaut de suivre cette injonction est puni d'une amende de 25 à 500 euros; cette amende a le caractère d'une peine de police.»

## Chapitre IX - Dispositions finales

### Art. 28.

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi du 29 juin 2004 sur les transports publics».

### Art. 29.

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005.