



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 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

Date de dépôt : 28-01-2013

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-03-2013

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

## Liste des documents

| <b>Date</b> | <b>Description</b>  | <b>Nom du document</b> | <b>Page</b> |
|-------------|---|------------------------|-------------|
| 08-08-2013  | Résumé du dossier   | Résumé                 | <u>3</u>    |
| 28-01-2013  | Déposé  | 6532/00                | <u>5</u>    |
| 13-03-2013  | Avis du Conseil d'Etat (12.3.2013)  | 6532/01                | <u>14</u>   |
| 12-06-2013  | Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable<br>Rapporteur(s) :   | 6532/02                | <u>17</u>   |
| 19-06-2013  | Premier vote constitutionnel (Vote Positif)<br>En séance publique n°39<br>Une demande de dispense du second vote a été introduite | 6532                   | <u>25</u>   |
| 04-07-2013  | Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (04-07-2013)<br>Evacué par dispense du second vote (04-07-2013)     | 6532/03                | <u>28</u>   |
| 12-06-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 42 ) de la reunion du 12 juin 2013  | 42                     | <u>31</u>   |
| 22-05-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 39 ) de la reunion du 22 mai 2013   | 39                     | <u>38</u>   |
| 15-05-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 38 ) de la reunion du 15 mai 2013   | 38                     | <u>119</u>  |
| 08-05-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 37 ) de la reunion du 8 mai 2013  | 37                     | <u>145</u>  |
| 10-04-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 33 ) de la reunion du 10 avril 2013   | 33                     | <u>170</u>  |
| 20-02-2013  | Commission du Développement durable Procès verbal ( 26 ) de la reunion du 20 février 2013   | 26                     | <u>214</u>  |
| 26-07-2013  | Publié au Mémorial A n°136 en page 2758   | 6532                   | <u>224</u>  |

# Résumé

## **6532 : résumé**

Le projet de loi a pour objet l'approbation de l'accord relatif à la contribution par le Grand-Duché de Luxembourg aux frais résultant pour la République fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises sur son territoire pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West. Cet accord a été signé le 29 octobre 2012 par les ministres allemand et luxembourgeois en charge des transports.

L'accord concerne les travaux d'extension de la ligne ferroviaire Luxembourg-Trèves, travaux qui sont destinés à améliorer la qualité du transport par rail et à augmenter la capacité sur cette tranchée afin de rendre les transports publics par train plus attractifs, d'encourager les frontaliers allemands à utiliser les transports publics et de mieux relier notre pays au réseau ferré allemand et transeuropéen.

Le projet de loi prévoit également l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West.

6532/00

## N° 6532

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**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**

\* \* \*

*(Dépôt: le 28.1.2013)***SOMMAIRE:**

|  | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (16.1.2013).....  | 1           |
| 2) Texte du projet de loi.....   | 2           |
| 3) Exposé des motifs .....   | 2           |
| 4) Commentaire des articles .....  | 4           |
| 5) Fiche financière .....  | 5           |
| 6) Abkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums<br>Luxemburg und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland<br>über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den<br>Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im<br>Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle<br>Igel West..... | 5           |

\*

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

Palais de Luxembourg, le 16 janvier 2013

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

Claude WISELER

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.** Est approuvé le „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Großherzogtums Luxemburg über die Gewährung eines Finanzierungsanteils für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West“, fait à Luxembourg le 29 octobre 2012.

**Art. 2.** 1. Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1er.

2. Le montant de cette contribution est fixé à 8 (huit) millions d'euros.

3. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi comporte l'approbation de l'accord, relatif à la contribution par le Grand-Duché de Luxembourg aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West, qui a été signé le 29 octobre 2012 par les ministres allemands et luxembourgeois en charge des Transports.

Le projet de loi prévoit également l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West.

\*

Le chapitre du programme gouvernemental consacré au Ministère du Développement durable et des Infrastructures énonce que „*La mobilité représente une condition essentielle à l'organisation sociale et au développement économique. Afin de garantir une mobilité durable, préservatrice de l'environnement humain et naturel et créatrice de nouveaux emplois, il importe d'atteindre à l'horizon 2020 l'objectif d'un partage modal d'au moins 25% en faveur des transports en commun*“.

L'analyse du trafic motorisé frontalier montre qu'avec 31,4% de l'ensemble des déplacements motorisés, les frontaliers génèrent une part non négligeable de déplacements quotidiens. 41,8% (218.247 déplacements) des trajets motorisés frontaliers se font en relation avec la France. L'Allemagne et la Belgique se partagent à parts plus ou moins égales les 58,2% restants (155.614 déplacements pour l'Allemagne et 147.955 pour la Belgique). Il est intéressant de constater qu'il existe un lien entre la répartition des trajets entre les régions frontalières et le Grand-Duché et la localisation des principaux centres de développement luxembourgeois.

Ainsi, un tiers des trajets en relation avec l'Allemagne ont pour destination l'agglomération de la Ville de Luxembourg, alors que le taux modal des transports en commun depuis l'Allemagne n'est que de 2,4%. Tandis que d'une manière générale les transports en commun sont fortement utilisés pour les trajets à l'intérieur et vers l'agglomération de la Ville de Luxembourg, leur utilisation depuis l'Allemagne en direction du Luxembourg est loin d'être satisfaisante.

L'axe Luxembourg-Saarbrücken qui n'offre pas de ligne directe vers Luxembourg (soit par le triangle de Konz à l'embouchure de la Sarre, soit par la Lorraine) est fortement concurrencé par les autoroutes. Pour cette raison, un bus express avec 13 allers-retours par jour relie ces deux villes, et assure ainsi la connexion entre les réseaux ferrés du Luxembourg et de l'Allemagne du Sud.

Par contre, la ligne ferroviaire Koblenz-Trier-Luxembourg offre aux frontaliers en provenance de la région de Trèves et au-delà (Schweich/Wittlich), une jonction ferroviaire directe vers le Grand-Duché de Luxembourg et sa capitale.

Alors que du côté allemand les investissements dans l'infrastructure ferroviaire se sont faits rares, le Gouvernement luxembourgeois a investi de manière conséquente dans l'entretien et l'amélioration

de la ligne ferroviaire entre Luxembourg et Wasserbillig. Ainsi, 150 millions d'euros ont été investis entre 2000 et 2012. 400 millions d'euros supplémentaires seront investis dans les années à venir, notamment pour l'aménagement de la tête Nord de la gare de Luxembourg, la construction du nouveau viaduc de Pulvermuehle et la mise à double voie du tronçon de ligne entre le viaduc de Pulvermuehle et l'arrêt de Sandweiler-Contern.

Actuellement, un train par heure circule entre Luxembourg et Wasserbillig, et deux trains par heure en heure de pointe. Les trains desservent tous les arrêts.

Complémentairement un train circule toutes les heures entre Luxembourg et Trèves, et deux trains en heure de pointe. Ces trains s'arrêtent également à Wasserbillig.

En heure de pointe certains trains sont prolongés jusqu'à Wittlich ou Cochem.

Complémentairement 2 trains internationaux (IC) circulent par jour entre Luxembourg et le Nord de l'Allemagne (Emden).

610.000 voyageurs par an utilisent la liaison ferroviaire entre Luxembourg et Trèves.

205.000 voyageurs par an utilisent la liaison entre Luxembourg et Coblenz (noeud de communication pour les trains de grandes lignes en Allemagne et au-delà vers l'Est de l'Europe).

Suite à la suppression par la DB Fernverkehr AG de 3 des 5 IC avec effet au 11 décembre 2011, le Luxembourg a à l'aide de la Rhénanie-Palatinat réussi à substituer l'annulation de ces trains jusqu'à Trèves, avec prolongement d'un aller-retour jusqu'à Coblenz.

Dans ce contexte il faut savoir que la DB Fernverkehr exploite ses lignes en autonomie commerciale. Exposée à la critique suite à la réduction de la desserte, la DB a changé de politique en novembre 2010 en demandant des subsides pour le Fernverkehr à payer en principe par le „Bund“ suivant l'article 87 du „Grundgesetz“. Le „Bund“ à son tour tente de refiler la facture aux „Länder“.

Cette mesure de substitution constitue une solution provisoire jusqu'au changement d'horaire mi-décembre 2014, à partir duquel fonctionnera le Rheinland-Pfalz Takt qui reliera le Luxembourg à Coblenz toutes les heures et qui permettra d'améliorer substantiellement la liaison avec le réseau ferré allemand.

L'accord, qui a été signé le 29 octobre 2012, concerne les travaux d'extension de la ligne Luxembourg-Trèves afin d'améliorer la qualité du transport par rail sur cette tranchée et d'augmenter la capacité sur cette partie afin de rendre les transports publics par train plus attractifs pour les frontaliers allemands. Le projet est évalué à quelque 19,6 millions d'euros et le Luxembourg contribuera 8 millions d'euros à ce projet qui sera réalisé en 2014.

Le projet englobe les travaux suivants:

Reconstruction d'ouvrages d'art

- Passage supérieur portant la B 49 à hauteur du point kilométrique 16,311;
- Passage inférieur enjambant le „Wirtschaftsweg“ à hauteur du point kilométrique 17,353;
- Passage inférieur enjambant le ruisseau „Löwenmühlenbach“ à hauteur du point kilométrique 17,737 et
- Passage inférieur enjambant la route 3 à hauteur du point kilométrique 17,822.

Murs de soutènement

- Reconstruction du mur à gabions longeant la ligne ferroviaire entre les points kilométriques 16,050 et 16,200 du côté gauche;
- Reconstruction du mur de soutènement longeant la ligne ferroviaire entre les points kilométriques 17,000 et 17,160 du côté droit et
- Remise en état du mur de soutènement longeant la ligne ferroviaire entre les points kilométriques 15,950 et 16,180.

Mesures antibruit

- Construction d'un mur antibruit entre les points kilométriques 15,600 et 16,270 et
- Réalisation d'une manière générale de mesures passives antibruit.

Sécurisation de rochers

- Sécurisation des rochers longeant la ligne ferroviaire entre les points kilométriques 16,360 et 19,930 du côté droit.

Travaux de terrassement et adaptation des installations d'évacuation d'eau

- Réalisation et adaptation du corps de voies, ± 20.000 m<sup>2</sup>;
- Réalisation de nouvelles installations d'évacuation d'eau, ± 2.500 m et
- Renouvellement du passage au-dessus du ruisseau „Jattbach“ à hauteur du point kilométrique 16,624.

Installations de voie

- Réalisation d'une nouvelle voie entre Igel et Wasserbillig, ± 1.700 m;
- Adaptations et renouvellement de voies existantes, ± 2.800 m;
- Suppression de cinq appareils de voie et
- Aménagement de trois nouveaux appareils de voie.

Installations techniques

- Réalisation d'une nouvelle caténaire, ± 2.300 m;
- Adaptation des caténaires en gare d'Igel;
- Adaptation des installations de signalisation;
- Adaptation des installations de télécommunication et
- Aménagement de trois installations de chauffage d'appareils de voie.

Le dossier du Rheinland-Pfalz Takt 2015 a été lancé en juillet 2008 et a depuis été poursuivi de manière conséquente. Une étape importante a été franchie le 7 octobre 2010, date à laquelle les CFL ont signé avec le constructeur suisse Stadler un contrat sur la livraison de huit automotrices à deux niveaux pour fin 2013, début 2014 (63,29 millions €, 2.400 places assises – matériel à double étage KISS). Cette acquisition s'est faite dans le contexte des accords des CFL avec le SPNV (Schienenpersonennahverkehr) de la Rhénanie-Palatinat pour la desserte de Coblenche dans le cadre du concept „Rheinland-Pfalz Takt 2015“.

Entretemps l'exploitation du Rheinland-Pfalz Takt 2015 a été adjugée à la „DB Regio-Südwest“ en juillet 2011 pour une durée de 15 ans. Du matériel roulant Stadler à simple étage (FLIRT), et interopérable avec le matériel CFL à double étage, vient d'être commandé par la DB Regio.

La desserte de Coblenche avec 19 AR à partir de décembre 2014 sera possible grâce à la mise à double-voie du tronçon de ligne entre Igel et Igel-West permettant le croisement de trains sans s'arrêter et nous fournira une excellente base de départ pour nos déplacements ferroviaires à partir du noeud de Coblenche, desserte dont le financement est assuré par le biais du contrat de service public qui a été signé en date du 7 mai 2009 avec les CFL.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

*ad article 1er*

L'article 1er prévoit l'approbation de l'accord signé le 29 octobre 2012.

*ad article 2*

Le paragraphe 1er autorise le Gouvernement à régler la contribution luxembourgeoise convenue avec l'Etat allemand selon les modalités fixées à cet effet par l'accord.

Le paragraphe 2. reprend le montant de la contribution convenue.

Enfin, le paragraphe 3. arrête que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

\*

## FICHE FINANCIERE

Le projet de loi prévoit l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West.

L'accord, qui a été signé le 29 octobre 2012, concerne les travaux d'extension de la ligne Luxembourg-Trèves afin d'améliorer la qualité du transport par rail sur cette tranchée et d'augmenter la capacité sur cette partie afin de rendre les transports publics par train plus attractifs pour les frontaliers allemands. Le projet est évalué à quelque 19,6 millions d'euros et le Luxembourg contribuera 8 millions d'euros à ce projet qui sera réalisé en 2014.

La dépense est prévue dans la programmation pluriannuelle du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux avec chaque fois 4 millions d'euros pour les années 2013 et 2014.

\*

## ABKOMMEN

### **zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Regierung 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**

*Die Regierung des Großherzogtums Luxemburg*

und

*die Regierung der Bundesrepublik Deutschland –*

im Geist der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland beizutragen, insbesondere den Eisenbahnverkehr zwischen den Staaten zu erleichtern,

unter Bezugnahme auf die Gemeinsame Absichtserklärung vom 6. Oktober 2011 zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Regierung des Großherzogtums Luxemburg, dem Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur des Landes Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG, der DB Station & Service AG sowie der DB Energie GmbH zum Ausbau der Schienenverbindung Trier-Luxemburg, im Abschnitt zwischen Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West

unter Bezugnahme auf den am 31. Januar und 13. Februar 2012 zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG unterzeichneten gesonderten Realisierungs- und Finanzierungsvertrag und die am 28. Juni 2012 und 6. Juli 2012 von der deutschen Vertragspartei mit der DB Netz AG unterzeichneten gesonderten Finanzierungsvereinbarung zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung

sind wie folgt übereingekommen:

## **Erster Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen**

### *Artikel 1*

#### **Ziel**

(1) Ziel des Abkommens ist die Gewährleistung der Finanzierung des Vorhabens durch die Vereinbarung der Bedingungen eines luxemburgischen Finanzierungsanteils zum raschen zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen Igel und Igel West. Dies dient der durchgehenden Anbindung des Großherzogtums Luxemburg an das Kernnetz des trans-europäischen Eisenbahnnetzes. Als Inbetriebnahmetermin wird Ende 2014 angestrebt.

(2) Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen 19,6 Millionen Euro nach dem Preis- und Planungsstand von 2011. Die luxemburgische Vertragspartei unterstützt dies durch Gewährung eines Finanzierungsanteils nach Artikel 2.

### *Artikel 2*

#### **Gegenstand**

Die luxemburgische Vertragspartei leistet einen Finanzierungsanteil in Höhe von insgesamt 8 Millionen Euro als Festbetrag für das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Schienenverbindung Trier-Luxemburg, im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West“, nach Maßgabe des Artikels 5.

### *Artikel 3*

#### **Verantwortlichkeiten**

Die deutsche Vertragspartei leitet die erforderlichen Schritte dazu ein, dass die DB Netz AG, die DB Station & Service AG sowie die DB Energie GmbH als Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) die für das Ausbauprojekt erforderlichen Maßnahmen eigenverantwortlich als Vorhabenträger nach deutschem Recht ausführen und die zur Realisierung der in Artikel 1 Absatz 1 bezeichneten Strecke errichteten Anlagen für einen Zeitraum von 25 Jahren betriebsbereit vorhalten.

### *Artikel 4*

#### **Baubeginn und Fertigstellung**

(1) Der Baubeginn der Ausbaustrecke Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen Igel und Igel West soll 2013 erfolgen.

(2) Die Strecke soll bis Ende 2014 zur Gewährleistung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 in Betrieb genommen werden.

## **Zweiter Abschnitt – Finanzierung**

### *Artikel 5*

#### **Zahlungen**

(1) Die Zahlung des Finanzierungsanteils in Höhe von 8 Millionen Euro als Festbetrag soll spätestens 60 Tage nach Eingang des Abrufes unter Berücksichtigung der in Artikel 4 genannten Termine im Jahre 2014 erfolgen. Die Zahlungsaufforderung wird von der deutschen Vertragspartei an die luxemburgische Vertragspartei gerichtet. Dieser Zahlungsaufforderung liegt ein Beleg der Zahlungsaufforderungen der jeweiligen EIU bei.

(2) Die deutsche Vertragspartei verzichtet auf zusätzliche finanzielle Leistungen von der luxemburgischen Vertragspartei.

*Artikel 6***Berichtspflicht**

Bis zur Inbetriebnahme der Ausbaustrecke übersendet die deutsche Vertragspartei der luxemburgischen Vertragspartei mindestens halbjährlich einen Bericht über den Umsetzungsstand der Maßnahme.

**Dritter Abschnitt – Schlussbestimmungen***Artikel 7***Änderungen**

Änderungen und Ergänzungen dieses Abkommens bedürfen der Schriftform.

*Artikel 8***Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens sollen durch die zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien beigelegt werden. Falls keine Einigung zustande kommt, kann der diplomatische Weg genutzt werden.

*Artikel 9***Inkrafttreten und Geltungsdauer**

(1) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die luxemburgische Vertragspartei der deutschen Vertragspartei mitgeteilt hat, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Mitteilung.

(2) Dieses Abkommen wird vom Tag seiner Unterzeichnung an nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts vorläufig angewendet.

Geschehen zu Luxemburg am 29. Oktober 2012 in zwei Urschriften, jeweils in deutscher Sprache.

*Für die Regierung  
des Großherzogtums Luxemburg*

(signature)

*Für die Regierung  
der Bundesrepublik Deutschland*

(signature)

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6532/01

**N° 6532<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

**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**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(12.3.2013)

Par dépêche du 15 janvier 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures. Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière et de l'accord du 29 octobre 2012 conclu entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et celui du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'extension de la ligne ferroviaire Trèves-Luxembourg sur le tronçon entre la gare d'Igel et Igel-West.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous avis vise l'approbation de l'accord relatif à l'extension de la ligne ferroviaire Trèves-Luxembourg sur le tronçon entre la gare d'Igel et Igel-West qui a été signé le 29 octobre 2012 entre les ministres allemand et luxembourgeois des Transports. Ledit accord prévoit que l'Etat luxembourgeois participe au financement de la partie allemande de la ligne ferroviaire entre la gare d'Igel et Igel-West. Il s'agit de la participation de frais résultant de la mise en double voie de cette ligne ferroviaire. Les frais totaux du projet sont évalués à 19,6 millions d'euros, dont 8 millions d'euros seront pris en charge par l'Etat luxembourgeois. Le début des travaux aux termes de l'accord est fixé à 2013 et la fin des travaux est fixée à 2014. L'article 9 de l'accord stipule que celui-ci entrera en vigueur dès que les autorités allemandes seront informées de l'adoption du présent projet de loi.

Les auteurs du projet de loi, conformément au programme gouvernemental, entendent maintenir leur volonté d'investissement dans les lignes ferroviaires. Afin d'améliorer la qualité de transport sur la ligne ferroviaire Luxembourg-Trèves, et afin d'encourager les frontaliers allemands à utiliser les transports publics, le Gouvernement luxembourgeois a convenu avec le Gouvernement allemand de contribuer à la modernisation du réseau ferré allemand sur la prédite ligne en participant au financement de la mise en double voie du tronçon entre la gare d'Igel et Igel-West.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat constate que le présent accord a été conclu par le Gouvernement, sans qu'il soit fait mention expresse de l'octroi de pleins pouvoirs à cet effet par le Grand-Duc, lequel est appelé seul par la Constitution à faire les traités (art. 37 de la Constitution). Le Conseil d'Etat ignore si en l'occurrence il y a eu désignation d'un plénipotentiaire sur le plan interne, alors que cette formalité présente un préalable constitutionnel indispensable à la conclusion d'un acte international.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

*Intitulé*

L'objet du projet de loi porte sur la participation financière du Luxembourg aux travaux d'infrastructure ferroviaire précités, ainsi que sur l'approbation de l'accord entre les gouvernements luxembourgeois et allemand conclu le 29 octobre 2012. Il y a dès lors lieu de compléter l'intitulé du projet de loi en ce sens, qui se lira comme suit:

**„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“**

*Article 1er*

Le Conseil d'Etat recommande de procéder au renvoi à l'accord conclu entre les Etats allemand et luxembourgeois en en reprenant l'intitulé complet dans la langue originale. L'article 1er se lira dès lors comme suit:

„**Art. 1er.** Est approuvé 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.“

*Article 2*

Il y a lieu d'écrire les trois chiffres arabes 1, 2 et 3 entre parenthèses. Ensuite il échet de remplacer au paragraphe 2 les termes de „8 (huit) millions d'euros“ par les termes „8.000.000 euros“.

Sous réserve du respect de ces observations formelles, le Conseil d'Etat approuve le projet de loi soumis à son avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 12 mars 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

6532/02

**N° 6532<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

**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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(12.6.2013)

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

\*

**1. ANTECEDENTS**

Le 28 janvier 2013, le projet de loi 6532 a été déposé par Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière et l'accord du 29 octobre 2012 conclu entre le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et celui du Grand-Duché de Luxembourg concernant l'extension de la ligne ferroviaire Trèves-Luxembourg sur le tronçon entre la gare d'Igel et Igel-West.

Le 20 février 2013, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Fernand Boden comme rapporteur du projet de loi.

L'avis du Conseil d'Etat du 12 mars 2013 a été analysé au cours de la réunion du 15 mai 2013. Au cours de la réunion du 22 mai 2013, la Commission a poursuivi l'examen du projet de loi.

Au cours de la réunion du 12 juin 2013, la Commission du Développement durable a adopté le projet de rapport.

\*

**2. OBJET DU PROJET DE LOI**

Le projet de loi a pour objet l'approbation par la Chambre des députés de l'accord relatif à la contribution par le Grand-Duché de Luxembourg aux frais résultant pour la République fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises sur son territoire pour la mise à double

voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West qui a été signé le 29 octobre 2012 par les ministres allemand et luxembourgeois en charge des transports.

L'accord concerne les travaux d'extension de la ligne ferroviaire Luxembourg-Trèves, travaux qui sont destinés à améliorer la qualité du transport par rail et à augmenter la capacité sur cette tranchée afin de rendre les transports publics par train plus attractifs, d'encourager les frontaliers allemands à utiliser les transports publics et de mieux relier notre pays au réseau ferré allemand et transeuropéen.

Le projet de loi prévoit également l'autorisation pour le Gouvernement de participer au financement de la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West.

\*

### 3. POINTS SAILLANTS DU PROJET DE LOI

L'analyse du trafic motorisé frontalier montre qu'avec 31,4% de l'ensemble des déplacements motorisés, les frontaliers génèrent une part non négligeable de déplacements quotidiens.

Plus de 155.000 déplacements motorisés quotidiens se font en relation avec l'Allemagne et un tiers de ces trajets ont pour destination l'agglomération de la Ville de Luxembourg.

Tandis que d'une manière générale les transports en commun sont fortement utilisés pour les trajets à l'intérieur et vers l'agglomération de la Ville de Luxembourg, leur utilisation depuis l'Allemagne en direction du Luxembourg est loin d'être satisfaisante. En effet, le taux modal des transports en commun depuis l'Allemagne n'est que de 2,4%.

Si la ligne ferroviaire Coblenz-Trèves-Luxembourg offre aux frontaliers en provenance de la région de Trèves et au-delà une jonction ferroviaire directe vers le Grand-Duché de Luxembourg et sa capitale, il n'existe cependant pas de ligne directe de Sarrebruck vers Luxembourg. Afin d'améliorer et d'assurer la connexion entre les réseaux ferrés du Luxembourg et de l'Allemagne du Sud un bus express avec 13 allers-retours par jour relie ces deux villes.

En ce qui concerne la ligne ferroviaire Coblenz-Trèves-Luxembourg, un train par heure desservant tous les arrêts circule actuellement entre Luxembourg et Wasserbillig et deux trains par heure en heure de pointe. Complémentairement un train s'arrêtant également à Wasserbillig circule toutes les heures entre Luxembourg et Trèves, et deux trains en heure de pointe. En heure de pointe certains trains sont prolongés jusqu'à Wittlich ou Cochem. De plus 2 trains internationaux (IC) circulent par jour entre Luxembourg et le Nord de l'Allemagne (Emden).

610.000 voyageurs par an utilisent la liaison ferroviaire entre Luxembourg et Trèves et 205.000 voyageurs par an utilisent la liaison entre Luxembourg et Coblenz qui est un nœud de communication ferroviaire important.

Suite à la suppression par la DB Fernverkehr AG de 3 des 5 IC avec effet au 11 décembre 2011, le Luxembourg a à l'aide de la Rhénanie-Palatinat réussi à substituer l'annulation de ces trains jusqu'à Trèves, avec prolongement d'un aller-retour jusqu'à Coblenz. Dans ce contexte il faut savoir que la DB Fernverkehr exploite ses lignes en autonomie commerciale.

Exposée à la critique suite à la réduction de la desserte, la DB a changé de politique en novembre 2010 en demandant des subsides pour le Fernverkehr à payer en principe par le „Bund“ qui à son tour tente de refiler la facture aux „Länder“.

Cette mesure de substitution constitue une solution provisoire jusqu'au changement d'horaire mi-décembre 2014, à partir duquel fonctionnera le „Rheinland-Pfalz Takt“ qui reliera le Luxembourg à Coblenz toutes les heures et qui permettra d'améliorer substantiellement la liaison avec le réseau ferré allemand.

Alors que du côté allemand les investissements dans l'infrastructure ferroviaire se sont faits rares, le Gouvernement luxembourgeois a investi de manière conséquente dans l'entretien et l'amélioration de la ligne ferroviaire entre Luxembourg et Wasserbillig. Ainsi, 150 millions d'euros ont été investis entre 2000 et 2012. 400 millions d'euros supplémentaires seront investis dans les années à venir, notamment pour l'aménagement de la tête Nord de la gare de Luxembourg, la construction du nouveau viaduc de Pulvermuehle et la mise à double voie du tronçon de ligne entre le viaduc de Pulvermuehle et l'arrêt de Sandweiler-Contern.

Grâce à la mise à double-voie du tronçon de ligne entre Igel et Igel-West la desserte de Coblenz avec 19 allers-retours à partir de décembre 2014 sera possible permettant le croisement de trains sans

s'arrêter. Ainsi, les voyageurs peuvent facilement joindre ce nœud de communication pour les trains de grandes lignes en Allemagne et au-delà vers l'Est de l'Europe.

Le coût du projet est évalué à 19,6 millions d'euros. Le Luxembourg contribuera 8 millions d'euros à ce projet qui sera réalisé en 2014. La dépense est prévue dans la programmation pluriannuelle du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux avec chaque fois 4 millions d'euros pour les années 2013 et 2014.

Le projet englobe les travaux suivants: reconstruction d'ouvrages d'art, murs de soutènement, mesures antibruit, sécurisation de rochers, travaux de terrassement et adaptation des installations d'évacuation d'eau, installations de voie et installations techniques.

\*

#### 4. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat approuve le projet de loi qui vise l'approbation de l'accord relatif à l'extension de la ligne ferroviaire Trèves-Luxembourg sur le tronçon entre la gare d'Igel et Igel-West qui a été signé le 29 octobre 2012 entre les ministres allemand et luxembourgeois des Transports et qui autorise la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur le territoire allemand entre Igel et Igel-West.

Quant à la forme, le Conseil d'Etat constate que le présent accord a été conclu par le Gouvernement, sans qu'il soit fait mention expresse de l'octroi de pleins pouvoirs à cet effet par le Grand-Duc, lequel est appelé seul par la Constitution à faire les traités (art. 37 de la Constitution). Le Conseil d'Etat ignore si en l'occurrence il y a eu désignation d'un plénipotentiaire sur le plan interne, alors que cette formalité présente un préalable constitutionnel indispensable à la conclusion d'un acte international.

Le Ministre a informé la Commission que l'octroi des pleins pouvoirs a bien été accordé par le Grand-Duc.

\*

#### 5. TRAVAUX DE LA COMMISSION

Au cours de leurs réunions des 15 et 22 mai 2013, les membres de la commission parlementaire ont procédé, avec les représentants du Ministère, à des échanges de vues dont il y a lieu de retenir les points saillants suivants:

- les frontaliers allemands ont, d'une manière générale, très peu tendance à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail au Luxembourg. En effet, comme déjà signalé ci-avant, le taux modal des transports en commun depuis l'Allemagne n'est que de 2,4%. Cette situation est notamment due au fait que la région frontalière allemande est très étendue et très diversifiée. La Sarre et la Rhénanie-Palatinat englobent des publics différents et la disparité de l'origine des frontaliers rend la réflexion sur l'optimisation des transports en commun plus compliquée;
- des efforts constants doivent être faits pour améliorer ce *modal-split*. Si le projet de loi sous rubrique contribuera certainement à une optimisation de la situation (en évitant un temps d'arrêt quasiment systématique de 8 à 10 minutes en gare de Trèves), il ne sera en aucun cas suffisant. Dans ce contexte et suite à une question afférente, les responsables du Ministère font savoir que des discussions récurrentes ont lieu depuis de nombreuses années avec les autorités allemandes dans un souci d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire afin de mieux connecter les deux pays. Au cours de ces discussions, la réalisation de plusieurs autres projets, outre celui de la mise à double voie entre Igel et Igel-West, a bien été envisagée. Il est notamment fait mention de l'ancien projet de mise à double voie du pont ferroviaire près de Konz. Les différents projets projetés se sont cependant tous révélés extrêmement coûteux et leur concrétisation a été abandonnée ou remise à plus tard;
- Monsieur le Ministre informe que l'amélioration des connexions transfrontalières reste l'une de ses préoccupations les plus chères et qu'il attache beaucoup d'importance à se doter, en coopération étroite avec les pays voisins, de raccordements ferroviaires internationaux de haute qualité. Dans ce cadre, il met en avant le développement de stratégies communes comme le „Schéma de Mobilité transfrontalière“ (SMOT) déjà élaboré avec les autorités françaises et dont les négociations sont en cours avec les autorités allemandes;

- ensemble avec les autorités sarroises, les responsables luxembourgeois ont examiné, il y a de cela quelques années, la possibilité de construire un axe ferroviaire direct entre Luxembourg et Saarbrücken. Les conclusions de cette analyse ont cependant conclu à la non-faisabilité, pour des raisons financières et pratiques, d'une telle ligne. C'est dans ce contexte qu'un service de bus express très performant, avec 13 allers-retours quotidiens, a été mis en place pour relier ces deux villes et assurer ainsi la connexion entre les réseaux ferrés du Luxembourg et de l'Allemagne du Sud, notamment vers Mannheim, Stuttgart et Munich;
- la ligne ferroviaire Trèves-Gerolstein-Cologne, construite en 1870, est surtout utilisée pour le trafic régional, car elle n'est pas électrifiée et le matériel roulant très léger qui y est utilisé n'est pas adapté à de longs trajets. Les investissements nécessaires pour rendre cette ligne performante, tant d'un point de vue infrastructure qu'exploitation, seraient très importants et il semble peu réaliste qu'un investisseur quelconque s'y engage;
- un accord a été signé entre les CFL et le SPNV (*Schienepersonennahverkehr*) de la Rhénanie-Palatinat dans le cadre du concept *Rheinland-Pfalz Takt 2015*. Cet accord, d'une durée de quinze années, prévoit la desserte de Coblenze à partir de décembre 2014 et les liaisons entre Trèves et Coblenze seront intégralement prises en charge par les autorités allemandes. Dans le contexte de cet accord, les CFL ont fait l'acquisition de huit automotrices à double étage KISS pour un montant de 63,29 millions d'euros. Ces automotrices sont interopérables avec le matériel roulant commandé par la *DB Regio-Südwest* à laquelle a été adjugée l'exploitation du *Rheinland-Pfalz Takt 2015*;
- suite à une question relative à la mise en place de *Park&Ride* dans la région frontalière et si la construction de tels parkings est prévue de notre ou de l'autre côté de la frontière, il est rappelé que des efforts importants sont faits à ce niveau et que l'emplacement de ces parkings est une question de pertinence par rapport aux flux des frontaliers et aux terrains disponibles à proximité des gares. Le SMOT prémentionné en élaboration avec les autorités allemandes devrait donner des indications plus précises à ce sujet;
- d'une manière générale, les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que les autorités luxembourgeoises doivent agir de manière proactive afin d'atteindre à l'horizon 2020 l'objectif d'un partage modal de 25% en faveur des transports en commun. Si Monsieur le Ministre déclare comprendre et adhérer à ces remarques, il rappelle que les investissements réalisés au Luxembourg au niveau de l'infrastructure ferroviaire sont très élevés et que le Grand-Duché ne peut réalistement pas prendre à lui seul en charge les investissements qui devraient être réalisés de l'autre côté de nos frontières.

\*

## 6. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Intitulé*

Etant donné que l'objet du projet de loi porte à la fois sur la participation financière du Luxembourg aux travaux d'infrastructure ferroviaire précités et sur l'approbation de l'accord conclu le 29 octobre 2012, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de compléter l'intitulé du projet de loi en ce sens et de le libeller comme suit:

### 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**

La Commission fait sienne cette proposition.

### Article 1er

L'article 1er prévoit l'approbation de l'accord signé le 29 octobre 2012 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

**Art. 1er.** *Est approuvé le „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Großherzogtums Luxemburg über die Gewährung eines Finanzierungsanteils für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West“, fait à Luxembourg le 29 octobre 2012.*

Le Conseil d'Etat recommande de rédiger comme suit cet article:

**Art. 1er.** *Est approuvé 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.*

La Commission fait sienne cette proposition.

### Article 2

Le paragraphe 1er de l'article 2 autorise le Gouvernement à régler la contribution luxembourgeoise convenue avec l'Etat allemand selon les modalités fixées à cet effet par l'accord. Le paragraphe 2 reprend le montant de la contribution convenue, tandis que le paragraphe 3 précise que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

**Art. 2. 1.** *Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1er.*

*2. Le montant de cette contribution est fixé à 8 (huit) millions d'euros.*

*3. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.*

La Haute Corporation propose d'écrire les trois chiffres arabes 1, 2 et 3 entre parenthèses et de remplacer au paragraphe 2 les termes de „8 (huit) millions d'euros“ par les termes „8.000.000 euros“. La Commission fait siennes ces propositions et l'article 2 se lira donc comme suit:

**Art. 2. (1)** *Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1er.*

*(2) Le montant de cette contribution est fixé à 8.000.000 euros.*

*(3) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.*

\*

## 7. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION PARLEMENTAIRE

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n° 6532 dans la teneur qui suit:

### 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

**Art. 1er.** Est approuvé 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.

**Art. 2.** (1) Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1er.

(2) Le montant de cette contribution est fixé à 8.000.000 euros.

(3) La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

Luxembourg, le 12 juin 2013

*Le Président-Rapporteur,*  
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6532

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 19/06/2013 15:03:18  
 Scrutin: 1  
 Vote: PL 6532 Financ travaux Igel - Igel-West  
 Description: Projet de loi 6532

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

|              | Oui  | Abst | Non | Total |
|--------------|------|------|-----|-------|
| Présents:    | 55   | 0    | 0   | 55    |
| Procuration: | 4    | 0    | 0   | 4     |
| Total:       | 6059 | 0    | 0   | 5960  |

| 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  |               |                    |      |               |

## CSV

|                       |     |                    |                                 |     |                      |
|-----------------------|-----|--------------------|---------------------------------|-----|----------------------|
| Mme Adehm Diane       | Oui |                    | Mme Andrich-Duval Sylv          | Oui |                      |
| 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 |                    | <del>M. Meyers Paul Henri</del> | 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 Arendt Nancy) | M. Weydert Raymond              | Oui |                      |
| M. Wilmes Serge       | Oui |                    | M. Wolter Michel                | Oui | (Mme Mergen Martine) |

## LSAP

|                        |     |                       |                      |     |  |
|------------------------|-----|-----------------------|----------------------|-----|--|
| M. Angel Marc          | Oui |                       | M. Bodry Alex        | Oui |  |
| Mme Dall'Agnol Claudia | Oui | (M. Schreiner Roland) | 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 | (M. Negri Roger)      | Mme Mutsch Lydia     | Oui |  |
| M. Negri Roger         | Oui |                       | M. Scheuer Ben       | Oui |  |
| M. Schreiner Roland    | Oui |                       |                      |     |  |

## DP

|                  |     |  |                     |     |  |
|------------------|-----|--|---------------------|-----|--|
| M. Bauler André  | Oui |  | M. Berger Eugène    | Oui |  |
| M. Bettel Xavier | Oui |  | Mme Brasseur Anne   | Oui |  |
| M. Etgen Fernand | Oui |  | M. Krieps Alexandre | Oui |  |
| M. Meisch Claude | Oui |  | Mme Polfer Lydie    | Oui |  |
| M. Wagner Carlo  | Oui |  |                     |     |  |

## Indépendants

|                   |     |  |                        |     |  |
|-------------------|-----|--|------------------------|-----|--|
| M. Colombera Jean | Oui |  | M. Henckes Jacques-Yve | Oui |  |
|-------------------|-----|--|------------------------|-----|--|

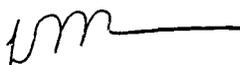
## ADR

|                  |     |  |                       |     |  |
|------------------|-----|--|-----------------------|-----|--|
| M. Gibéryen Gast | Oui |  | M. Kartheiser Fernand | Oui |  |
|------------------|-----|--|-----------------------|-----|--|

## déi Lénk

|                 |     |  |  |  |  |
|-----------------|-----|--|--|--|--|
| M. Urbany Serge | Oui |  |  |  |  |
|-----------------|-----|--|--|--|--|

Le Président:



Le Secrétaire général:



Date: 19/06/2013 15:03:18  
Scrutin: 1  
Vote: PL 6532 Financ travaux Igel -  
Igel-West  
Description: Projet de loi 6532

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

|              | Oui | Abst | Non | Total |
|--------------|-----|------|-----|-------|
| Présents:    | 55  | 0    | 0   | 55    |
| Procuration: | 4   | 0    | 0   | 4     |
| Total:       | 60  | 0    | 0   | 60    |

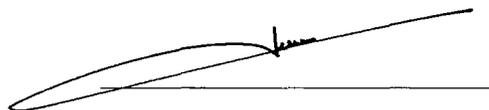
n'ont pas participé au vote: M. Paul-Henri Meyers

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:



6532/03

N° 6532<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**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

\* \* \*

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

(2.7.2013)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 20 juin 2013 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**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

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 19 juin 2013 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 12 mars 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 2 juillet 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

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'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.

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 Treibhausgaseneffekt 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 |             |      |      |      |      |      |      |             |
|                             | <br>Ø 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

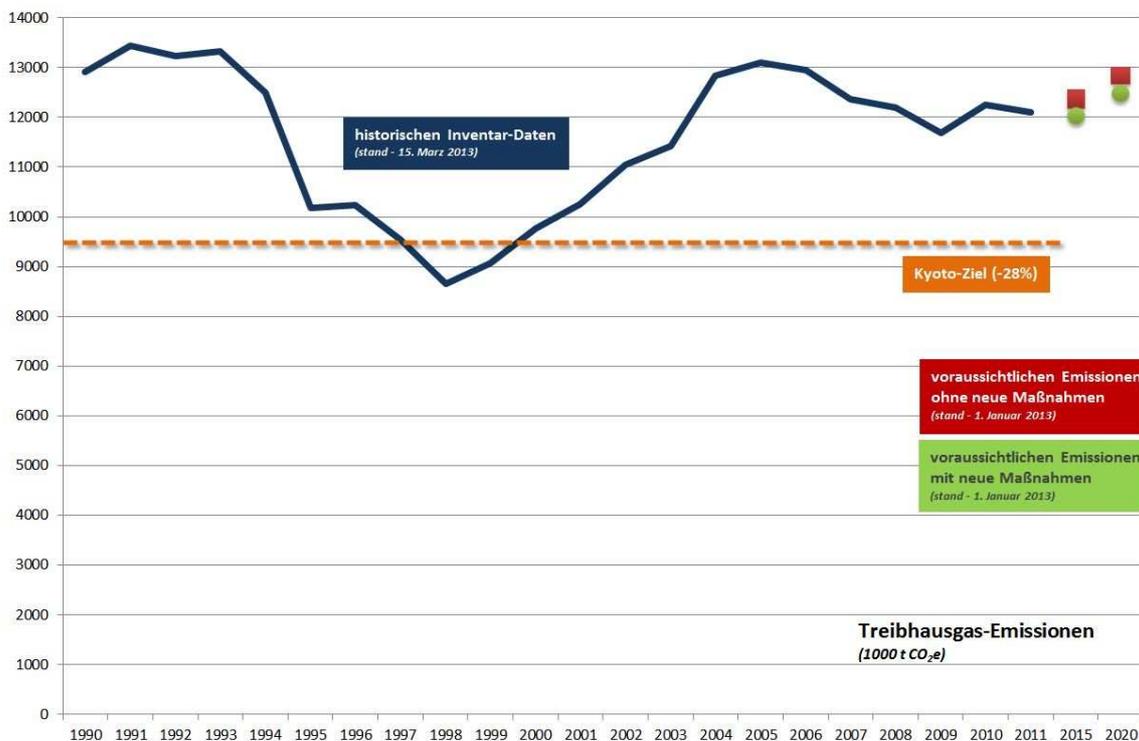
über Emissionsminderungen der Effizienzmaßnahmen aufgrund von Änderungen in den Rahmenbedingungen und verbesserter Umsetzung schon bis 2016 etwas höher als seinerzeit geschätzt ausfallen.

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.

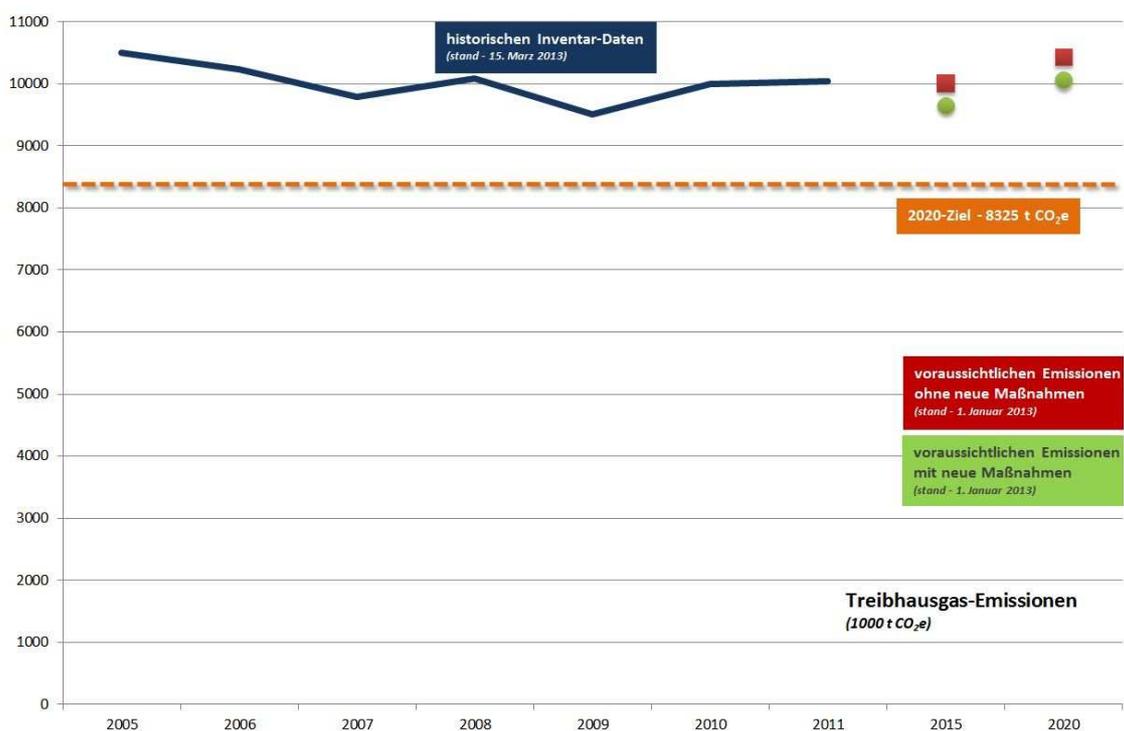
Ohne weiteres Handeln könnten die Emissionen im Jahr 2020 also bis zu 2,1 Mio. t CO<sub>2e</sub> über unser Emissionsbudget von 8,3 Mio. t CO<sub>2e</sub> hinaus anwachsen. Dies wollen wir nicht zulassen. Wir werden daher unser Hauptaugenmerk darauf richten:

- ▶ 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 Gesamtmineralion 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<br>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<br>2013-2014<br><br>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<br>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<br>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<br>2014-2015<br>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<br>2013<br>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.<br>• 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 Nachhaltigkeits-zertifizierung 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 Nachhaltigkeits-kommission | <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 ökonometrischen 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....).<br><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

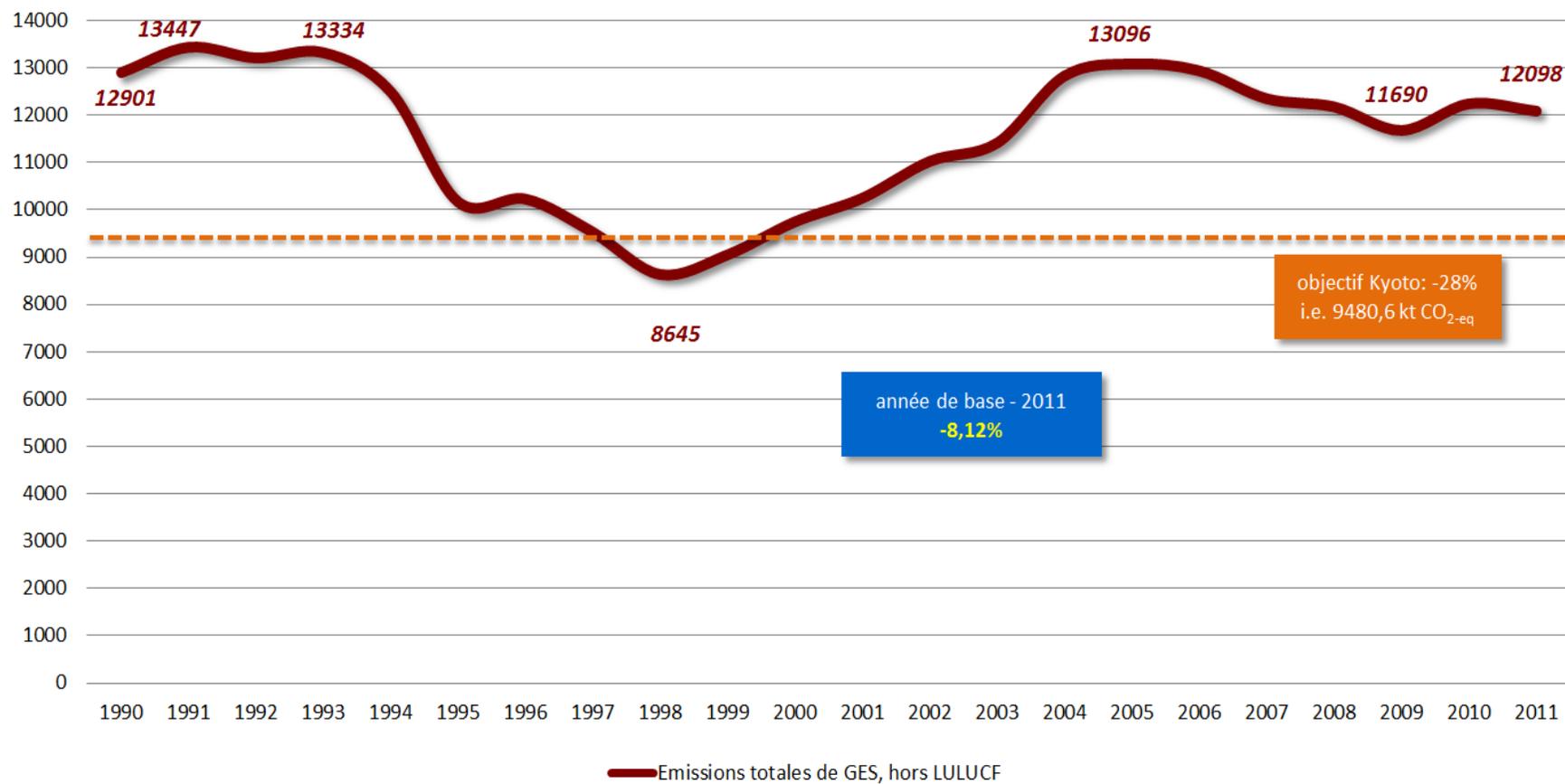
- **Partenariat für Umwelt-und Klimaschutz:**
  - intensiver Informations-, Diskussions- und Meinungsbildungsprozess
  - Vertreter von Regierung, Unternehmen, Gewerkschaften, Gemeinden und NGOs
  - Steuerungsgruppe und 5 themenspezifischen Arbeitsgruppen
  - Erörterung von :
    - langfristige strategische 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

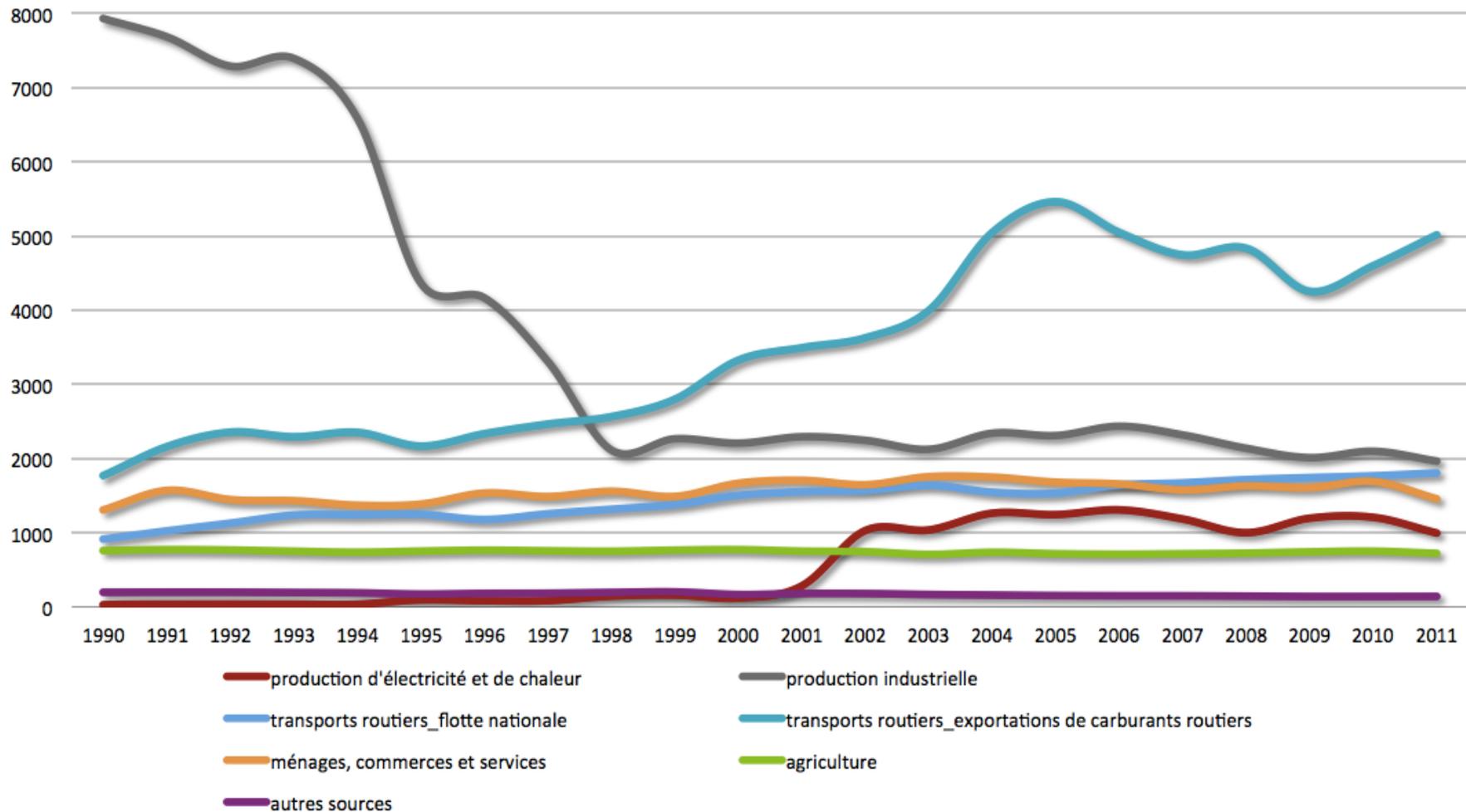
# Entwicklung der Treibhausgasemissionen 1990-2011

(1.000 Tonnen)



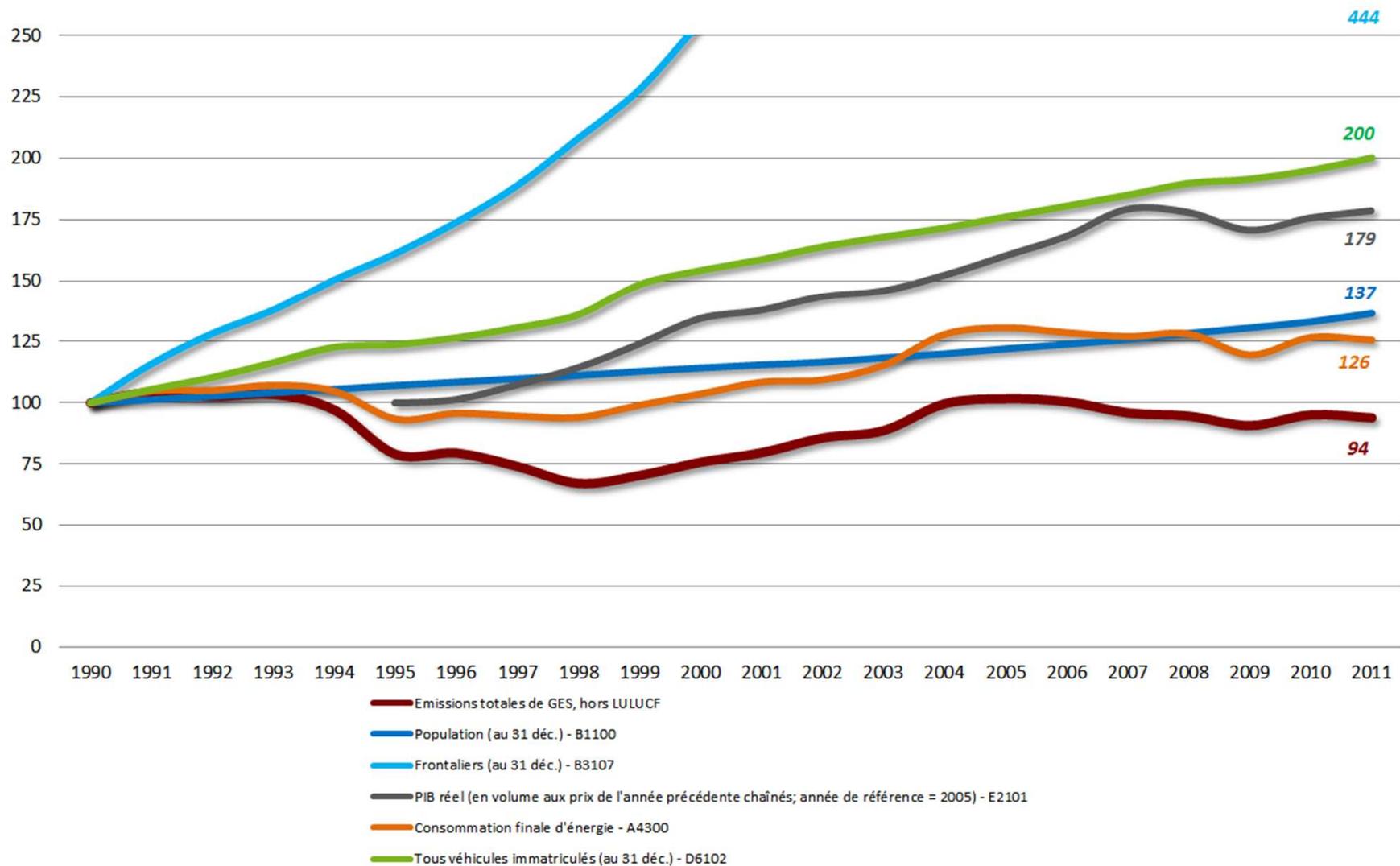
# Entwicklung der Treibhausgasemissionen 1990-2011

(1.000 Tonnen)



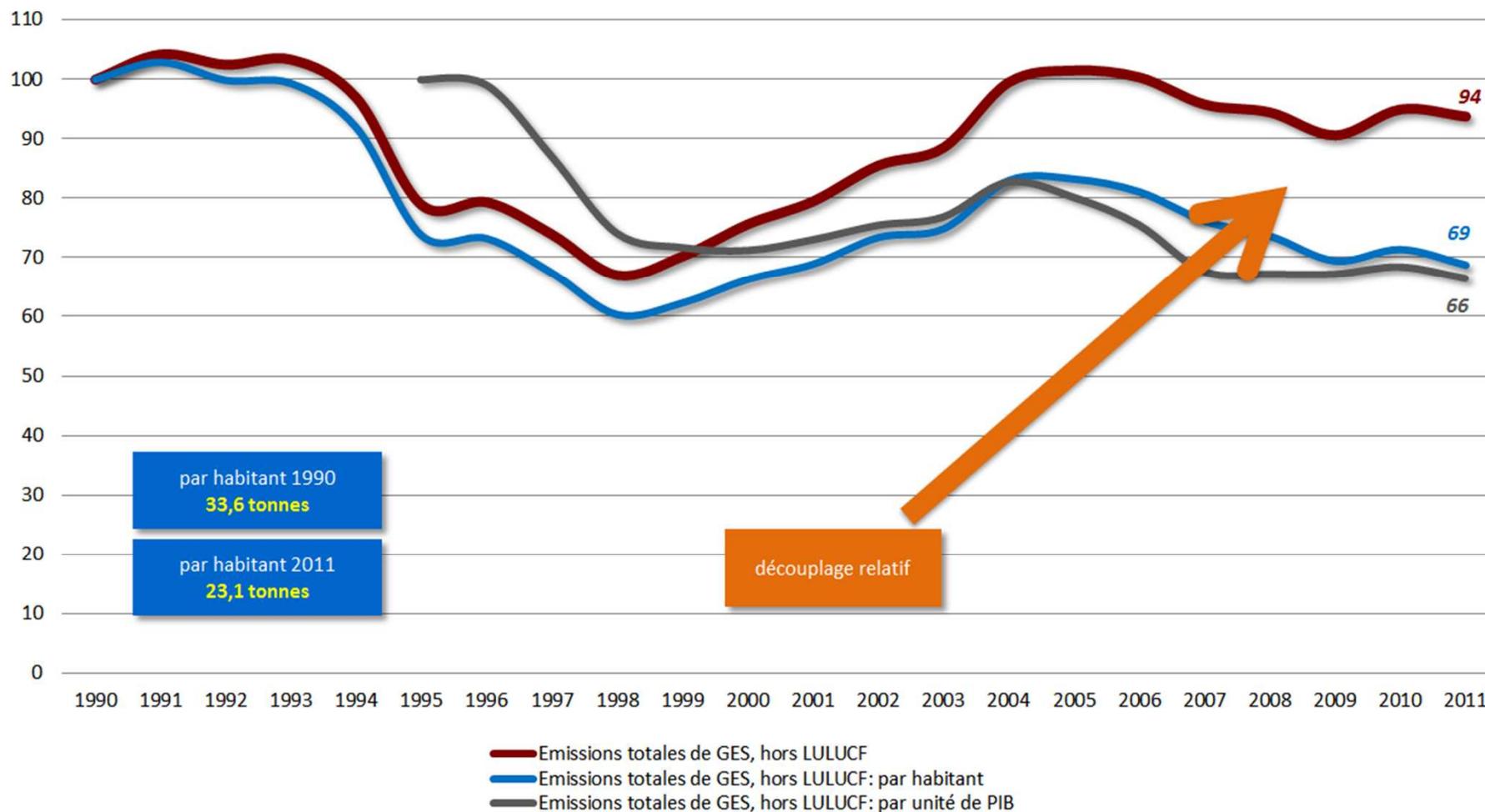
# Entwicklung Treibhausgasemissionen / Energieverbrauch / Bevölkerung 1990-2011

(1990 = 100 ausser BIP : 1995 = 100)



# Entwicklung Treibhausgasemissionen pro Kopf / BIP

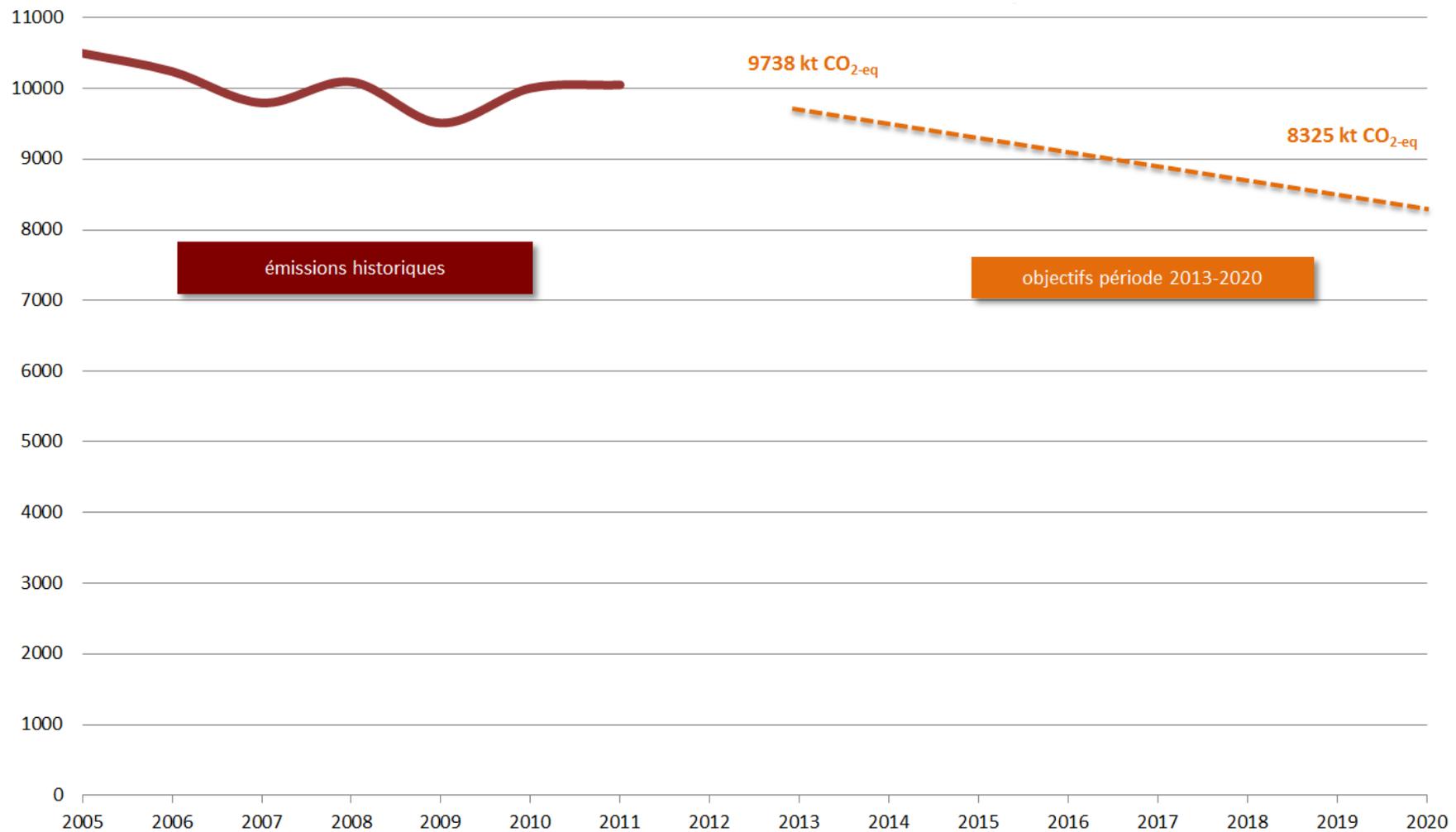
(1990 = 100 ausser BIP : 1995 = 100)



6532 - Dossier consolidé : 89



# 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 Altbauanierung
      - 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 Heizungsmonteure 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*





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 15 mai 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 20 mars 2013 et du 2 mai 2013
2. 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  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6477 Projet de loi modifiant
  1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;
  2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière
  3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement; et
  4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
  
- Echange de vues avec des représentants du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises (SYVICOL)
4. Divers

\*

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

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

Mme Anouk Ensch, M. Claude Origer, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Mireille Colbach, M. Emile Eicher, M. Jean-Pierre Klein, M. Paul Weidig,  
du SYVICOL

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 20 mars 2013 et du 2 mai 2013**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

**2. 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**

Monsieur le Président-Rapporteur présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet l'approbation de l'accord relatif à la contribution par le Luxembourg aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West. Cet accord, qui a été signé le 29 octobre 2012 par les ministres allemands et luxembourgeois des Transports, concerne les travaux de modernisation du réseau ferré allemand sur la ligne Luxembourg-Trèves afin d'améliorer la qualité du transport par rail sur cette tranchée, d'en augmenter la capacité et d'encourager les frontaliers allemands à utiliser les transports publics. Les frais totaux du projet sont évalués à 19,6 millions d'euros, dont 8 millions d'euros seront pris en charge par l'Etat luxembourgeois. La dépense est prévue dans la programmation pluriannuelle du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux avec chaque fois 4 millions d'euros pour les années 2013 et 2014. Le début des travaux aux termes de l'accord est fixé à 2013 et la fin des travaux est fixée à 2014. L'article 9 de l'accord stipule que celui-ci entrera en vigueur dès que les autorités allemandes seront informées de l'adoption du présent projet de loi.

Dans son avis du 12 mars 2013, le Conseil d'Etat constate que l'accord a été conclu par le Gouvernement luxembourgeois, sans qu'il soit fait mention expresse de l'octroi de pleins pouvoirs à cet effet par le Grand-Duc, lequel est seul appelé par l'article 37 de la Constitution à faire les traités. Le Conseil d'Etat souhaite recevoir la confirmation de la désignation d'un plénipotentiaire sur le plan interne, car cette formalité présente un préalable constitutionnel indispensable à la conclusion d'un acte international. A la demande des membres de la commission parlementaire, la représentante du Ministère fournit une copie de la désignation de Monsieur le Ministre Claude Wiseler en tant que plénipotentiaire pour la signature dudit accord. Cette copie est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal.

**Examen des articles**

Intitulé

Etant donné que l'objet du projet de loi porte à la fois sur la participation financière du Luxembourg aux travaux d'infrastructure ferroviaire précités et sur l'approbation de l'accord conclu le 29 octobre 2012, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de compléter l'intitulé du projet de loi en ce sens et de le libeller comme suit :

#### *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 ».*

La Commission fait sienne cette proposition.

#### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> prévoit l'approbation de l'accord signé le 29 octobre 2012 et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

**Art. 1er.** *Est approuvé le „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Großherzogtums Luxemburg über die Gewährung eines Finanzierungsanteiles für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West“, fait à Luxembourg le 29 octobre 2012.*

Le Conseil d'Etat recommande de rédiger comme suit cet article :

**Art. 1er.** *Est approuvé 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.*

La Commission fait sienne cette proposition.

#### Article 2

Le paragraphe 1er de l'article 2 autorise le Gouvernement à régler la contribution luxembourgeoise convenue avec l'Etat allemand selon les modalités fixées à cet effet par l'accord. Le paragraphe 2 reprend le montant de la contribution convenue, tandis que le paragraphe 3 précise que les dépenses afférentes seront imputées sur le Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

- Art. 2.** *1. Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1er.*
- 2. Le montant de cette contribution est fixé à 8 (huit) millions d'euros.*
- 3. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.*

La Haute Corporation propose d'écrire les trois chiffres arabes 1, 2 et 3 entre parenthèses et de remplacer au paragraphe 2 les termes de « 8 (huit) millions d'euros » par les termes « 8.000.000 euros ».

La Commission fait siennes ces propositions et l'article 2 se lira donc comme suit :

**Art. 2.** (1) *Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1er.*

(2) *Le montant de cette contribution est fixé à 8.000.000 euros.*

(3) *La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.*

\*

La représentante du Ministère présente le document repris en annexe 2 du présent procès-verbal et fait savoir aux membres de la commission parlementaire que l'axe Luxembourg-Saarbrücken n'offre pas de ligne ferroviaire directe vers Luxembourg et que, pour cette raison, un bus express avec 13 allers-retours quotidiens relie ces deux villes et assure ainsi la connexion entre les réseaux ferrés du Luxembourg et de l'Allemagne du Sud. Par contre, les frontaliers en provenance de la région de Trèves bénéficient d'une jonction ferroviaire directe vers le Luxembourg par le biais de la ligne Coblenze-Trèves-Luxembourg. De l'exposé de la représentante du Ministère, il peut encore être retenu ce qui suit :

- actuellement, un train par heure circule entre Luxembourg et Wasserbillig, et deux trains par heure aux heures de pointe. Les trains desservent tous les arrêts. Un train circule toutes les heures entre Luxembourg et Trèves, et deux trains aux heures de pointe. Ces trains s'arrêtent également à Wasserbillig. Aux heures de pointe, certains trains sont prolongés jusqu'à Wittlich ou Cochem. En complément, deux trains internationaux circulent quotidiennement entre Luxembourg et le Nord de l'Allemagne ;
- Suite à la suppression par la DB Fernverkehr, en décembre 2011, de 3 des 5 trains internationaux circulant quotidiennement entre Luxembourg et le Nord de l'Allemagne, le Luxembourg a à l'aide de la Rhénanie-Palatinat réussi à substituer l'annulation de ces trains jusqu'à Trèves, avec prolongement d'un aller-retour jusqu'à Coblenze. Cette mesure de substitution constitue une solution provisoire jusqu'en décembre 2014, date à partir de laquelle fonctionnera le Rheinland-Pfalz Takt qui reliera le Luxembourg à Coblenze toutes les heures et qui permettra d'améliorer substantiellement la liaison avec le réseau ferré allemand ;
- la desserte de Coblenze avec 19 allers-retours journaliers à partir de décembre 2014 sera possible grâce à la mise à double-voie du tronçon de ligne entre Igel et Igel-West permettant le croisement de trains ; elle fournira une excellente base de départ pour les déplacements ferroviaires à partir de Coblenze, qui est un nœud de communication pour les trains de grandes lignes en Allemagne et au-delà vers l'Est de l'Europe ;
- le Gouvernement luxembourgeois a investi de manière conséquente dans l'entretien et l'amélioration de la ligne ferroviaire entre Luxembourg et Wasserbillig. Ainsi, 150 millions d'euros ont été investis entre 2000 et 2012. 400 millions d'euros supplémentaires seront investis dans les années à venir, notamment pour l'aménagement de la tête Nord de la gare de Luxembourg, la construction du nouveau viaduc de Pulvermuehle et la mise à double voie du tronçon de ligne entre le viaduc de Pulvermuehle et l'arrêt de Sandweiler-Contern.

\*

Suite à cet exposé, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- plusieurs membres de la Commission sont d'avis que de nombreux efforts devront encore être faits afin d'améliorer le taux modal des transports en commun. En effet, alors que d'une manière générale les transports en commun sont beaucoup utilisés pour les trajets à l'intérieur et vers l'agglomération de la Ville de Luxembourg, leur utilisation depuis l'Allemagne en direction du Luxembourg n'est que de 2,4% ;
- d'une manière générale, il est constaté que le projet de loi sous rubrique, s'il s'agit bien évidemment d'un projet à saluer, n'est en aucun cas suffisant. Dans ce contexte, il est donc décevant de constater que, du côté allemand, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire soient devenus si rares ;
- suite à une question relative à la mise en place de *Park&Ride* dans la région frontalière et si la construction de tels parkings est prévue de notre ou de l'autre côté de la frontière, il est rappelé que des efforts importants sont faits à ce niveau et que l'emplacement de ces parkings est une question de pertinence par rapport aux terrains disponibles à proximité des gares ;
- la question de la non-exploitation de la ligne ferroviaire Trèves-Gerolstein-Cologne construite en 1870 sera abordée au cours d'une prochaine réunion. Au cours de cette même réunion, des explications détaillées seront fournies sur les 19 allers-retours journaliers dans le cadre du Reinland-Pfalz Takt, respectivement sur les deux trains de renfort pendant les heures de pointe, ainsi que des précisions sur les études et statistiques qui ont mené à la décision de prévoir ces 19 allers-retours quotidiens.

### **3. 6477    Projet de loi modifiant**

**1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;**

**2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière ;**

**3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ; et**

**4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement**

Les représentants du SYVICOL exposent leurs commentaires vis-à-vis du projet de loi sous rubrique. Pour le détail exhaustif de ces commentaires, il est prié de se référer au document parlementaire 6477<sup>3</sup>. En résumé, il peut être retenu ce qui suit :

- le SYVICOL félicite les auteurs du projet de loi pour leur approche visant à renforcer le rôle des communes dans le domaine de la protection de la nature et de la préservation de la biodiversité ;
- il salue l'intention des auteurs de simplifier un certain nombre de démarches administratives et de procédure, concernant notamment les projets de modification de la délimitation de la zone verte, la levée de l'interdiction formelle de destruction des

biotopes à l'intérieur du périmètre d'agglomération ou la désignation des zones protégées d'importance communale ;

- le SYVICOL approuve également le fait que le projet de loi accorde aux autorités publiques un droit de préemption sur les terrains ayant fait l'objet d'un classement en zone protégée et introduise un système numérique d'évaluation de la valeur écologique des biotopes ;
- néanmoins, le SYVICOL constate que de nombreuses obligations seront imposées aux communes sans que l'on puisse mesurer leur impact réel sur le budget communal et sans aucune contrepartie financière, ce qui fait craindre aux communes de se voir confronter à des difficultés à remplir ces nouvelles obligations.

Sur le fond, les critiques formulées par le SYVICOL à l'encontre du projet de loi peuvent s'organiser autour de quatre axes principaux :

1. Un manque de précision et de lisibilité du texte : Le SYVICOL regrette l'absence à l'article 3 de la future loi de plusieurs définitions qui auraient pu y figurer par exemple la définition de l'utilité publique, qui a remplacé la notion d'intérêt général, des pesticides ou encore des herbicides.

Le SYVICOL constate encore que les auteurs du projet de loi ont omis de préciser les modalités pratiques relatives à la notice d'impact en cas d'atteinte à une zone verte ou à une zone protégée d'intérêt communautaire (futurs articles 12 et 12*bis*) ou de déterminer l'organisation et le fonctionnement du registre pour l'enregistrement des mesures compensatoires créé par le nouvel article 57*quater*.

De même, faute pour les auteurs du projet de loi d'avoir explicité quel pouvoir préemptant peut exercer son droit de préemption sur quelles zones, le recours des communes à ce mécanisme introduit au futur article 52*bis* risque de s'avérer difficile en pratique.

Concernant le futur article 57 de la loi, l'absence de critères objectifs à la base de la décision du ministre pour imposer l'endroit, le lieu, le délai ou la durée des mesures compensatoires à réaliser entraîne une insécurité juridique pour les demandeurs d'autorisation.

Enfin, le SYVICOL a relevé un certain nombre d'incohérences entre des articles du projet de loi et d'erreurs matérielles qu'il convient de rectifier.

2. Un défaut de cohérence du texte par rapport à la législation existante : Le SYVICOL regrette le manque de lisibilité de la procédure d'approbation du plan d'aménagement général en cas de modification de la délimitation de la zone verte telle que prévue à l'article 5 de la future loi et souhaite une harmonisation de cette procédure avec l'approbation ministérielle requise à l'article 12 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 sur l'aménagement communal et le développement urbain.

Le SYVICOL constate également des différences substantielles au niveau des procédures de consultation du public prévues aux futurs articles 12*bis*, 34*bis*, 37 et 42 et appelle à la mise en place d'une procédure uniformisée d'information et de participation des citoyens.

3. Un effort de simplification administrative relatif : Le SYVICOL constate que l'objectif de simplification administrative affiché par les auteurs du projet de loi n'a pas toujours été atteint, que ce soit au niveau des demandeurs d'autorisation qui peuvent se voir réclamer 4 exemplaires de leur dossier pour une prise de décision ministérielle (article 8), au niveau de la création des zones protégées agréées (articles 48*bis* à *sexies*), ou de la double approbation ministérielle requise pour la réalisation des mesures compensatoires préalables (article 57*quater*).

En ce qui concerne la procédure de désignation d'une zone protégée d'importance communale (futur article 48), la tutelle du ministre subsiste nonobstant le fait que l'opportunité de la décision de classement appartient aux responsables communaux.

4. Une large marge de manœuvre laissée au pouvoir exécutif : Le SYVICOL note qu'à plusieurs reprises les auteurs du projet de loi ont eu recours à la formulation « le ministre peut » ou « un règlement grand-ducal peut » et le SYVICOL se demande s'il ne devrait pas s'agir d'une obligation, de sorte que le ministre « établit » un cadastre des biotopes (article 17*bis*) et « un règlement grand-ducal définit » les modalités du système numérique d'évaluation et de compensation (article 57*ter*).

Par ailleurs, le ministre dispose d'un important pouvoir d'appréciation puisqu'il peut discrétionnairement déroger aux dispositions de la loi en faveur d'un demandeur d'autorisation, par exemple concernant la simultanéité des mesures compensatoires à réaliser (article 17). Or, le SYVICOL se demande s'il ne faudrait pas prévoir des critères permettant d'accorder ces dérogations tel que cela est limitativement prévu à l'article 33 de la future loi.

Les responsables du SYVICOL passent ensuite en revue les différents articles du projet de loi qui suscitent des commentaires de leur part :

#### Article 3 du texte coordonné (article 2 du projet de loi)

Cet article concerne l'introduction de nouvelles définitions et la modification des définitions existantes. Le SYVICOL est d'avis que les auteurs du projet de loi auraient pu compléter cet article avec une définition des herbicides visés à l'article 8*bis* ou des pesticides visés à l'article 44.

#### Article 4 du texte coordonné (article 6 du projet de loi)

Cet article concerne l'approbation par le ministre ayant l'environnement dans ses attributions de la délimitation de la zone verte. Dans son avis du 26 février 2013, le Conseil d'Etat émet une opposition formelle par rapport au principe d'une approbation partielle du PAG par le ministre ayant l'environnement dans ses attributions. Le SYVICOL émet quant à lui les remarques suivantes :

- il voit un problème de lisibilité et d'articulation du texte avec les dispositions de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. En effet, il existe une incertitude sur le moment auquel le ministre ayant l'environnement dans ses attributions devra avoir statué sur la délimitation de la zone verte, étant donné que plusieurs hypothèses de reclassement sont prévues dans la loi précitée du 19 juillet 2004 ;
- étant donné que l'on se trouve en présence de deux procédures d'approbation ministérielle distinctes mais néanmoins concomitantes, le SYVICOL soutient la proposition du Conseil d'Etat d'intégrer ces dispositions dans la loi modifiée du 19 juillet 2004 et d'associer le ministre ayant l'environnement dans ses attributions aux décisions prises par le ministre ayant les affaires communales dans ses attributions sur la délibération du conseil communal et les réclamations subséquentes.

#### Article 8 du texte coordonné (article 8 du projet de loi)

Cet article concerne la possibilité pour l'administration de la gestion de l'eau d'exiger 4 exemplaires supplémentaires de la demande d'autorisation. De l'avis du SYVICOL, cette disposition est contraire à l'objectif de simplification administrative. Une solution pourrait consister à numériser les demandes d'autorisation qui parviennent à l'administration, respectivement à exiger du demandeur d'autorisation qu'il fournisse une version électronique de son dossier.

#### Article 8*bis* du texte coordonné (article 9 du projet de loi)

Cet article concerne l'interdiction de l'épandage d'herbicides. Comme déjà évoqué ci-dessus, le SYVICOL est d'avis que la définition du terme « herbicides » fait défaut et se demande en outre ce qu'il en est des autres produits phytosanitaires nocifs pour l'environnement, comme les pesticides, insecticides ou fongicides.

#### Article 10 du texte coordonné (article non modifié par le projet de loi)

Cet article concerne les restrictions en matière de construction pour les immeubles situés en zone verte. D'après le SYVICOL, cet article est source d'insécurité juridique pour les propriétaires d'un immeuble situés en zone verte, qui peuvent se voir contraints de modifier l'aspect extérieur de leur construction pour qu'elle s'harmonise à l'environnement. Ce faisant, lesdits propriétaires sont livrés à l'arbitraire du ministre, car la loi ne précise pas les critères pour déterminer quand une construction est censée être intégrée harmonieusement dans son environnement. Le SYVICOL plaide pour l'introduction d'une certaine flexibilité par rapport à l'obligation de solliciter une autorisation du ministre ayant l'environnement dans ses attributions pour toute modification extérieure d'une construction existante en zone verte.

#### Article 12 du texte coordonné (article 10 du projet de loi)

Cet article concerne l'étude d'impact en cas d'atteinte à une zone verte. Dans son avis du 26 février 2013, le Conseil d'Etat émet des réserves sur le fait que la notice d'impact est à charge du demandeur d'autorisation et payée par lui. Le SYVICOL partage l'avis du Conseil d'Etat que l'appréciation sur les éléments naturels, les paysages et les habitats des effets successifs d'aménagements ou d'ouvrages à réaliser en zone verte est de la responsabilité des pouvoirs publics, et qu'il n'appartient pas au demandeur d'autorisation de supporter ces frais.

#### Article 12bis du texte coordonné (article 11 du projet de loi)

Cet article concerne l'étude des incidences sur l'environnement en cas d'atteinte à une zone protégée d'intérêt communautaire. Dans son avis du 26 février 2013, le Conseil d'Etat estime que le texte de l'article est incompréhensible et doit être clarifié. Quant au SYVICOL, il remarque que, dans la mesure où l'alinéa 1er prévoit que lorsqu'un plan ou projet est susceptible de porter atteinte à une zone protégée d'intérêt communautaire, il fait l'objet d'une évaluation de ses incidences sur la zone, une notice d'évaluation des incidences (alinéa 2) n'est a priori pas nécessaire. Si l'alinéa 2 est maintenu, il doit être réécrit, car il contient plusieurs erreurs matérielles.

Le SYVICOL note en outre que le texte prévoit que le demandeur d'autorisation doit fournir « une description de la nature, de l'ampleur et de la planification dans le temps des mesures compensatoires requises ». Or, c'est au ministre de dire quelles mesures compensatoires il entend imposer au demandeur d'autorisation.

Le SYVICOL estime qu'il faut une harmonisation de la procédure de consultation du public et juge intéressante la suggestion du Conseil d'Etat de le faire dans une loi spéciale à laquelle les différentes lois prévoyant une consultation ou une information du public pourraient se référer.

#### Article 17 du texte coordonné (article 13 du projet de loi)

Cet article concerne l'interdiction de destruction des habitats et biotopes renseignés aux annexes 1 et 9. Le SYVICOL se demande pourquoi les auteurs du projet de loi ont prévu la possibilité de déroger à l'interdiction de réduire, détruire ou détériorer certains habitats et biotopes dans un but d'utilité publique, alors que l'article 33 accorde déjà cette faculté au ministre.

Les auteurs du projet de loi ont introduit le principe de la simultanéité entre l'action de destruction et la réalisation des mesures compensatoires, tout en accordant au ministre la possibilité d'y déroger. Le SYVICOL s'interroge dès lors sur la force obligatoire de ce principe.

En outre, étant donné que le projet de loi prévoit la possibilité de réaliser des mesures compensatoires préalables, ce cas de figure devrait également être appréhendé, et non seulement la simultanéité qui peut parfois être difficile à mettre en œuvre.

#### Article 17bis du texte coordonné (article 14 du projet de loi)

Cet article concerne l'établissement d'un cadastre des biotopes ou des habitats protégés. Le SYVICOL note qu'en application du règlement grand-ducal du 28 juillet 2011 concernant le contenu de l'étude préparatoire d'un plan d'aménagement général d'une commune, les communes ont l'obligation de dresser un cadastre des biotopes. Il se demande s'il s'agit du même cadastre que celui visé par le nouveau texte. Si tel est le cas, l'établissement d'un tel cadastre devrait s'imposer au ministre et une mise à jour de ce cadastre assortie d'un délai devrait également être prévue. Au contraire, s'il s'agit de créer un nouveau cadastre, l'obligation imposée aux communes par le précédent règlement du 28 juillet 2011 pourrait être supprimée.

#### Article 33 du texte coordonné (article non modifié par le projet de loi)

Cet article concerne la faculté donnée au ministre d'accorder des dérogations dans un but scientifique ou d'utilité publique. Comme déjà mentionné ci-dessus, les auteurs du projet de loi ont remplacé de manière générale la notion d'intérêt général par celle plus restrictive d'utilité publique. Si le SYVICOL approuve ce changement à cet endroit du texte, il propose de définir l'utilité publique à l'article 3 de la future loi.

#### Article 34bis du texte coordonné (article 16 du projet de loi)

Cet article concerne la consultation du public sur le projet de désignation d'une zone spéciale de conservation ou d'une zone de protection spéciale. Le SYVICOL note que d'après les auteurs du projet de loi, seules les observations de nature scientifique devraient être considérées. Le SYVICOL est quant à lui d'avis que, si l'on décide de consulter le public, alors toutes les observations devraient être prises en considération, et ce en fonction de leur pertinence et non de leur nature.

#### Article 37 du texte coordonné (article 19 du projet de loi)

Cet article concerne la compétence du ministre pour décider des mesures de conservation nécessaires à chaque zone Natura 2000. Étant donné que la mise en œuvre de ces mesures de conservation, voire d'un plan de gestion, repose de fait sur les communes, sous le contrôle de l'administration de la nature et des forêts, il serait utile d'associer les communes à la prise de décision respectivement à l'élaboration de ces plans.

#### Article 38 du texte coordonné (article 20 du projet de loi)

Cet article concerne la contribution de l'État et des communes à la protection des zones Natura 2000 et à la cohérence écologique du réseau. Dans son avis du 26 février 2013, le Conseil d'État estime que l'article est à clarifier et demande à ce que soient prévus les moyens nécessaires pour les communes leur permettant de remplir ces nouvelles obligations.

Quant au SYVICOL, il ne peut être d'accord avec la rédaction actuelle du texte. En effet, la nature de ces nouvelles obligations reste encore à déterminer et les auteurs du projet de loi ne précisent pas les moyens financiers nécessaires pour y parvenir. En outre, le SYVICOL

regrette l'absence d'une fiche financière décrivant l'impact administratif et financier du projet de loi, ce d'autant plus que le caractère normatif de cet article est difficile à saisir. Le SYVICOL rappelle son souhait d'inscrire le principe de connexité dans la Constitution.

#### Article 42 du texte coordonné (article 22 du projet de loi)

Cet article concerne l'enquête publique dans le cadre de la désignation des zones protégées d'intérêt national. Le SYVICOL émet ici la même remarque que précédemment sur la procédure de consultation du public. Il est d'avis que les réclamations devraient être adressées par écrit au collège des bourgmestre et échevins.

#### Article 44 du texte coordonné (article 23 du projet de loi)

Cet article concerne les charges et servitudes pouvant grever les terrains sis en zone protégée d'intérêt national. Le SYVICOL se rallie à la position du Conseil d'Etat qui demande à la fois de définir les pesticides et la notion de substances similaires.

#### Article 48 du texte coordonné (article 27 du projet de loi)

Cet article concerne la désignation des zones protégées d'importance communale. Dans son avis du 26 février 2013, le Conseil d'Etat émet de nombreuses réserves au sujet du dernier alinéa qui règle un éventuel conflit entre deux règlements. De l'avis du SYVICOL, l'approbation du ministre doit se limiter à la délibération du conseil communal et le principe de l'autonomie communale s'oppose à ce que le ministre donne son autorisation préalable sur le dossier de classement. Le Conseil supérieur pour la protection de la nature et des ressources naturelles pourrait être sollicité en son avis par le collège des bourgmestre et échevins avant la désignation d'un bureau d'études. Le SYVICOL est d'avis que les communes sont à même d'apporter le soin nécessaire à leur réglementation afin que des dispositions ne soient pas contradictoires entre elles et qu'en tout état de cause, il n'appartient pas à la loi de régler un éventuel conflit entre deux règlements communaux, ce d'autant plus que le critère retenu de la sévérité n'est pas satisfaisant et est source d'insécurité juridique d'après le Conseil d'Etat.

#### Articles 48bis à 48sexies du texte coordonné (article 28 du projet de loi)

Cet article concerne la création de zones protégées agréées. Dans son avis du 26 février 2013, le Conseil d'Etat émet de fortes réserves quant à l'opportunité de créer un nouveau statut de protection. Le SYVICOL, à l'instar du Conseil d'Etat et des chambres professionnelles, est défavorable à la création de telles zones, susceptibles d'entraver la politique d'aménagement et de développement des communes, et met en doute la plus-value qui pourrait en résulter par rapport aux autres zones protégées existant déjà dans la législation. Le SYVICOL a émis l'idée que les particuliers intéressés se voient octroyer le droit de proposer des zones à protéger aux communes qui sont l'interlocuteur le plus proche des citoyens, et même d'élargir l'initiative de la création d'une telle zone à chaque conseiller communal, respectivement aux associations ou syndicats intercommunaux œuvrant dans le domaine de la protection. Le Conseil d'Etat est également favorable à cette idée.

#### Article 51 du texte coordonné (article 29 du projet de loi)

Cet article concerne le plan national concernant la protection de la nature. Ce plan définissant notamment la contribution des communes lors de sa mise en œuvre concrète, il devra être pris en accord avec les communes, et pas seulement « en collaboration » avec elles.

#### Articles 52bis à 52undecies du texte coordonné (article 31 du projet de loi)

Cet article concerne le droit de préemption de l'Etat et des communes sur les terrains sis dans des zones protégées ou dans les réserves foncières de compensation environnementale. Le SYVICOL constate que les auteurs du projet de loi ont omis de définir clairement quelle entité jouit d'un droit de préemption sur quels terrains. Or, en l'état actuel du texte, les communes se verraient en pratique souvent dans l'impossibilité matérielle d'exercer leur droit de préemption, l'Etat étant dans tous les cas prioritaire, et le délai pour exercer le droit de préemption étant le même pour tous les pouvoirs préemptant. Etant donné qu'il convient d'éviter au maximum les hypothèses d'un concours de pouvoirs préemptant et afin de permettre aux communes d'exercer leur droit de préemption de manière effective, le SYVICOL propose une répartition des terrains objets des droits de préemption introduits par le projet de loi avec pour objectif la cohérence de la politique en matière d'environnement.

Concernant les surfaces approuvées par le ministre sur base de l'article 57<sup>quater</sup>, le SYVICOL ne voit pas la nécessité de faire peser un droit de préemption sur ces terrains qui appartiennent à l'Etat ou aux communes. Par contre, ce droit de préemption serait justifié en cas d'octroi de la possibilité de créer des réserves foncières de compensation environnementale à des entreprises privées, de sorte que la position du SYVICOL dépend des clarifications à apporter à l'article 57<sup>quater</sup>.

Le SYVICOL rappelle qu'il s'est prononcé contre la création de zones protégées agréées, de sorte qu'elles ne sont pas concernées par un éventuel droit de préemption.

Chaque pouvoir public doit pouvoir jouir à l'exclusion de tout autre, de son droit de préemption sur la zone désignée par lui : ainsi, la commune disposera seule d'un droit de préemption sur les zones protégées d'importance communale, et l'Etat sur les zones protégées d'importance nationale. En cas de superposition entre une zone protégée d'importance communale et d'une zone protégée d'importance nationale, le SYVICOL préconise d'accorder un droit de préemption prioritaire à la commune et en ordre subsidiaire à l'Etat, la commune étant la mieux placée pour apprécier l'opportunité de l'exercice du droit de préemption au regard de sa politique de protection de l'environnement et dans le respect des objectifs définis par la loi.

Dans l'hypothèse du maintien de plusieurs pouvoirs préemptant, il y aurait lieu de fixer un délai endéans lequel le pouvoir préemptant prioritaire notifiera son intention de ne pas préempter au pouvoir préemptant secondaire afin de lui permettre d'exercer son droit, respectivement de rallonger le délai au profit du pouvoir préemptant secondaire après l'expiration du délai d'un mois.

Le SYVICOL plaide pour un rallongement du délai endéans lequel les pouvoirs préemptant doivent faire connaître au notaire instrumentaire sa décision d'exercer le droit de préemption, le délai d'un mois n'étant pas réaliste.

Pour finir, le SYVICOL estime que les ventes publiques devraient être incluses dans le champ d'application du projet de loi.

#### Article 57 du texte coordonné (article 34 du projet de loi)

Cet article concerne les modalités d'exécution des mesures compensatoires. Dans son avis du 26 février 2013, le Conseil d'Etat émet une opposition formelle à la cession gratuite des terrains sur lesquels ont été réalisées des mesures compensatoires.

Si le SYVICOL approuve le fait d'imposer un délai pour la réalisation des mesures compensatoires, il ne peut accepter que le ministre détermine seul l'endroit où elles devront être réalisées sans précision de critères objectifs (par exemple, même secteur écologique ou à défaut secteur limitrophe, terrain contenant des biotopes et habitats de valeur écologique équivalente aux biotopes et habitats supprimés, habitats identiques aux habitats endommagés ou détruits).

Concernant le droit de cession, le SYVICOL s'y montre favorable dans la mesure où l'analyse menée par les auteurs du projet de loi dans le commentaire des articles pour

expliquer l'introduction d'un tel droit de cession paraît justifiée, mais il renvoie sur le fond à la position du Conseil d'Etat qui s'y oppose catégoriquement.

Le SYVICOL se demande quelles sont les sanctions pour le demandeur d'autorisation au cas où il ne respecterait pas son obligation d'entretien du terrain sur lequel ont été réalisées les mesures compensatoires.

Le fonctionnement et la tenue du registre instauré au dernier alinéa fait défaut. Ces modalités pourraient être insérées dans le futur règlement grand-ducal relatif au système numérique d'évaluation et de compensation prévu à l'article 57ter.

#### Article 57quater du texte coordonné (article 36 du projet de loi)

Cet article concerne la création et gestion des réserves foncières de compensation environnementale. Le SYVICOL demande des précisions quant aux autres organismes autorisés à créer des réserves foncières de compensation environnementale, dans la mesure où il estime que cet outil de planification et de gestion est à réserver à l'Etat et aux communes, voire aux syndicats de communes œuvrant dans le domaine de la protection de la nature ou à des organisations non gouvernementales. Le SYVICOL ne pourrait être d'accord avec le fait que des entreprises privées puissent créer des réserves foncières de compensation environnementale.

Les exigences au niveau du personnel nécessaire aux activités de gestion des réserves foncières de compensation environnementale sont élevées et devraient, de l'avis du SYVICOL, être laissées à l'appréciation des communes.

Une double approbation par le ministre des mesures compensatoires préalables n'est absolument pas justifiée, leur inscription au registre étant une pure formalité et ne nécessite dès lors pas de contrôle du ministre.

#### Article 51 du projet de loi (modification de la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement)

Cet article concerne l'intervention du fonds pour la protection de l'environnement. De l'avis du SYVICOL, l'éligibilité pour l'aide au coût d'investissement en matière d'éducation à l'environnement (article 4, point c) devrait être aussi étendue aux communes et ne pas être réservée exclusivement aux syndicats de communes et aux parcs naturels.

Le SYVICOL propose de rajouter un point supplémentaire à l'article 4 afin d'aider financièrement les communes à adhérer soit à un syndicat de parc naturel, soit à un syndicat de communes œuvrant dans le domaine de la protection de la nature, étant donné que la participation d'adhésion initiale est importante.

Il est encore proposé de modifier l'article 6 afin d'inclure dans le comité de gestion du fonds pour la protection de l'environnement un représentant du SYVICOL, dans la mesure où le recours à l'expertise et la prise en compte de l'opinion d'un représentant des communes apporterait une vraie valeur ajoutée lors de l'appréciation des dossiers soumis au comité.

\*

Suite à l'exposé des représentants du SYVICOL, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- après avoir fait connaître son souhait d'évacuer le projet de loi sous rubrique avant la dissolution de la Chambre en vue des élections législatives de 2014, Monsieur le Ministre délégué rappelle qu'un des objectifs de ce projet est de renforcer le rôle des communes en tant que partenaire privilégié sur le plan local dans le contexte de la protection de la nature ;
- Monsieur le Ministre délégué fait également savoir que le texte du projet de loi ne prévoit pas de nouvelles obligations pour les communes et que c'est donc à dessein que les

termes « peut » ou « peuvent » ont été utilisés, afin de marquer le caractère facultatif des missions communales ;

- en ce qui concerne les herbicides, les responsables du Ministère saluent la proposition du SYVICOL de les définir avec précision en s'inspirant de la directive 2009/128/CE instaurant un cadre d'action communautaire pour parvenir à une utilisation des pesticides compatible avec le développement durable, et ceci afin de garantir une meilleure sécurité juridique. Il est à cet égard rappelé que la Chambre d'agriculture a exprimé une opinion différente de celle du SYVICOL pour ce qui est de l'utilisation des herbicides. De l'avis des responsables communaux, les herbicides devraient en principe être interdits, mais des exceptions, ainsi qu'une période de transition, devraient être prévues ;
- pour ce qui est de la remarque du SYVICOL relative à la nécessité de définir précisément quelle entité jouit d'un droit de préemption sur quels terrains, les responsables du Ministère font savoir qu'ils souhaiteraient que l'Etat bénéficie d'un droit de préemption prioritaire sur les réserves foncières de compensations environnementales pouvant servir à la mise en œuvre de mesures compensatoires. Monsieur le Ministre délégué ne s'oppose pas à la requête du SYVICOL d'accorder un droit de préemption prioritaire à la commune pour les zones protégées d'importance communale. Il est cependant d'avis que les modalités pratiques devront encore être discutées lors de l'instruction du projet de loi ;
- en ce qui concerne les réserves du SYVICOL sur le fait que la notice d'impact à établir en cas de construction dans une zone verte sera à charge du demandeur d'autorisation et payée par lui, les responsables du Ministère sont d'avis qu'il n'appartient pas à l'Etat de supporter ces frais. Les membres de la commission parlementaire sont d'avis que le texte de l'article 12 pourrait éventuellement être nuancé et tenir compte, le cas échéant, de l'envergure du projet de construction ;
- pour ce qui est des études d'impact sur l'environnement, les responsables gouvernementaux ne rejoignent pas l'avis du SYVICOL qui estime que c'est au ministre de dire quelles mesures compensatoires il entend imposer au demandeur d'autorisation. Le Ministère rappelle au contraire que la directive « Habitats » prévoit que le demandeur s'interroge sur les mesures compensatoires qu'il entend mettre en œuvre ;
- en ce qui concerne le système numérique d'évaluation et de compensation, les membres de la commission parlementaire rappellent aux représentants gouvernementaux qu'ils souhaitent recevoir dans les meilleurs délais de plus amples détails concernant l'avant-projet de règlement grand-ducal d'exécution. D'une manière générale, une discussion approfondie devra être menée sur les différentes modalités de compensation, eu égard notamment à l'exigüité du territoire national et aux opportunités de compensation qui sont, par définition, limitées ;
- dans cet ordre d'idées, Monsieur le Ministre délégué estime que de nombreuses possibilités de compensation devront être réalisées ensemble avec le secteur agricole. A cet égard, il fait savoir que le plan sectoriel « Paysages » contiendra certaines zones agricoles protégées. Tout en étant conscient que cette décision aura de nombreuses implications pour les communes, il rappelle que la taille de notre territoire implique que des choix devront être opérés ;
- si le SYVICOL est défavorable à la création de zones protégées agréées, les responsables du Ministère font savoir que la création de telles zones est une requête émanant d'ONG environnementales ayant besoin de ce statut, qui leur permettra de garantir un certain degré de protection des terrains acquis notamment avec la contribution financière de la Commission européenne (programme LIFE).

\*

Pour rappel, la Commission du Développement durable a également prévu de s'entretenir avec des représentants du Mouvement écologique et de *natur&mwelt* au sujet du projet de loi sous rubrique. Sous réserve de l'accord de la Conférence des Présidents, cette entrevue sera organisée dans les meilleurs délais.

Luxembourg, le 27 mai 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

ANNEXE 1

**Nous Henri,**  
**Grand-Duc de Luxembourg,**  
**Duc de Nassau,**

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et après délibération du Gouvernement en Conseil;

AVONS TROUVE BON ET ENTENDU

de conférer à Monsieur Claude WISELER, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, des pleins pouvoirs à l'effet de signer le « Abkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung eines Finanzierungsanteils für den Ausbau der Eisenbahnverbindung Trier-Luxemburg im Abschnitt zwischen dem Bahnhof Igel und der Betriebsstelle Igel West ».

Nous réservant d'approuver et de ratifier ce que Notre plénipotentiaire aura signé en vertu des présents pleins pouvoirs.

En foi de quoi Nous avons signé les présentes et y avons fait apposer Notre sceau.

Palais de Luxembourg, le 17 octobre 2012



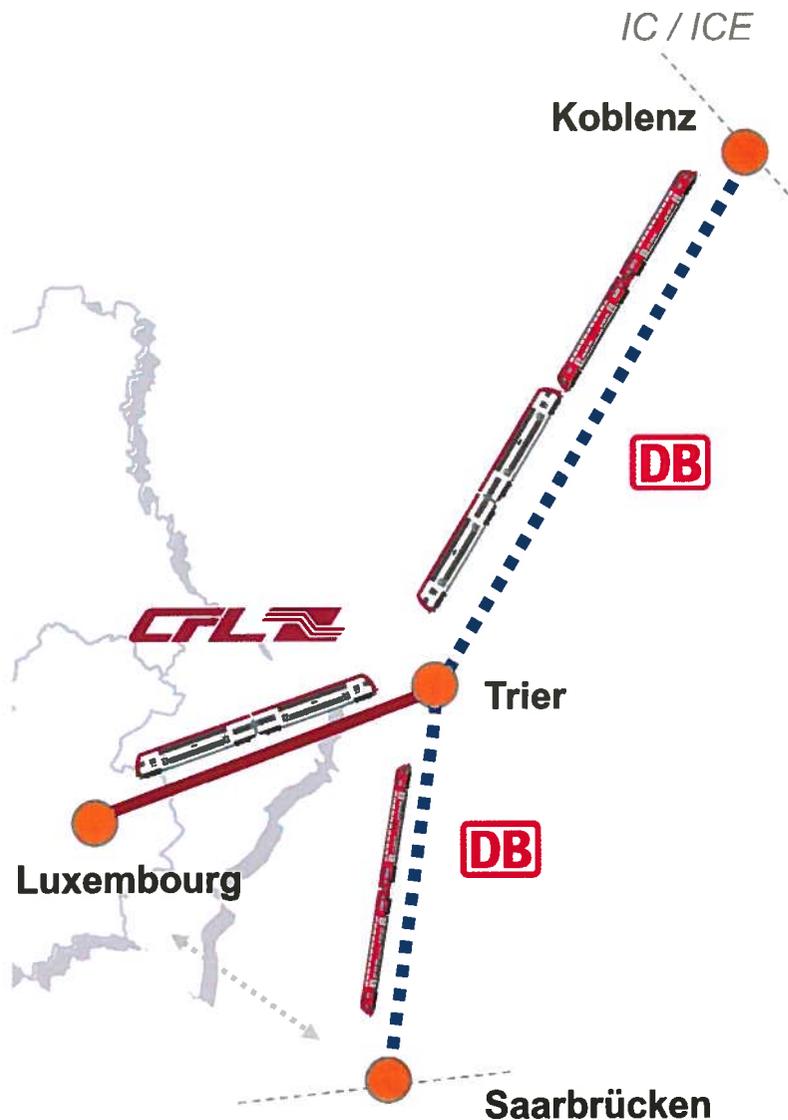
  
Le Ministre des Affaires étrangères,

ANNEXE 2



*Rheinland-Pfalz-Takt 2015*

Société Nationale des  
Chemins de Fer  
Luxembourgeois



## Das Flügelkonzept

### ➤ **Umsteigefreie Verbindung**

Direktverbindung von Luxemburg und Saarbrücken nach Koblenz und zurück. Kuppeln- und Flügeln der Züge in Trier Hbf

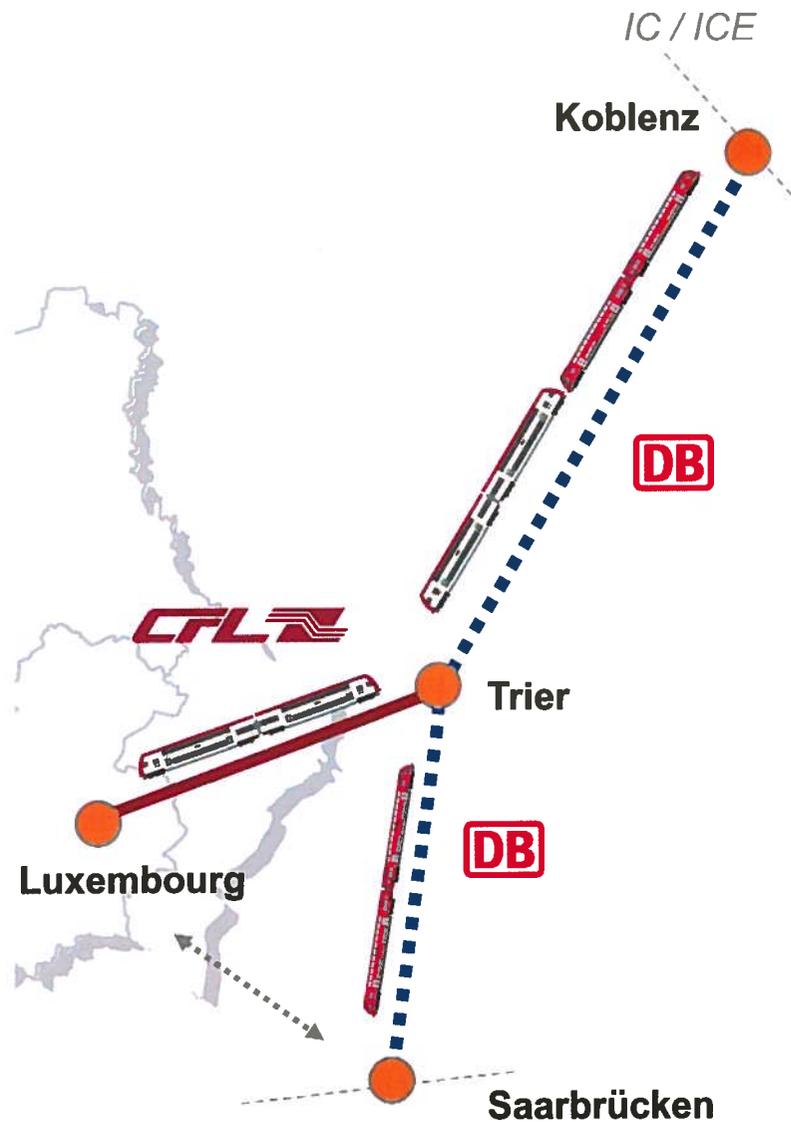
### ➤ **Fahrzeit ca. 2h15 min**

### ➤ **Anschluß an IC/ICE**

*In Koblenz Hbf* an den IC/ICE Richtung Köln/Ruhrgebiet/Hamburg und Frankfurt

### ➤ **Anschluß in Trier**

*in Richtung Saarbrücken*



## Die Leistungen

- **Stundentakt von 6-23 Uhr**
- **19 Zugpaare im Stundentakt**
- **je 2 Verstärkerzüge in den Spitzenstunden ( 1/2-h-Takt)**
- **2 Mio. Fahrzeug-Kilometer/Jahr**

# *Neue CFL-Fahrzeuge für die Region*



## 8x ein „KISS“ für den Takt nach Koblenz

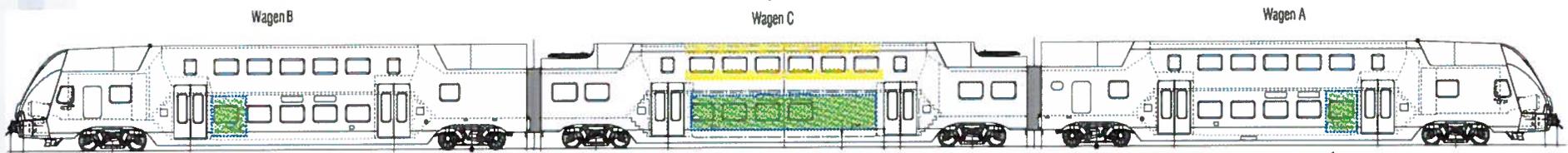
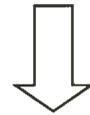
- **3-teiliger Doppelstocktriebwagen**
- **Mehrsystemfahrzeug (15kV / 25kV)**
- **Zugsicherung ETCS (L) / INDUSI (D)**
- **rund 285 Sitzplätze**
- **$v_{max} = 160 \text{ km/h}$**

- **Fahrgastbetrieb ab Dez 2013:  
Vorlaufbetrieb Luxemburg - Trier**



# 3-teiliger Doppelstock-Triebwagen „KISS“

1.Klasse-Bereich  
(29 Sitze)



## **Mehrzweckabteil 1**

(Kinderwagen, Gepäck  
oder 6 Fahrräder)

## **Mehrzweckabteil 2**

(Kinderwagen, Gepäck  
oder 6 Fahrräder)

## **Mehrzweckabteil 3 „PRM“**

- 2 Toiletten (1 TSI PRM)
- 3 Rollstühle + 6 Fahrräder  
(alternativ bis 15 Fahrräder)

Stand: 11.08.2011

## Mehrzweckbereich (TSI PRM)



*Viel Platz für Rollstühle, Fahrräder,  
Kinderwagen oder Gepäck*



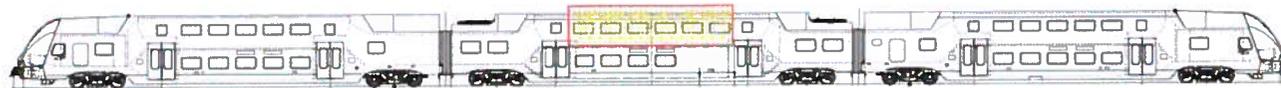
## Hier sitzen Sie bequem.



- *Angenehme Atmosphäre*
- *Klapptische & Leseleuchten*
- *Steckdosen im Vis-à-Vis-Bereich*



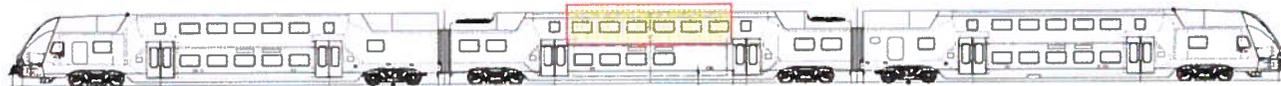
## Fernverkehrs-Charakter in der 1.Klasse



## Die Fahrzeit effektiv nutzen...



- *Vis-à-vis-Sitze mit großem Tisch*
- *Steckdosen an jedem Sitz*







## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 08 mai 2013

#### Ordre du jour :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 18 mars et du 10 avril 2013
2. 6477 Projet de loi modifiant
  1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;
  2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière
  3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement; et
  4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis  
  
- Echange de vues avec des représentants de la Chambre d'agriculture
3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules  
- Rapporteur: Madame Marie-Josée Frank  
- Adoption des propositions d'amendements
4. 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  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. 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  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
6. Divers

\*

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

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

M. Joé Ducomble, M. Guy Heintz, M. Claude Origer, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Marco Gaasch, M. Pol Gantenbein, M. Aly Leonardy, M. Camille Schroeder, de la Chambre d'agriculture

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 18 mars et du 10 avril 2013**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

- 2. 6477 Projet de loi modifiant**
- 1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;**
  - 2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière ;**
  - 3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ; et**
  - 4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement**

Les représentants de la Chambre d'agriculture exposent leurs commentaires vis-à-vis du projet de loi sous rubrique. Pour le détail exhaustif de ces commentaires, il est prié de se référer au document parlementaire 6477<sup>2</sup>. En résumé, il peut être retenu ce qui suit :

- le projet de loi, de même que la législation déjà en vigueur, a un impact important sur le secteur agricole dans son ensemble. En effet, la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles intervient dans l'ensemble des projets et aménagements situés en zone verte. Or, par définition, c'est précisément dans cette zone verte que les agriculteurs exercent la majorité de leurs activités. La Chambre d'agriculture s'est dès lors particulièrement impliquée dans la rédaction de l'avis relatif au projet de loi en question ;

- bien souvent, l'opinion publique perçoit une opposition entre le monde de l'agriculture et les tenants d'une meilleure protection de la nature et le secteur agricole est considéré comme un élément préjudiciable ayant un impact négatif sur la biodiversité. Pourtant, de l'avis de la Chambre professionnelle, le secteur agricole devrait plutôt être considéré comme un allié important pour la préservation de la nature ;
- la pression de l'urbanisation et le développement des infrastructures dans la société luxembourgeoise moderne engendrent une perte importante de terrains réservés à l'agriculture, cette situation étant bien entendu encore exacerbée par la taille réduite du pays. Or, le projet de loi sous rubrique contient plusieurs dispositions qui, en l'état, ne feraient qu'accroître la perte de surfaces agricoles. Les représentants de la Chambre d'agriculture expriment donc leurs vives inquiétudes pour leur futur et estiment qu'il serait de première importance de réserver des terrains agricoles à une production alimentaire de qualité ;
- la carte reprise en page 3 du document parlementaire 6477<sup>2</sup> illustre, de manière non exhaustive et sans considérer les zones faisant partie du plan directeur sectoriel « Paysages », les zones de protection actuellement connues. De l'avis des représentants de la Chambre d'agriculture, cette carte met clairement en évidence la multiplication à outrance des zones de protection de différents types. Or, ils constatent que le projet de loi sous rubrique continue sur cette voie en introduisant des zones protégées agréées et en simplifiant la procédure de désignation des zones protégées d'importance communale. Ils estiment que cette politique a engendré des règles contraignantes allant à l'encontre de la simplification administrative et qu'elle risque de ne pas arriver aux objectifs visés faute d'adhésion des acteurs du terrain. Ils font en outre valoir que les différentes contraintes concernant les pratiques agricoles sur les surfaces situées en zones de protection ne facilitent pas la tâche des exploitants agricoles et que la multiplication des zones de protection risque de mettre en péril le développement structurel des exploitations agricoles en limitant considérablement le choix des sites aptes à la construction de bâtiments agricoles ou en le retardant excessivement par une prolifération de démarches administratives supplémentaires. La Chambre d'agriculture s'exprime donc clairement contre la création de nouvelles zones de protection, surtout si celles-ci font perdre à l'agriculture ses terrains agricoles ; elle estime que la première priorité doit être la mise en œuvre des zones de protection existantes ensemble avec les acteurs du terrain ;
- dans ce même contexte, la Chambre d'agriculture est d'avis que la politique de protection de la nature suit une approche trop restrictive face aux exploitants agricoles et n'implique pas suffisamment les acteurs du terrain. Cela se traduit par un manque d'informations pertinentes permettant à ces acteurs de saisir la finalité des différents types de zones de protection et de s'identifier avec les objectifs environnementaux en s'engageant en faveur de la protection de la nature. Vu la multiplication de zones de protection, l'absence de concertation avec les acteurs du terrain préalablement à la désignation de ces zones et l'approche restrictive adoptée en matière de législation, il est compréhensible qu'actuellement la protection de la nature soit avant tout perçue comme une contrainte par les exploitants agricoles. C'est pour cette raison que la Chambre d'agriculture plaide en faveur d'une démarche de partenariat, démarche qui favorisera inévitablement une meilleure acceptation par les acteurs directement concernés ;
- en ce qui concerne l'implantation de bâtiments agricoles en zone verte, les membres de la chambre professionnelle font savoir que la recherche d'un site approprié devient de plus en plus difficile. En outre, les autorisations requises en vertu de différents textes législatifs ne cessent de se multiplier et engendrent parfois des situations ingérables. Ainsi, la réalisation de projets en zone verte s'en retrouve systématiquement retardée, faute d'accord au niveau du site d'implantation ou bien du fait de l'incompatibilité des

obligations formulées par les responsables des différentes administrations. Les représentants de la Chambre d'agriculture sont d'avis que le projet de loi entraînera de nouvelles contraintes liées aux différentes zones de protection et risquera de freiner à long terme le développement du secteur agricole. Ils plaident en faveur d'une simplification de l'implantation de bâtiments en zone rurale et d'une approche cohérente en matière d'autorisations en zone verte. Ils informent en outre que des discussions, à ce jour non finalisées, ont été menées récemment entre le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, le Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural et la Chambre d'agriculture au sujet de l'élaboration d'un guide précis en matière d'autorisations en zone verte. Un tel guide faciliterait à la fois la planification du projet par le demandeur et l'évaluation dans le cadre de la procédure d'autorisation du projet par les administrations concernées ;

- la perte de terrains agricoles est, comme déjà évoqué ci-avant, une conséquence directe de la croissance économique et démographique du pays et de l'exiguïté du territoire national. C'est également une conséquence du fait que les terrains agricoles ne disposent actuellement d'aucune protection spécifique contre leur utilisation à d'autres fins. La Chambre d'agriculture estime que cette situation n'est plus tolérable, d'autant que le système de compensation environnementale prévu par le projet de loi sous rubrique risque d'accentuer cette perte ; elle est donc d'avis que des mécanismes de protection des terrains agricoles doivent être mis en place et suggère d'inscrire un certain nombre de mesures supplémentaires allant dans cette direction dans le projet de loi. Ainsi, par exemple, la Chambre d'agriculture estime que le changement d'affectation de terrains agricoles vers des utilisations non agricoles mérite d'être soumis à autorisation et propose de reformuler l'article 14 du texte coordonné de la loi de façon à imposer expressément une autorisation ministérielle à chaque fois qu'un terrain agricole est utilisé à d'autres fins ;
- pour finir, les représentants de la Chambre d'agriculture commentent le système numérique d'évaluation et de compensation que le projet de loi prévoit de mettre en place. S'ils estiment d'emblée que ce système de compensation aura des effets positifs, ils mettent également en avant les retombées négatives qu'il aura pour le secteur agricole. Tout d'abord, ils font valoir que le fait d'imposer systématiquement des compensations pour pratiquement toute autorisation constitue en pratique un doublement des pertes en surface agricole. En effet, la grande majorité des situations demandant compensation constitue déjà une perte de surface agricole. Ainsi, par exemple, chaque fois qu'une route est construite, ce sont des terrains agricoles qui sont utilisés à ces fins et donc perdus pour l'agriculture. Si maintenant la loi sur la protection de la nature impose en plus de façon systématique des compensations, il est évident que ces mesures auront de nouveau un impact sur la surface utilisée par l'agriculture. Une deuxième retombée négative pour la production agricole est l'effet sur les prix des terrains. Déjà maintenant, alors que le système de compensation n'est pas encore en place, certains promoteurs ou certaines communes sont en train d'acheter des terrains à des prix qui ne correspondent plus à la réalité économique agricole. Ce renchérissement des prix se fait au détriment des agriculteurs. Ainsi, les représentants de la Chambre d'agriculture estiment que le système de compensation ne profitera certainement pas aux exploitants agricoles et demandent à ce que ce système soit aménagé de telle sorte qu'il nuise le moins possible au secteur agricole. Dans ce contexte, ils proposent de mettre en œuvre plusieurs aménagements au projet de loi, comme par exemple :
  - o réduire le nombre de situations demandant compensation au strict nécessaire ;
  - o équilibrer le système des éco-points ;
  - o se diriger vers un concept de compensation environnementale globale (p. ex. mesures dans le domaine énergétique ou climatique) ;
  - o privilégier des mesures compensatoires sur des terrains non agricoles (p. ex. friches industrielles) ;

- introduire une protection des terrains agricoles.

\*

Suite à cet exposé, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- les responsables gouvernementaux ainsi que les membres de la commission parlementaire saluent la grande qualité de l'avis de la Chambre d'agriculture et déclarent être d'accord avec nombre des revendications qui y sont exprimées ;
- un membre de la commission parlementaire s'interroge sur l'opportunité, à l'instar de l'établissement de plans sectoriels divers, de mettre également sur pied un plan sectoriel agricole dans lequel les meilleures terres agricoles seraient répertoriées et ainsi protégées. Cet exercice permettrait de définir les besoins en terrains agricoles dans le pays et donc de connaître la situation avec exactitude. Les représentants de la chambre professionnelle sont cependant d'avis que cet exercice serait à la fois inefficace et extrêmement compliqué à réaliser dans la pratique, d'autant plus qu'il est impossible de définir avec objectivité ce qu'est un « bon » terrain agricole par opposition à un « mauvais » terrain agricole. La valeur des terrains agricoles pour une exploitation donnée n'est en effet pas seulement fonction de sa valeur agronomique, mais également de la situation de ces terrains dans le parcellaire agricole et de leur accessibilité à partir des bâtiments de ferme. Ainsi, par exemple, la disponibilité suffisante de surfaces fourragères de qualité est d'une importance primordiale pour une exploitation laitière ;
- la proposition de la Chambre d'agriculture relative à la création de zones agricoles protégées rencontre l'approbation des responsables gouvernementaux qui confirment que des discussions sont en cours et qu'un mécanisme de protection pourrait être mis en œuvre au niveau de l'aménagement du territoire au moyen du plan sectoriel « Paysages ». En outre, le Ministère déclare trouver intéressante la proposition de la chambre professionnelle concernant la reformulation de l'article 14 du futur texte coordonné. Les modalités pratiques de la mise en œuvre de cette proposition devront cependant encore être arrêtées ;
- plusieurs intervenants souhaitent recevoir des précisions sur les modalités pratiques du fonctionnement du système numérique d'évaluation et de compensation. Tous sont en effet d'avis que cet outil, qui sera destiné à estimer la valeur écologique d'une zone visée par un projet en vue de définir l'envergure des mesures compensatoires nécessaires, aura des implications importantes, devra être totalement objectif et ne pourra en aucun cas prêter à des divergences d'interprétation. Dans ce contexte, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision de ne pas entamer l'instruction du projet de loi sous rubrique avant d'avoir pris connaissance du texte de l'avant-projet de règlement grand-ducal d'exécution, texte qui influencera la teneur même de la loi. Les responsables du Ministère confirment que ledit texte est en cours de finalisation et qu'il sera très prochainement présenté à la Chambre des Députés. Ils expliquent en outre que la mise en place d'un tel système, qui sera à la fois plus flexible et plus simple pour tous les acteurs concernés, s'est révélée nécessaire au regard du grave déficit qui existe à l'heure actuelle suite au manquement récurrent à l'obligation de compensation. Ils précisent également que les mesures de compensation n'auront pas, comme la Chambre d'agriculture l'énonce erronément dans son avis, de caractère systématique ;
- dans ce même contexte et suite à une remarque afférente, les représentants de la Chambre d'agriculture font valoir que les mesures compensatoires intégrées à la production agricole pourraient constituer une sorte de mesures agro-environnementales complémentaires à celles prévues par la PAC. Cette démarche a d'ailleurs fait ses preuves en Allemagne. En pratique, un organisme public ou semi-public garantirait la

réalisation des éco-points, qu'il mettrait en œuvre par des mesures flexibles et volontaires sur base contractuelle avec des exploitants individuels. Ainsi, ces exploitants pourront réaliser des mesures intégrées à leur production compatibles avec leur mode d'exploitation ;

- de l'avis d'un membre de la Commission, l'exposé des représentants de la Chambre d'agriculture est une parfaite illustration du fait que le modèle luxembourgeois de croissance économique arrive à ses limites. Selon lui, le projet de loi sous rubrique devrait être considéré comme une opportunité de finalement réussir à combiner la protection de la nature avec un futur prospère pour le secteur agricole ;
- de l'avis des représentants gouvernementaux, la proposition de la Chambre d'agriculture en matière d'autorisations de construire en zone verte mérite réflexion. Ceux-ci rappellent cependant que le texte du projet de loi prévoit déjà une simplification substantielle des procédures par le biais de la mise en place d'une notice d'impact qui déterminera si un projet est susceptible ou non d'affecter une zone Natura 2000 de manière significative et si par conséquent une évaluation des incidences s'impose (articles 12 et 12*bis* du texte coordonné) ;
- les responsables du Ministère déclarent ne pas rejoindre la proposition de la chambre professionnelle concernant le concept de compensation environnementale globale (p. ex. mesures dans le domaine de l'assainissement énergétique des bâtiments). Ils rappellent en effet qu'un des principaux buts du projet de loi sous rubrique est la préservation de la biodiversité, eu égard aux engagements luxembourgeois aux niveaux européen et international ;
- suite à une question concernant la taille des haies vives, la Chambre d'agriculture se déclare opposée à l'avancement de la période d'interdiction d'une quinzaine de jours, car la période la plus propice à la taille des haies se retrouverait considérablement réduite ;
- la Chambre d'agriculture exprime son désaccord avec le chapitre 9*bis* du projet de loi ayant trait au droit de préemption, dont elle demande la suppression. Elle constate en effet que l'Etat est en train d'introduire, un peu partout dans différentes législations, des droits de préemption. Or, elle est d'avis que les droits de préemption contrecarrent la simplification administrative. Elle se pose en outre la question de l'utilité de ce droit de préemption, car dans les zones protégées d'intérêt national ou d'importance communale, l'Etat et les communes peuvent déjà grever les terrains de servitudes et de charges en vue d'assurer la protection de la nature ;
- suite à une question afférente, la Chambre d'agriculture explique pour quelles raisons elle est d'avis que le texte du projet de loi devrait prévoir la possibilité de déroger, dans certains cas, à l'interdiction d'utilisation d'herbicides sur les surfaces publiques, interdiction formulée à l'article 8*bis* du projet de loi. En effet, si la généralisation de l'interdiction peut être justifiée d'un point de vue écologique, il faut savoir qu'elle impliquera un surplus de travail assez considérable en cas de recours à des techniques de lutte mécaniques et thermiques, sans pouvoir pour autant garantir une propreté parfaite. En plus, l'interdiction absolue de traitements herbicides nécessite, de l'avis des représentants de la chambre professionnelle, une analyse approfondie de la prolifération de certains adventices qui, par leur robustesse et leur potentiel de reproduction, envahissent les bords des routes, les prairies et les pâtures sur l'entièreté du territoire luxembourgeois. Pour certaines de ces mauvaises herbes, les expériences acquises dans les pays voisins indiquent qu'en cas d'infestation massive, seule une stratégie intégrant des traitements phytopharmaceutiques permet de les repousser efficacement.

\*

Après un bref échange de vues, il est décidé de requérir l'accord de la Conférence des Présidents afin que la Commission du Développement durable puisse également s'entretenir avec des représentants du Mouvement écologique et de *natur&ëmwelt* au sujet du projet de loi sous rubrique. Pour rappel, une entrevue avec des représentants du SYVICOL a d'ores et déjà été convoquée et aura lieu en date du 15 mai prochain.

**3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

Les membres de la commission parlementaire adoptent les amendements discutés lors de la réunion du 10 avril dernier et qui sont repris en annexe du présent procès-verbal. Ces amendements seront envoyés au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

**4. 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**

Ce point n'a pas été abordé.

**5. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Ce point n'a pas été abordé.

**6. Divers**

Il s'avère que l'amendement relatif au projet de loi concernant l'aménagement du territoire, amendement qui a été soumis au Conseil d'Etat en date du 2 mai dernier, est incomplet et devra être légèrement modifié. La Commission du Développement durable décide donc de réserver la teneur suivante à l'article 19 du projet de loi n°6124 :

**Art. 19.**

*(1) Les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires modifient de plein droit les plans et projets d'aménagement général et les plans et projets d'aménagement particulier des communes.*

*(2) Le plan directeur sectoriel contient des prescriptions ainsi que des recommandations.*

*(3) Les prescriptions sont des dispositions obligatoires. Les communes sont obligées de s'y conformer au niveau de leurs plan d'aménagement général et plans d'aménagement particulier.*

*(4) Les recommandations sont des dispositions que les communes doivent prendre en considération lors de l'élaboration ou de la modification de leur plan d'aménagement général et de leurs plans d'aménagement particulier, tout en ayant la faculté de s'en écarter de manière motivée.*

(5) Si un plan ou projet de plan d'aménagement général ou un plan ou projet de plan d'aménagement particulier d'une commune s'avère incompatible avec les prescriptions d'un plan directeur sectoriel, la commune est tenue d'adapter le plan ou projet de plan d'aménagement général ou particulier à ces dispositions dans le délai prévu à cet effet par l'article 9, paragraphe 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.

(6) A défaut pour les communes de se conformer au délai imparti par le paragraphe précédent, les prescriptions du plan directeur sectoriel modifient de plein droit le plan ou projet de plan d'aménagement général et les plans ou projets de plans d'aménagement particulier dans la mesure où ces derniers sont incompatibles avec ces prescriptions.

(7) A partir du jour où le projet d'un plan directeur sectoriel est déposé à la maison communale, conformément à l'article 9, tout changement de destination du sol, tout morcellement des terrains, toute construction ou réparation confortatives, ainsi que tous les travaux généralement quelconques sont interdits, en tant que ces changements, morcellements, réparations ou travaux seraient contraires aux prescriptions du plan ou projet de plan. Cette interdiction est levée si le plan n'est pas déclaré obligatoire dans les cinq années à partir du dépôt susmentionné. Les servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.

Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan.

(8) Par dérogation aux paragraphes (5) et (7) alinéa 1er, au cas où le vote du conseil communal sur le projet d'aménagement général, tel que prévu à l'article 10 de la loi précitée du 19 juillet 2004, intervient avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel, la commune peut achever sa procédure d'adoption du plan d'aménagement général. Dans ce cas, la commune doit procéder à une mise en conformité par révision, telle que prévue par l'article 8 de la loi précitée du 19 juillet 2004. Cette révision doit intervenir dans les deux années à partir de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel.

En effet, la dérogation vise uniquement le délai supplémentaire accordé à la commune pour permettre à cette dernière de faire aboutir la modification entamée de son plan d'aménagement général. Le texte énonce un point de départ précis d'application de cette disposition, à savoir dans les deux années à partir de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel. Le paragraphe (8) poursuit le but de ne pas mettre en échec les projets de plans d'aménagement général dont la procédure serait entamée avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel, afin d'éviter que la commune ne soit pas obligée de recommencer l'intégralité de la procédure pour tenir compte de la nouvelle donne de l'aménagement du territoire. Par contre, tous les autres effets, notamment celui qu'aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan, restent applicables. L'effet de *standstill* reste en tout état de cause d'application. Pour la clarté du texte, il est donc précisé qu'il s'agit de la dérogation au paragraphe (7), alinéa 1er. Un tel rajout évitera toute interprétation mettant en cause le principe qu'aucune autorisation de construire ne puisse être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan.

Pour le reste, le projet de loi demeure strictement identique à la version datée du 2 mai dernier.

Luxembourg, le 21 mai 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## ANNEXE

### Amendements au projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

#### Amendement 1 concernant le paragraphe (2) de l'article 2 (ancien II)

Le paragraphe (2) de l'article 2 est modifié comme suit :

« (2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup>, avec la teneur suivante :

« Dans les mêmes conditions, le ~~ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. » »

#### **Motivation de l'amendement 1 :**

La Commission du Développement durable propose de reprendre la proposition de la Chambre des salariés afin de rendre les dispositions du paragraphe 2 plus générales pour tenir compte notamment du cas de parents divorcés. L'amendement proposé dans ces conditions, s'inspire des dispositions inscrites à l'article 93 du Code de la sécurité sociale.

#### Amendement 2 concernant le paragraphe (3) de l'article 2 (ancien II)

Le paragraphe (3) de l'article 2 est modifié comme suit :

« (3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé ~~complété in fine~~ par le libellé la phrase suivante :

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal. » »

### **Motivation de l'amendement 2 :**

Le Conseil d'Etat propose de ne pas faire référence à un règlement grand-ducal qui fixerait les conditions d'utilisation des plaques rouges, mais de compléter la phrase formant l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 par le texte suivant :

*« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers, aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation sont délivrés et retirés par le ministre. »*

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat, tout en complétant le libellé, afin de créer la base légale pour la fixation, par règlement grand-ducal, des conditions de délivrance, d'utilisation et de retrait des plaques rouges.

### **Amendements 3a, 3b, 3c, 3d concernant l'article 3 (ancien III)**

L'article 3 est modifié comme suit :

**Art. 3.-** ~~Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant:~~

~~„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:~~

#### **(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :**

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

- 1) l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 6 points
- 2) le fait de commettre comme conducteur, ~~ou~~ propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12 : 6 points
- 3) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis : 6 points
- 4) les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 4 points
- 5) - la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,  
- le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable : 4 points
- 6) la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte : 4 points
- 7) le délit de fuite : 4 points
- 8) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers : 4 points

- 9) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum : 4- **3** points
- 10) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré :4- **3** points
- 11) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré  
pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points
- 12) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie  
pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points
- 13) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant : 2 points
- 14) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés : 2 points
- 15) l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale : 2 points
- 16) l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité : 2 points
- 17) l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit : 2 points
- 18) l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs : 2 points
- 19) l'inobservation d'un signal C, 1a : 2 points
- 20) l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points
- 21) la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable : 2 points
- 22) le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation : 2 points
- 23) le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de

transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué : 2 points

24) le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué : 2 points

25) - l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection  
- le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement  
- l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication : 1 point »

**(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant :**

**« Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.**

**Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.**

**Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions. »**

**(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.**

**Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014.**

**Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.**

***Motivation des amendements 3a, 3b, 3c et 3d :***

***Amendement 3a portant sur le paragraphe (1) :***

Le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points.

Afin de respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat, la commission parlementaire propose d'amender l'article 3 afin de prévoir les réductions de points suivantes:

- Contravention : 0 ou 1 point

- Contravention grave : 0, 2 ou 3 points
- Délit : 0, 4 ou 6 points.

Cette modification entraîne une réorganisation des rubriques du tableau de l'article III.

La rubrique 4 devient la rubrique 9.

La rubrique 5 devient la rubrique 4.

La rubrique 6 devient la rubrique 5.

La rubrique 7 devient la rubrique 6.

La rubrique 8 devient la rubrique 7.

La rubrique 9 devient la rubrique 8.

Amendement 3b portant sur les points 2), 10), 11) et 12) du paragraphe (1) :

Le Conseil d'Etat recommande en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, « propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal » pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12.

La commission parlementaire décide de suivre, en partie, cette recommandation en ajoutant à la rubrique 2 le terme « détenteur ou gardien », aux rubriques 10, 11 et 12 celui de « gardien ». Le terme de « détenteur ou gardien...d'un animal » n'est pas retenu puisqu'un cavalier, par exemple, n'a pas besoin de permis de conduire pour circuler sur la voie publique et ne peut donc pas perdre de point(s) en cas d'infraction. Le texte du Conseil d'Etat n'étant pas suivi entièrement, cette modification constitue un amendement.

Amendement 3c portant sur un paragraphe (2) nouveau:

La commission parlementaire propose encore d'amender l'article 3 afin de réduire le délai de récupération pour obtenir la reconstitution totale du capital de points. Actuellement, ce délai est de trois ans sans infraction. Alors que le système français du permis à points est généralement plus sévère que le système luxembourgeois actuellement applicable, le Code de la Route français prévoit une modulation du délai légal en fonction de la gravité de l'infraction commise allant de 3 ans à 6 mois.

Dans ces conditions, il est proposé de réduire le délai actuel de 3 à 2 ans, tout en prévoyant qu'en présence d'une infraction donnant lieu à la perte d'au moins 3 points, le titulaire du permis de conduire qui n'a pas commis, dans cet intervalle, une nouvelle infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points, récupérera les points perdus au terme du délai de 3 ans à compter de la condamnation définitive voire du paiement de l'avertissement taxé.

Amendement 3d portant sur un paragraphe (3) nouveau:

Le paragraphe (3) nouveau fixe la date d'entrée en vigueur des mesures prévues aux paragraphes (1) et (2). Il précise ainsi que la mesure plus favorable décrite ci-dessus serait applicable aux infractions commises après l'entrée en vigueur des dispositions du présent article ainsi qu'aux infractions plus anciennes qui n'ont pas encore abouti à une condamnation définitive ou du paiement de l'avertissement taxé. Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

#### **Amendement 4 concernant l'article 6 (ancien VI)**

L'article 6 est complété par le nouveau paragraphe 1<sup>er</sup> suivant :

**« (1) Le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> est complété in fine par le libellé suivant :  
« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques. » »**

#### ***Motivation de l'amendement 4:***

Cet amendement est proposé afin de donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 (cf. article 5 du présent projet de loi) à l'article 4bis.

Suite à cet ajout, les paragraphes subséquents sont renumérotés

#### **Amendement 5 concernant l'article 7 (ancien VIII)**

Le dernier tiret de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955, modifié par l'article 7 du présent projet de loi, est modifié comme suit :

« - défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

#### ***Motivation de l'amendement 5:***

En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la référence aux candidats de la police est supprimée. La commission parlementaire décide de reprendre, en partie, la proposition de texte du Conseil d'Etat

#### **Amendement 6 concernant l'article 9 (ancien X)**

L'article 9 aura la teneur suivante :

#### **« Article 9**

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

#### **« Art. 12.**

##### *Paragraphe 1<sup>er</sup>*

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

##### *Paragraphe 2*

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du

présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

### *Paragraphe 3*

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphe 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

#### *Paragraphe 4*

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

| <i>Substance</i> | <i>Taux (ng/mL)</i> |
|------------------|---------------------|
| THC              | 1                   |
| Amphétamine      | 25                  |
| Méthamphétamine  | 25                  |

|                  |    |
|------------------|----|
| MDMA             | 25 |
| MDA              | 25 |
| Morphine (libre) | 10 |
| Cocaïne          | 25 |
| Benzoylecgonine  | 25 |

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

- i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10 ;
- ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
- iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
  - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
  - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
  - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

#### Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

#### *Paragraphe 5*

Est puni des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

#### *Paragraphe 6*

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

#### *Paragraphe 7*

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal. » »

### **Motivation de l'amendement 6:**

Comme le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de le redresser sur le plan rédactionnel dans le sens de ses observations et d'en assurer ainsi la cohérence formelle, la commission parlementaire propose de réécrire entièrement l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 à l'article 10 (ancien), article 9 nouveau.

### **Amendements 7a, 7b et 7c concernant l'article 10 (ancien XI)**

L'article 10 est modifié comme suit :

#### **Article 10**

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

#### **(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :**

**« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »**

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :

« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »**

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

#### **(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :**

**« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation**

**réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »**

***Motivation des amendements 7a, 7b et 7c:***

***Amendement 7a portant sur le paragraphe (1) de l'article 10 nouveau:***

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Les paragraphes subséquents sont renumérotés en conséquence.

***Amendement 7b portant sur le paragraphe (2) de l'article 10 nouveau:***

Lors de l'examen de l'article II (article 2) du projet de loi, le Conseil d'Etat a fait part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE. Dans ces conditions, il a demandé de faire abstraction du paragraphe 1<sup>er</sup> (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous examen.

La commission parlementaire propose l'amendement ci-dessus en concordance avec ses remarques formulées à l'égard de l'article 2 (amendement 1).

***Amendement 7c portant sur un nouveau paragraphe (5) de l'article 10 nouveau:***

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

**Amendement 8 concernant l'article 12 (ancien XIII)**

L'article 12 est modifié comme suit :

**Article 12**

~~La première phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup>~~ Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation.**»

***Motivation de l'amendement 8 :***

Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat a réservé la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte.

L'amendement soumis a pour objectif de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et d'amender l'article 13 (ancien), article 12 nouveau en complétant le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955.

\*

Remarque supplémentaire :

En fin d'examen des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article *2bis* de la loi précitée du 14 février 1955 et au régime légal du permis à points (article 3 du projet de loi), le Conseil d'Etat a, dans son avis, attiré l'attention de la Chambre des Députés sur l'arrêt prononcé le 6 octobre 2011 par la Cour européenne des droits de l'Homme (affaire *Wagner c/ Luxembourg*). Dans cet arrêt, la Cour a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, empêchant ainsi le propriétaire d'un véhicule, dont la responsabilité pénale se trouvait engagée au titre d'une ordonnance pénale suite à une surcharge de ce véhicule, de pouvoir contester les faits et de se défendre contre le retrait de points. Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir comment il sera dorénavant fait droit aux exigences de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, pour autant que nécessaire, la modification projetée de l'article *2bis* de la loi de 1955 pourrait fournir le cadre pour cette éventuelle mise en conformité.

La commission parlementaire a été informée par les représentants du ministère que l'affaire évoquée concerne un employeur ayant perdu des points sur son propre permis de conduire suite à une infraction (surcharge d'un véhicule lui appartenant) commise par l'un de ses employés. La Cour européenne des droits de l'Homme a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, cette absence ayant empêché l'employeur d'organiser utilement sa défense.

Il s'avère que, dès le dépôt de la plainte de l'employeur dont question ci-dessus auprès de la Cour européenne des droits de l'Homme, le Parquet a adapté le contenu des courriers adressés aux personnes concernées, de sorte que le premier courrier envoyé en début de procédure (citation ou ordonnance pénale) les informe désormais du risque de la perte de points en cas de condamnation définitive.





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 10 avril 2013

#### Ordre du jour :

1. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules  
- Rapporteur: Madame Marie-Josée Frank  
- Continuation de l'examen des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
  
2. 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  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
  
3. Examen des documents européens suivants:  
  
COM(2013) 102: Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE du Conseil et la directive 2004/37/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les aligner sur le règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges  
  
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 27 février 2013 et prendra fin le 24 avril 2013.  
  
COM (2013) 111: RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement (CE) n°166/2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants (PRTR européen)  
  
COM(2013) 121: COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclassement des installations nucléaires, et à la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs  
  
COM(2013) 123: LIVRE VERT sur une stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement
  
4. 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 Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Roland Schreiner

M. Claude Franck, M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Caroline Guezennec, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. François Bausch, Mme Anne Brasseur, M. Georges Engel, Mme Josée Lorsché, M. Gilles Roth, M. Ben Scheuer, M. Serge Urbany

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

Avant de poursuivre l'examen des articles, les membres de la Commission reviennent à différents points restés en suspens à la suite de la réunion du 18 mars 2013. Il s'agit notamment des points suivants :

Durée réelle de récupération d'un permis (suite à un retrait immédiat) :

Le Ministre s'était engagé à vérifier les modalités exactes de la procédure de récupération d'un permis retiré.

La représentante du Ministère présente le déroulement de cette procédure :

Au constat de l'infraction, la Police dresse un procès-verbal, retire le permis et transmet le dossier au parquet. Au cas où le substitut décide de ne pas transmettre le dossier à un juge d'instruction, le service compétent du parquet renvoie le permis, par lettre simple, à son propriétaire.

La loi a fixé la durée de cette procédure à 8 jours ouvrables.

Les membres de la Commission espèrent que cette durée est respectée dans la pratique.

Amendement 1 (portant sur le paragraphe (2) de l'article 2) :

La Commission avait décidé d'amender le paragraphe 2 de l'article 2, mais le Ministère avait été chargé de vérifier si l'expression « communauté domestique » utilisée au point b) était adéquate.

Les représentants du Ministère informent les membres de la Commission qu'il serait plus approprié de compléter le texte amendé en y ajoutant les termes « son enfant ou » devant les termes « l'enfant qui vit en communauté domestique ».

L'article 2 aura dès lors la teneur suivante (comporte les [amendements 1 et 2](#)) :

**Art. 2.** – L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :

« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », ~~ou son délégué~~ délivre les permis de conduire civils ; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé : »

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup>, avec la teneur suivante :

« Dans les mêmes conditions, le ~~ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle**

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. » »

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est **remplacé** ~~complété in fine~~ par **le libellé** la phrase suivante :

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal. »

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

## **Examen des articles :**

### **Article 3**

Le présent article a comme objet de modifier le paragraphe 2 de l'article 2bis, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du

permis à points. Il est proposé d'adapter le barème des infractions en augmentant le nombre de points à retirer pour les infractions ayant un grand impact sur la sécurité routière, d'une part, et de le compléter par des nouvelles infractions dont les effets négatifs sur la conduite en toute sécurité ne restent plus à démontrer, d'autre part.

Le barème est par ailleurs complété par quatre nouvelles infractions.

#### Remarques générales du Conseil d'Etat :

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi projettent de modifier le tableau des infractions routières qui, selon le dispositif légal en place, sont susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points retirés en cas d'ivresse ou d'influence d'alcool, voire de consommation de drogues ou de prise excessive de médicaments, en cas de délit de grande vitesse, ainsi qu'en l'absence de port de la ceinture ou du casque de protection.

Alors qu'il s'agit de la première modification en substance de la législation sur le permis à points après les adaptations ponctuelles introduites par la loi du 18 septembre 2007, le Conseil d'Etat indique qu'il aurait été intéressant de connaître le bilan de ce nouveau régime de sanction visant en particulier les conducteurs multirécidivistes.

En l'absence d'un argumentaire plus étoffé, étayé par une analyse plus poussée des données chiffrées sur l'application du système indigène du permis à points, le Conseil d'Etat ne se voit pas en mesure d'apprécier le bien-fondé de la démarche lui soumise.

Il rappelle que le système en place répond à une logique conceptuelle claire et cohérente. Actuellement, une seule infraction, l'homicide involontaire commis en matière de circulation routière, est sanctionnée par un retrait de 6 points. Les condamnations pour les autres délits en matière de circulation emportent un retrait de 4 points. Les contraventions graves retenues dans une décision judiciaire ou ayant fait l'objet d'un avertissement taxé font perdre 2 points. Enfin, le défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection se solde par la perte d'un point.

Selon le Conseil d'Etat, il est à craindre que l'approche préconisée par les auteurs du projet de loi ne rompe avec ce concept et ne détruise pour partie la logique inhérente au régime légal actuel, sans que les auteurs livrent pour autant les motifs justifiant leur démarche et sans que les modifications laissent transparaître une nouvelle logique compréhensible pour l'usager de la route.

Le Conseil d'Etat croit pouvoir interpréter les modifications projetées comme une tentative de renforcer le caractère dissuasif du permis à points notamment en relation avec des infractions caractérisées soit par leur intervention fréquente, soit par la gravité de leurs conséquences relevées par l'accidentologie. Or, il rappelle que c'est moins le caractère de la peine susceptible d'être encourue que le risque d'être trouvé en faute qui exerce l'effet dissuasif recherché. Aussi l'intensification des contrôles routiers sous forme d'une présence spatiale et temporelle ciblée des unités de la police de la route devrait-elle avoir la priorité dans la lutte contre l'insécurité routière.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat déplore ne pas disposer des données statistiques utiles pour pouvoir évaluer le taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule fois. En effet, les dispositions de l'alinéa 5 du paragraphe 1er de l'article 2bis de la loi de 1955 limitent à respectivement 6 et 8 le nombre de points qu'un contrevenant peut perdre en une seule fois.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points.

Afin de respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat, la commission parlementaire propose d'amender l'article 3 afin de prévoir les réductions de points suivantes (amendement 3a):

- Contravention : 0 ou 1 point
- Contravention grave : 0, 2 ou 3 points
- Délit : 0, 4 ou 6 points.

Cette modification entraîne une réorganisation des rubriques du tableau de l'article III.

La rubrique 4 devient la rubrique 9.

La rubrique 5 devient la rubrique 4.

La rubrique 6 devient la rubrique 5.

La rubrique 7 devient la rubrique 6.

La rubrique 8 devient la rubrique 7.

La rubrique 9 devient la rubrique 8.

Ces nouvelles réductions de points entreront en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2014. Il est précisé au paragraphe (3) du présent article que ces dispositions n'auront d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014. (voir amendement 3d ci-dessous).

#### Examen des rubriques du tableau de l'article 3:

Selon le Conseil d'Etat, les auteurs manquent, en outre, d'expliquer pourquoi ils entendent affecter d'une perte de 4 points la contravention grave inscrite à la rubrique 4 (rubrique 9 dans la proposition amendée) du nouveau tableau. Ou bien, le fait de rouler à une vitesse de plus de 50% supérieure aux limites réglementaires applicables est considéré comme délit, et alors la perte de 4 points répond à la logique retenue par ailleurs en la matière. Ou bien, cette infraction est considérée comme contravention grave, conformément à la proposition de modification afférente de l'article 7 de la loi de 1955 (cf. article VIII du projet de loi), et alors le nombre de points à retirer devrait en toute conséquence se limiter à 2.

Comme indiqué plus haut, la concordance du système pénal applicable en matière de circulation routière exige que le niveau des peines pénales et le nombre de points perdus restent en phase et s'appliquent de façon cohérente à l'ensemble des délits et des contraventions graves.

Le Conseil d'Etat constate que les rubriques 10, 11 et 12 ayant trait à des contraventions en matière d'alcool au volant innovent par rapport aux dispositions actuelles. En effet, le tableau en vigueur distingue en ses rubriques 8 et 9 les infractions déterminées à l'article 12 de la loi de 1955 ayant trait à la lutte contre l'alcool au volant. Les délits sont sanctionnés par une perte de 4 points et les contraventions graves par une perte de 2 points.

Le projet de loi entend ne rien changer au libellé de la rubrique 8 relative aux délits et reprise comme rubrique 2 au nouveau tableau, mais de l'assortir d'une perte de 6 points. Le Conseil d'Etat rappelle ses critiques quant au changement projeté de la pondération en question.

Quant aux contraventions graves, le libellé de la rubrique 9 du tableau actuel est modifié, de toute apparence, pour tenir compte des changements que la loi du 18 septembre 2007 a apportés à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955. Les infractions prévues aux points 4, 5 et 6 de ce paragraphe sont qualifiées de contraventions graves. C'est dire que constituent des contraventions graves les alcoolémies d'au moins 0,5 g et inférieures à 1,2 g ainsi que, si ce taux n'est pas atteint, la présence de signes manifestes d'influence d'alcool. Il en est de même des personnes mentionnées au point 6 si l'alcoolémie constatée atteint 0,2 g.

De l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu de ne pas non plus rompre avec la logique du tableau actuel dans le contexte sous examen et de fixer de façon générale à 2 le nombre de points perdus intervenant en relation avec des contraventions graves.

En tout état de cause, le Conseil d'Etat marque ses plus vives réticences face à l'intention de retenir un retrait de 4 points pour certaines contraventions graves. Si une infraction, qualifiée de contravention grave ou de contravention, mérite pour des considérations de lutte contre l'insécurité routière le retrait d'un nombre plus important de points, il ne sera que logique d'en changer la qualification en vue d'en faire un délit et d'en adapter en conséquence les peines pénales.

Le Conseil d'Etat recommande encore en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, « propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal » pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12.

La Commission décide de suivre, en partie, cette recommandation en ajoutant à la rubrique 2 le terme « détenteur ou gardien », aux rubriques 10, 11 et 12 celui de « gardien ». Le terme de « détenteur ou gardien...d'un animal » n'est pas retenu puisqu'un cavalier, par exemple, n'a pas besoin de permis de conduire pour circuler sur la voie publique et ne peut donc pas perdre de point(s) en cas d'infraction. Le texte du Conseil d'Etat n'étant pas suivi entièrement, cette modification constitue un amendement ([amendement 3b](#))

Le rapporteur est prié de compléter son rapport par les définitions du détenteur et du gardien d'un véhicule :

#### **Détenteur du véhicule**

Selon l'article 2 du Code de la Route (arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques), le détenteur d'un véhicule routier est défini comme « *toute personne physique ou morale autre que le propriétaire d'un véhicule routier dont les qualités sont inscrites, selon le cas, sur le certificat d'immatriculation ou sur le certificat d'identification.* »

#### **Gardien du véhicule**

Personne ayant le pouvoir de fait sur le véhicule c.à.d. personne qui exerce le pouvoir de contrôle et de direction sur le véhicule utilisé pour commettre l'infraction.

Selon le Conseil d'Etat, le libellé des trois rubriques 10, 11 et 12 pourrait être simplifié en remplaçant le texte en question par le libellé suivant:

« ..) Le fait de commettre comme conducteur ou comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal l'une des contraventions graves prévues à l'article 12 ..... 2 points »

La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat alors que le nombre de points à retirer varie entre 3 et 2 points en fonction de la gravité de la contravention grave.

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi quant à ses observations à l'endroit de la rubrique 4 du tableau, il n'est pas nécessaire de changer le libellé de la rubrique 10 du tableau. Pour rester dans la « logique » du Conseil d'Etat et ne pas sanctionner par un retrait de 4 points une infraction autre qu'un délit, le nombre de points à retirer pour les contraventions graves prévues aux rubriques 4 et 10 (9 et 10 dans la proposition amendée) est fixé à 3 points.

Le Conseil d'Etat constate que l'exposé des motifs et le commentaire des articles III et VIII restent muets sur les raisons qui justifieraient de faire des infractions reprises aux rubriques 19 et 20 du nouveau tableau des infractions routières censées faire perdre des points. Ni quant à l'inobservation du signal C, 1a, ni quant à l'inobservation de respecter un intervalle minimal par rapport au conducteur devantant, le Conseil d'Etat n'est à même d'apprécier le bien-fondé de qualifier désormais ces infractions de contraventions graves. Il reste réservé quant à l'opportunité d'allonger le relevé des infractions donnant lieu à une perte de points, s'il n'est pas établi que les infractions considérées interviennent plus que proportionnellement dans la genèse des accidents de la route, ou sont responsables d'accidents graves. Il donne encore à considérer que, dans le premier des cas, ce seront de toute vraisemblance en particulier les cyclistes qui contreviennent à l'interdiction d'accès signifiée pour le signal C, 1a. En ce qui concerne le deuxième cas, il hésite à suivre les auteurs du projet de loi alors qu'il craint qu'en pratique il ne soit extrêmement difficile pour les instances chargées du contrôle routier ainsi que pour les autorités judiciaires de relever l'infraction, voire de condamner l'auteur. Il estime encore qu'il faudra désigner comme seul responsable de la non-observation de l'intervalle le conducteur qui suit, alors que le libellé proposé conduit à incriminer tant le conducteur qui devance que celui qui suit. Le terme « inter véhiculaire » est inconnu des dictionnaires. Enfin, le texte ne permet pas de dire s'il s'agit de la distance latérale entre deux véhicules ou de celle entre deux véhicules qui se suivent.

Quant à la rubrique 19, les représentants du ministère expliquent que la Police grand-ducale avait proposé le retrait de 2 points sur cette infraction vu sa gravité en cas de non-respect, mais également pour des raisons de cohérence. En effet, à part les infractions sur le stationnement, la grande majorité des infractions concernant le non-respect de signaux est sanctionnée par une amende de 74 euros. Les quelques articles sanctionnés par une amende de 145 euros engendrent également un retrait de 2 points, sauf l'inobservation du signal « accès interdit ».

En ce qui concerne la rubrique 20, les représentants du ministère indiquent qu'en l'absence d'un appareil permettant de constater l'inobservation de la distance de sécurité, la Police grand-ducale partage l'avis du Conseil d'Etat et qu'elle n'est donc pas demanderesse de cette modification législative à l'heure actuelle tout en sachant qu'il existe bel et bien sur le marché des appareils permettant le constat de telles infractions. Le Ministre explique cependant qu'au cours de différentes entrevues entre son ministère et les représentants de plusieurs associations (sécurité routière, victimes de la route), ces derniers ont insisté sur l'utilité de l'introduction de cette infraction parmi celles donnant lieu à une réduction de points. Une telle mesure est d'ailleurs déjà d'application en France et en Allemagne. Il est encore rappelé que l'infraction en tant que telle apparaît déjà dans la version actuelle du Code de la route.

Même si le terme « intervéhiculaire » est inconnu des dictionnaires, les membres de la commission parlementaire le jugent tout à fait compréhensible.

Faute d'argumentaire dans l'exposé des motifs et le commentaire des articles, le Conseil d'Etat omet de se prononcer sur la nouvelle qualification comme contravention grave du défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection (rubrique 24).

La rubrique 25 est elle aussi nouvellement introduite dans le tableau des infractions susceptibles de donner lieu à un retrait de points. Ici encore, le Conseil d'Etat aurait souhaité une motivation un peu plus explicite quant au bien-fondé de la démarche proposée par les auteurs. Il se demande pourquoi les auteurs ont opté pour intégrer le libellé de trois infractions certes voisines, mais néanmoins différentes sous une même rubrique, contrairement à l'approche des autres infractions reprises dans le tableau. Il recommande enfin de limiter le libellé figurant *in fine* du troisième tiret au texte suivant: «... pendant la communication».

Les représentants du ministère indiquent que, selon la Police grand-ducale, la croissance exponentielle et généralisée de l'utilisation des téléphones mobiles au volant engendre une distraction du conducteur entraînant une augmentation incontestable du risque d'accident. Le fait de décerner un avertissement taxé de 74 euros à lui seul n'entraîne pas l'effet dissuasif souhaité de sorte que le retrait complémentaire d'un point constitue certainement un effet dissuasif supplémentaire. Le regroupement de trois infractions au sein d'une seule rubrique a eu lieu sur recommandation du parquet. Ces infractions figurent déjà en tant que telles dans le catalogue des avertissements taxés.

Il est encore précisé qu'en France, l'usage de distracteurs est désormais plus sévèrement réprimé. En effet, l'utilisation du téléphone portable est considérée comme étant la quatrième cause d'accident mortel après la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants et le non-respect des règles de priorité. Par conséquent le décret du 5 janvier 2012 a marqué un renforcement des sanctions en cas d'infractions routières concernant entre autres l'usage d'un téléphone tenu à la main (L'amende passe de 35 à 135 euros et le retrait de deux à trois points sur le permis de conduire). Cette initiative des homologues français est l'une des raisons parmi d'autres pour lesquelles la Police grand-ducale a soutenu le Ministère dans ces démarches.

Au vu de ces arguments, la commission parlementaire décide de maintenir le texte de la rubrique 25 dans sa version initiale.

Finalement, la commission parlementaire propose encore d'amender l'article 3 afin de réduire le délai de récupération pour obtenir la reconstitution totale du capital de points (amendement 3c). Actuellement, ce délai est de trois ans sans infraction. Alors que le système français du permis à points est généralement plus sévère que le système luxembourgeois actuellement applicable, le Code de la Route français prévoit une modulation du délai légal en fonction de la gravité de l'infraction commise allant de 3 ans à 6 mois.

Dans ces conditions, il est proposé de réduire le délai actuel de 3 à 2 ans, tout en prévoyant qu'en présence d'une infraction donnant lieu à la perte d'au moins 3 points, le titulaire du permis de conduire qui n'a pas commis, dans cet intervalle, une nouvelle infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points, récupérera les points perdus au terme du délai de 3 ans à compter de la condamnation définitive voire du paiement de l'avertissement taxé.

Cette mesure plus favorable serait applicable aux infractions commises après l'entrée en vigueur des dispositions du présent article, ainsi qu'aux infractions plus anciennes qui n'ont pas encore abouti à une condamnation définitive ou du paiement de l'avertissement taxé.

Le paragraphe (3) nouveau fixe la date d'entrée en vigueur des mesures prévues aux paragraphes (1) et (2) de l'article 3. ([amendement 3d](#))

Au vu de ces 4 amendements, l'article 3 prendrait la teneur suivante :

**Art. 3.- ~~Le premier alinéa du paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant~~**

~~Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:~~

**(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :**

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

- 1) *l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 6 points*
- 2) *le fait de commettre comme conducteur, ~~ou~~ propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12 : 6 points*
- 3) *le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis : 6 points*
- 4) *les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 4 points*
- 5) *- la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,*  
*- le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable : 4 points*
- 6) *la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte : 4 points*
- 7) *le délit de fuite : 4 points*
- 8) *la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers : 4 points*
- 9) *le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum : 4- **3** points*
- 10) *la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré :-4- **3** points*
- 11) *la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré*  
*pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points*
- 12) *la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de*

*l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie*

*pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points*

- 13) *le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant : 2 points*
- 14) *la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés : 2 points*
- 15) *l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale : 2 points*
- 16) *l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité : 2 points*
- 17) *l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit : 2 points*
- 18) *l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs : 2 points*
- 19) *l'inobservation d'un signal C, 1a : 2 points*
- 20) *l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points*
- 21) *la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable : 2 points*
- 22) *le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation : 2 points*
- 23) *le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué : 2 points*
- 24) *le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué : 2 points*
- 25) *- l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection*
  - le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement*
  - l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication : 1 point »*

**(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant :**

**« Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.**

**Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.**

**Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions. »**

**(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.**

**Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014.**

**Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.**

\*

En fin d'examen des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955 et au régime légal du permis à points, le Conseil d'Etat attire encore l'attention de la Chambre des députés sur l'arrêt prononcé le 6 octobre 2011 par la Cour européenne des droits de l'Homme (affaire *Wagner c/ Luxembourg*). Dans cet arrêt, la Cour a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, empêchant ainsi le propriétaire d'un véhicule, dont la responsabilité pénale se trouvait engagée au titre d'une ordonnance pénale suite à une surcharge de ce véhicule, de pouvoir contester les faits et de se défendre contre le retrait de points. Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir comment il sera dorénavant fait droit aux exigences de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, pour autant que nécessaire, la modification projetée de l'article 2bis de la loi de 1955 pourrait fournir le cadre pour cette éventuelle mise en conformité.

Les représentants du ministère informent les membres de la commission parlementaire que l'affaire évoquée concerne un employeur ayant perdu des points sur son propre permis de conduire suite à une infraction (surcharge d'un véhicule lui appartenant) commise par l'un de ses employés. La Cour européenne des droits de l'Homme a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, cette absence ayant empêché l'employeur d'organiser utilement sa défense.

Il s'avère que, dès le dépôt de la plainte de l'employeur dont question ci-dessus auprès de la Cour européenne des droits de l'Homme, le Parquet a adapté le contenu des courriers adressés aux personnes concernées, de sorte que le premier courrier envoyé en début de procédure (citation ou ordonnance pénale) les informe désormais du risque de la perte de points en cas de condamnation définitive.

La présente information sera insérée dans la lettre d'amendements à communiquer au Conseil d'Etat.

La décision de condamnation pénale ne fait pas référence à la perte de points, alors que cette dernière intervient de plein droit conformément à la loi modifiée du 14 février 1955. Il s'agit en l'espèce d'une « mesure administrative » relevant de la compétence du ministre qui en informe la personne concernée. Selon la jurisprudence bien établie, le principe du *non bis in idem* est respecté et il ne s'agit pas d'une deuxième condamnation pour un même fait.

Le ministère se renseignera auprès du Ministère de la Justice afin de savoir si la Cour européenne des droits de l'Homme a été informée de l'adaptation de la procédure pénale effectuée suite à l'arrêt pris dans l'affaire Wagner. La commission parlementaire souhaite être tenue au courant des résultats de la recherche du ministère.

#### **Article 4**

La phrase introductive de l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 est modifiée conformément au commentaire relatif à l'article 1er.

Il y a quelques années d'ici, la notion du „véhicule routier“, qui est la définition communément adoptée pour désigner un véhicule destiné à circuler sur la voie publique, a été introduite de manière générale dans le Code de la Route. Depuis lors, à chaque fois qu'un article du Code de la Route ou de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié, il est profité de l'occasion pour mettre à jour l'article en question, dans le but d'y faire figurer la notion standard „véhicule routier“ partout où cela est indiqué.

- Point 2: Le terme „poids“ est remplacé par le terme „masses“, ceci pour être conforme à la terminologie utilisée dans les directives de l'Union européenne.
- Point 6: La base légale est créée pour permettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser, en plus de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux et de signes d'identification spéciaux pour des usages et services déterminés, pour lesquels une base légale existe déjà aujourd'hui, l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile. Ceci vaut notamment pour les plaques d'immatriculation „historiques“, qui étaient le standard à l'époque où un véhicule a été fabriqué respectivement mis en circulation pour la première fois (p. ex. les plaques où le signe national „L“ était intégré avec le numéro d'immatriculation sur la plaque elle-même). Un autre cas d'exemple est celui où en relation avec une réunion internationale tenue au Luxembourg, les véhicules officiels doivent, notamment pour des raisons de sécurité, être munis de plaques et de numéros spéciaux permettant une identification rapide et non équivoque de ces véhicules et de leurs passagers.
- Point 9: La base légale est créée pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg. Les règles d'exécution de cette disposition légale se retrouvent aux dispositions du paragraphe 9. de l'article 92 et du point 2.6. du paragraphe 2. de l'article 94 du projet de règlement grand-ducal modifiant e. a. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le Conseil d'Etat constate que plutôt que de procéder ponctuellement aux modifications pertinentes, les auteurs ont choisi de remplacer l'article 3 de la loi précitée du 14 février 1955 dans son ensemble. Conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (cf. arrêt 01/98 du 6 mars 1998), il n'est pas permis au législateur de s'écarter de l'article 36 de la Constitution en confiant à une autorité autre que le Grand-Duc l'exécution des lois par voie

réglementaire. Par ailleurs, aux termes de l'article 76, alinéa 2, le Grand-Duc peut dans l'exercice du pouvoir lui attribué par l'article 36 et dans les cas qu'il détermine charger les membres du Gouvernement de prendre des mesures d'exécution. Les dispositions constitutionnelles précitées ne font toutefois pas obstacle à la faculté du législateur de désigner les autorités administratives compétentes pour prendre les mesures individuelles nécessaires à la mise en œuvre des lois et des règlements pris en leur exécution.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat propose de rédigé comme suit la phrase introductive de l'article 3, nouvelle version de la loi précitée du 14 février 1955:

« **Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants: ».

Le Conseil d'Etat ajoute que dans la mesure où les décisions administratives dont le ministre aura la compétence demanderont un cadre réglementaire en vue de leur application, il appartiendra au Grand-Duc de prendre le ou les règlements grand-ducaux requis sur base de l'article 36 de la Constitution.

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Au point 4, le Conseil d'Etat propose de reformuler le texte comme suit:

« 4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat déclare ne pas comprendre l'intérêt de modifier le point 6 de l'article 3 actuel. D'une part, il estime que les termes généraux pour fixer la disposition accordent aux autorités administratives la flexibilité de concevoir les signes distinctifs particuliers à utiliser en fonction des besoins changeant d'un cas à un autre. Rien n'empêche le ministre du ressort de prescrire ces signes distinctifs particuliers apposés sur une plaque, qui sert de support, ou apparaissant sous forme de caractères alphanumériques.

Quant aux plaques rouges qui permettent l'identification de véhicules non régulièrement immatriculés, il y aurait, le cas échéant, lieu de préciser à l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 que le ministre ayant les Transports dans ses attributions est l'autorité compétente pour délivrer et retirer les autorisations d'utilisation des plaques rouges.

L'intérêt de créer des signes distinctifs particuliers en vue de « la préservation du patrimoine automobile » laisse le Conseil d'Etat un peu perplexe. En effet, il lui est difficile de s'imaginer que l'effort de conservation et de restauration de modèles anciens de véhicules routiers dépendra de la possibilité de délivrer des signes spéciaux. Dans la mesure où les fervents de la voiture historique entendent recourir à des plaques minéralogiques qui avaient cours à l'époque où leur modèle était commercialisé, le paragraphe 6 de l'article 2 de la loi de 1955 fournit aux yeux du Conseil d'Etat une base légale suffisante pour créer les séries spéciales des numéros minéralogiques souhaités. Quant à l'exemple cité par les auteurs pour motiver leur démarche, le Conseil d'Etat estime que pareille configuration intégrant le numéro d'immatriculation et le signe distinctif national dans un seul et même support n'est pas possible au vu des exigences du chiffre 3 de l'Annexe 3 de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Si l'autorisation de ce type de plaque minéralogique était le motif de l'ajout à apporter au point 6 de l'article 3 de la loi de 1955, le Conseil d'Etat devrait refuser la dispense du second vote

constitutionnel au projet de loi pour méconnaissance des exigences de droit international liant le Luxembourg.

La commission décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et donc de revenir au libellé du point 6 actuellement en vigueur.

Les points 7 et 8 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Quant au point 9 nouvellement ajouté, le Conseil d'Etat considère que les auteurs du projet de loi restent en défaut d'expliquer les raisons de cette démarche sauf à se référer aux dispositions réglementaires afférentes qui requièrent une base légale. Le texte proposé s'écarte des dispositions réglementaires caractérisées par une portée clairement cernée. Le Conseil d'Etat se demande si le caractère flou de la terminologie employée cacherait l'intention de l'Administration luxembourgeoise d'ouvrir grandement les portes à des non-résidents souhaitant pour des raisons fiscales ou autres immatriculer leurs véhicules au Luxembourg. La mise en garde de la Chambre de commerce dans son avis du 27 février 2012 semble se fonder sur la même interrogation. Se pose en plus la question d'assurer le suivi administratif, fiscal et technique de véhicules dont le propriétaire ou détenteur ne dispose pas d'attaches au Luxembourg, voire n'y a pas « d'adresse valable ». Dans la mesure où la Chambre des députés serait néanmoins d'accord avec l'ajout de ce point 9, le Conseil d'Etat insiste sur un encadrement légal bien plus précis des hypothèses où un non-résident serait autorisé à immatriculer son véhicule au Luxembourg, conformément à ce que prévoit l'article 95, paragraphe 3, sous le point D) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la route). Dans cette optique, il pourrait se déclarer d'accord avec le libellé suivant:

« ... l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. »

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé du point 9. proposé par le Conseil d'Etat.

L'article 4 prendra la teneur suivante :

#### **Article 4**

L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;

4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'État de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. »

## **Article 5**

Le présent article vise à remplacer l'article 4 pour tenir compte de l'arrêt du 6 mars 1998 de la Cour Constitutionnelle retenant que les termes de l'article 36 de la Constitution s'opposent à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc et que la fixation des mesures générales d'exécution d'une loi, notamment par voie de règlement ministériel, est dès lors contraire à la Constitution. En conséquence, il est précisé que les matières visées par ledit article font l'objet d'un règlement grand-ducal ce qui, à l'heure actuelle, est déjà le cas.

A cette même occasion, la disposition prévoyant la fixation des prix des leçons des instructeurs de conduite automobile par voie réglementaire est supprimée. Cette disposition est devenue obsolète suite au règlement grand-ducal du 12 mai 2011 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs (libéralisation des tarifs des auto-écoles).

Avant de procéder à l'examen de l'article V, le Conseil d'Etat estime utile de rappeler son avis du 3 juillet 2012 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs. Il y avait plus particulièrement critiqué la non-conformité de la base légale fournie par l'article 4 de la loi de 1955 à modifier.

Il constate que c'est à bon escient que les auteurs entendent respecter la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (voir plus particulièrement l'arrêt 01/98 du 6 mars 1998, ainsi que les arrêts 04/98, 05/98 et 06/98 du 18 décembre 1998) ayant conclu à la non-conformité d'une loi qui, en méconnaissance de l'article 36 de la Constitution, a confié à une autorité autre que le Grand-Duc la compétence de prendre les règlements d'exécution. Le fait de renvoyer à un règlement grand-ducal pour prendre les mesures réglementaires énoncées à l'article 4 de la loi de 1955 donne satisfaction sur ce point.

Or, le même article est entaché d'une autre non-conformité à la Constitution en ce qui concerne plus particulièrement le premier élément repris sous le point 2. En vertu de l'article 11(6) de la Constitution, toute restriction apportée au libre exercice d'une activité industrielle, commerciale, artisanale, agricole ou libérale, garanti par la Constitution, ne peut être prévue que par une loi formelle. Toutefois, il est satisfait à la réserve légale si, en vertu de la Cour constitutionnelle, « la loi se borne à tracer les grands principes tout en abandonnant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail » (arrêt 15/03 du 3 janvier 2003).

Depuis la révision de l'article 32 de la Constitution, le 19 novembre 2004, les règlements que le Grand-Duc peut prendre dans une matière réservée à la loi doivent répondre aux fins, aux conditions et aux modalités spécifiées par la loi (cf. pouvoir réglementaire d'attribution de l'article 32(3) de la Constitution). Il ne suffit dès lors pas de renvoyer à un règlement grand-ducal pour « [déterminer] les conditions d'admission des instructeurs agréés », mais il appartient à la loi formelle de spécifier les fins, les conditions et les modalités en vue de pouvoir renvoyer à un règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces principes. Les exigences quant au matériel et aux locaux dont doivent disposer les instructeurs suivent la même logique juridique. Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement au maintien des dispositions du point 2.

La commission parlementaire décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat sur le point 2. qui est supprimé en conséquence. En effet, il est tenu compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans le cadre du projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 (doc. parl. n° 6493) au sujet duquel le Conseil d'Etat a rendu son avis le 12 mars 2013.

Suite à cette suppression, le point 3. devient le point 2.

Sur un plan purement rédactionnel, le Conseil d'Etat suggère de mettre la phrase introductive à la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat propose, à l'instar des règles valant pour nombre d'autres documents utilisés en matière de circulation routière, que le modèle du certificat médical qui doit accompagner en principe les demandes en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire soit déterminé par règlement grand-ducal en ajoutant les termes suivants in fine du point 1:« ... du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire; ».

La commission parlementaire décide de reprendre cette proposition.

Quant au point 4, le Conseil d'Etat estime que les dispositions en question devraient avoir leur place à l'article 4**bis** de la loi de 1955 relatif au régime légal du contrôle technique automobile.

La commission parlementaire donne suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. à l'article 4bis. (cf. article 6 du présent projet de loi)

Conformément à ces modifications proposées par le Conseil d'Etat, l'article 5 sera libellé comme suit :

## **Article 5**

L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes :

1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
2. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories. »

## **Article 6**

Pour donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 (cf. article 5 du présent projet de loi) à l'article 4bis, la commission parlementaire propose de compléter *in fine* le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4bis par la phrase suivante :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.»

Cette modification fera l'objet d'un nouveau paragraphe (1) de l'article 6 ([amendement 4](#)). Suite à cet ajout, les paragraphe subséquents sont renumérotés.

Le paragraphe 1. (nouveau paragraphe (2)) de cet article a pour but de parer à l'obligation de modifier la référence lors de tout remaniement éventuel des alinéas précédant les dispositions relatives au contrôle technique périodique.

Au paragraphe 2. (nouveau paragraphe (3)), il est proposé d'ajouter le certificat d'immatriculation aux documents cités au point 4°, alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> parce qu'il peut arriver, notamment pour des véhicules importés de pays non communautaires, qu'il n'existe ni de procès-verbal de réception ni de certificat de conformité. De tels véhicules sont alors généralement immatriculés sur base d'une „réception à titre isolé“, où, à défaut d'un procès-verbal de réception et d'un certificat de conformité, les spécifications techniques essentielles sont reprises sur le certificat d'immatriculation national, qui doit dès lors aussi figurer dans la liste des documents reprise au point 4 visé.

Le paragraphe 3. (nouveau paragraphe (4)) introduit un nouvel alinéa entre les alinéas trois et quatre du paragraphe 1<sup>er</sup> afin de créer la base légale pour se conformer aux prescriptions de la Communication interprétative 2007/C68/04 de la Commission européenne concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre Etat membre.

Le paragraphe 4 permet d'accorder une exception voire une dispense au principe général que tout véhicule ayant fait l'objet d'une transformation „importante“ doit en principe être soumis à un contrôle technique avant sa remise en circulation, ceci aux fins que l'organisme de contrôle technique puisse vérifier que la transformation en question a été faite selon les règles de l'art et dans le respect des exigences techniques applicables. Il a paru indiqué d'insérer cette règle d'exception au niveau de la loi plutôt qu'au niveau du règlement grand-ducal pour ainsi avoir une base légale sûre et établie si un accident devait malgré tout un jour se produire et qu'une transformation non contrôlée serait retenue comme la cause principale ou accessoire de l'accident en question.

Le paragraphe 5. tient compte du fait qu'il n'est pas possible d'écarter *a priori* l'hypothèse de l'importation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges à partir d'un point de départ situé à une distance dépassant un trajet susceptible d'être effectué en une seule journée (p. ex. origine: pays ibériques). Dans ces conditions il ne suffit pas de dispenser le véhicule du contrôle technique pendant la journée de l'importation, mais il y a lieu d'appliquer cette dispense pendant le trajet d'importation (qui peut, par définition, dépasser une journée).

Les paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 (nouveaux paragraphes (2) et (3)) de l'article sous examen ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Quant au paragraphe 3, (nouveau paragraphe (4)), le Conseil d'Etat rappelle qu'il avait critiqué dans son avis du 17 janvier 2012 relatif au projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 modifiant (...), le non-respect de la base légale fournie par l'article 4bis de la loi de 1955 en matière de contrôle technique. En effet, ledit règlement grand-ducal anticipe en son article 58 (modification de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités du fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers) sur la modification prévue par les dispositions sous examen.

Quant au fond, le Conseil d'Etat salue l'alignement envisagé de la législation nationale sur les exigences du droit européen et l'abandon de l'exigence d'un passage au contrôle technique valant pour les véhicules qui, après avoir été en circulation dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, sont présentés à l'immatriculation au Luxembourg.

Il estime pourtant que le texte aurait avantage à être précisé tout en en allégeant parallèlement le libellé. Aussi propose-t-il la rédaction suivante pour le nouvel alinéa à insérer au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4bis de la loi de 1955:

« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »

La commission parlementaire décide de reprendre ce libellé du paragraphe 3 (nouveau paragraphe (4)).

En ce qui concerne le paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)) de l'article 6 sous examen, le Conseil d'Etat avoue sa perplexité à la lecture tant de la phrase introductive que des points d) et e) du nouveau texte proposé.

Quant à la phrase introductive, il se demande s'il s'agit d'insérer un nouvel alinéa 6 ou s'il est prévu de remplacer l'alinéa 6 actuel ayant trait au régime légal de la périodicité du contrôle technique? Le Conseil d'Etat ose croire qu'il s'agit du remplacement non pas de l'alinéa 6, mais de l'alinéa 5 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4bis.

Il comprend la modification projetée des points c) et d) comme obligeant le propriétaire ou détenteur de soumettre son véhicule au contrôle technique avant de remettre celui-ci en circulation après une transformation technique substantielle telle que décrite sous le point b). Or, en vertu des points d) et e), ce contrôle ne serait-il pas exigé si la transformation a été effectuée selon les règles de l'art par un atelier de transformation légalement établi ou si la transformation est documentée par l'attestation de transformation prévue au point e)? Le Conseil d'Etat estime que, selon toute logique, les exigences desdits points d) et e) devraient valoir pour toute transformation, qu'elle soit ou non suivie par un contrôle technique obligatoire. En outre, il se demande ce qu'il faut entendre par un expert-technicien, alors que la qualification requise pour procéder à la transformation d'un véhicule lui semble résulter à suffisance de l'exigence d'un travail effectué « selon les règles de l'art » par un atelier légalement établi dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen. Il doute par ailleurs de la pertinence de la condition imposée à ces ateliers de devoir justifier d'une « autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de

véhicules routiers », alors que les auteurs omettent d'établir que le régime des autorisations de commerce tel que prévu par la législation nationale a son pendant dans tous les autres Etats visés par le texte sous examen.

L'application de la disposition du point c) avec celle du point a) pose un problème de concordance. En effet, un véhicule changeant de propriétaire ou de détenteur ne doit pas être présenté au contrôle technique de sorte que le nouveau propriétaire peut hériter de la part du vendeur d'un certificat en cours de validité couvrant le véhicule acheté. Dans l'hypothèse où le véhicule a subi une transformation, le contrôle technique serait obligatoire en vertu du point c), tandis que le point a) en dispenserait son nouveau propriétaire ou détenteur.

Le Conseil d'Etat se demande encore en relation avec le point b) s'il ne serait pas requis d'aligner le texte proposé au libellé prévu sous paragraphe 2 en mentionnant encore, à côté du certificat d'immatriculation le procès-verbal de réception et le certificat de conformité.

Enfin, il estime qu'au point a) la précision que le certificat de contrôle concerné doit avoir une durée de validité au moins égale à six semaines est superflue alors que le système de convocation en place comporte de tout évidence les automatismes utiles pour que le véhicule soit présenté a contrôle technique avant l'échéance du certificat qui le couvre au même de sa transformation technique.

Dans les conditions précitées, le Conseil d'Etat propose de réserver rédaction suivante au paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)):

« ~~(4)~~ (5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

- a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
- b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agrément du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation. » »

Le Conseil d'Etat estime que pour le surplus le libellé du point 4 de l'alinéa 2 visé aura avantage à être complété par la mention du certificat d'immatriculation à côté du procès-verbal de réception et du certificat de conformité.

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé du paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)) proposé par le Conseil d'Etat.

Le paragraphe 5 (nouveau paragraphe (6)) ne donne pas lieu à observation du Conseil d'Etat.

L'article 6 sera dès lors libellé comme suit :

## **Article 6**

L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> est complété in fine par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques. »

(1)(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacée par le libellé suivant:

« Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu: »

(2) (3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation ; »

(3) (4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1<sup>er</sup> avec le libellé suivant :

« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Espace Économique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »

(4) (5) ~~L'alinéa 5~~ ~~Le nouvel alinéa 6~~ du paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le ~~texte suivant~~ deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agrément du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.»

(5) (6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

« - ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule; »

## **Article 7**

Le présent article prévoit de conférer aux candidats policiers la prérogative de donner des injonctions aux usagers de la route. Les auteurs justifient l'innovation projetée par la nécessité de compléter la formation de ces candidats sur le terrain.

Dans son avis du 17 janvier 2012 relatif au projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 précité, le Conseil d'Etat s'était déjà opposé à la possibilité de conférer de telles prérogatives à des agents non assermentés et il avait proposé en alternative à la démarche en question d'organiser des formations « post-assermentation » en vue d'instruire les nouveaux fonctionnaires dans les segments de leur activité professionnelle qui relèvent de l'exercice de la puissance souveraine. En effet, les injonctions données aux usagers de la route « prévalent sur les règles de la circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux », d'après l'article 115 du Code de la route. Même si ces injonctions font partie des compétences de police administrative de la Police grand-ducale et qu'elles n'ont qu'une portée « ratione loci », elles s'appliquent avec un effet contraignant et priment l'effet des prescriptions réglementaires applicables à l'égard de ceux auxquels elles s'adressent.

La puissance souveraine consiste à « sauvegarder les intérêts généraux de la collectivité et [à] permette aux individus, par la protection qu'elle leur accorde, le libre développement de leur personnalité (...) Le principe abstrait de la puissance souveraine est appelé à s'incarner en des personnes et des institutions qui en traduisent les devoirs et en assument les responsabilités ».

Le maintien de l'ordre public fait partie des responsabilités des institutions et des personnes qu'elles ont commises pour assurer que les libertés de chacun puissent s'exercer sans nuire à celles des autres dans un ordre collectif fondé sur la justice sociale. Toute mesure d'ordre public conditionne l'exercice des libertés individuelles, ou tend à les restreindre avec un but d'intérêt collectif. Il n'en est que normal que la Constitution et la loi ont vocation à entourer les interventions destinées à maintenir l'ordre public des garanties appropriées de sauvegarde des libertés individuelles. Aussi l'ordre institutionnel fondé sur la Constitution réserve-t-il les compétences de maintien de l'ordre à des autorités publiques et à des corps administratifs dont les fonctionnaires sont spécialement formés, tout en encadrant l'exercice de leur activité de garde-fous minima évitant que l'efficacité de la mission l'emporte sur la protection des libertés individuelles. La loi ne confie dès lors logiquement qu'à des agents assermentés des attributions relevant de l'exercice de la puissance souveraine.

La nature du serment prêté par les fonctionnaires de la Police est à la fois politique et juridique, en ce qu'il constitue « la promesse de fidélité à un régime (en l'occurrence celui d'une monarchie constitutionnelle à régime parlementaire) ou à une Constitution (celle du Luxembourg énonçant les libertés individuelles et établissant un ordre public fondé sur l'Etat de droit et la séparation des pouvoirs) ».

Conférer à des agents stagiaires de l'Etat des prérogatives, serait-ce pour les uniques besoins de leur formation, qui sont normalement réservées à des fonctionnaires assermentés, tournerait en dérision le serment en acceptant une violation flagrante des principes institutionnels selon lesquels l'Etat luxembourgeois est censé exercer ses pouvoirs.

Le Conseil d'Etat demande dès lors sous peine d'opposition formelle de renoncer à l'insertion dans la loi de 1955 des dispositions retenues sous l'article VII du projet de loi. Il rappelle sa recommandation de compléter la formation des candidats policiers par des stages « post-assermentation » en vue de dispenser aux nouveaux fonctionnaires les segments de leur instruction professionnelle dont la mise en œuvre relève de l'exercice de la puissance souveraine.

La commission parlementaire décide de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat et donc de **supprimer l'article 7** (ancien VII). Le barème de la réduction des points prévu à l'article 3 du présent projet de loi est adapté en conséquence.

## **Article 8 (article 7 nouveau)**

L'article sous examen a pour objet de compléter l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 qui a, entre autre, trait aux contraventions graves.

Le Conseil d'Etat constate que parallèlement à l'adaptation du tableau des infractions donnant lieu à une soustraction de points dans le cadre du permis à points, les auteurs du projet de loi prévoient en effet de garder un certain parallélisme entre ce tableau et le relevé des contraventions graves sanctionnées en principe sur le plan administratif par un retrait de deux points.

Les observations du Conseil d'Etat faites à l'endroit de l'article 3 gardent dès lors mutatis mutandis leur valeur dans le cadre de l'analyse de l'article sous examen.

Il y a indéniablement une différence concernant la sanction des excès de vitesse selon que l'on se place dans la logique de l'article 7 ou de l'article 13, paragraphe 14 de la loi de 1955. Le Conseil d'Etat illustre cette différence au moyen d'un tableau comparatif (voir doc. parl. n° 6399<sup>5</sup>).

Nonobstant le fait que tant le risque d'accident que les conséquences sont particulièrement élevés en agglomération, la logique inhérente aux conditions d'application du retrait immédiat du permis de conduire est plus pénalisante en relation avec les excès de vitesse hors agglomération et encore davantage sur autoroute, tandis que le régime actuel des contraventions graves est plus sévère pour les excès de vitesse commis à l'intérieur des localités.

Une deuxième constatation tient au fait que la double condition du retrait immédiat n'est susceptible de s'appliquer qu'au-delà du seuil d'application de la contravention grave tel que prévu par l'article 7 actuel de la loi de 1955. Par voie de conséquence, l'ajout apporté au deuxième tiret dudit article 7 n'entraîne aucun changement pratique par rapport à la situation actuelle. Dans ces conditions, l'ajout prévu (au deuxième tiret) est sans plus-value normative et le Conseil d'Etat en demande la suppression.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de supprimer l'ajout apporté au deuxième tiret.

Le Conseil d'Etat se demande encore si la formule retenue (au deuxième tiret) pour fixer les conditions du retrait immédiat du permis de conduire ne pourrait pas être allégée et rapprochée de celle actuellement prévue à l'article 7 de la loi de 1955 en remplaçant le double critère d'application prévu par la seule condition d'un excès de vitesse gradué de la limite réglementaire selon que l'excès a lieu en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute.

Comme le point 3 de l'article 11bis (et non le chiffre 3 de l'article 1bis comme indiqué erronément dans le doc. parl. n° 6399) s'applique de façon autonome, il pourra être fait abstraction du bout de phrase in fine du tiret sous examen en supprimant les termes « sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis ».

La commission parlementaire suit le Conseil d'Etat sur ce point.

En ce qui concerne l'ajout comme contravention grave de l'inobservation du signal C, 1a «accès interdit» (sixième tiret), le Conseil d'Etat réitère sa critique que l'ajout sous examen n'est nullement motivé, voire explicité par les auteurs du projet de loi. De toute façon, la pratique montre que ce seront en particulier les cyclistes qui semblent visés par cette

nouvelle rigueur légale. Dans les conditions données, et surtout face à la pratique de nombre d'autorités communales d'admettre la circulation des cyclistes à contre-sens de la circulation automobile autorisée dans les rues à sens unique, il doute de la pertinence de la démarche.

Les représentants du ministère rappellent que le présent projet de loi prévoit une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire pour cette infraction. La prise en compte de cette infraction dans le cadre du permis à points paraît justifiée du fait des conséquences graves qui peuvent en résulter. Par ailleurs, la majorité des infractions sanctionnées par une amende de 145 euros entraîne également une réduction de points.

Ils ajoutent que la Police grand-ducale avait proposé le retrait de 2 points sur cette infraction non seulement en raison de la gravité de son non-respect, mais également pour des raisons de cohérence. En effet, à part les infractions sur le stationnement, la grande majorité des infractions concernant le non-respect de signaux est sanctionnée par une amende de 74 euros. Les quelques articles sanctionnés par une amende de 145 euros engendrent également un retrait de 2 points, sauf l'inobservation du signal « accès interdit ».

Ils rappellent finalement, d'une part, que les cyclistes peuvent emprunter les rues dotées du signal « accès interdit » dans le sens interdit à la circulation uniquement en cas d'ajout d'un panneau les autorisant à ce faire et, d'autre part, que les cyclistes ne perdent jamais de points en cas d'infraction.

En raison de ces arguments, la commission parlementaire décide de maintenir l'inobservation du signal C, 1a dans la liste des contraventions graves.

Quant à la qualification de contravention grave de l'infraction de ne pas respecter une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède (neuvième tiret), le Conseil d'Etat rappelle ses doutes quant au bien-fondé de l'approche au vu des difficultés pratiques de contrôler la prescription et aux abus auxquels son application peut conduire dans une situation de trafic visqueux. Tout en déconseillant dès lors d'élever cette infraction au rang de contravention grave, il réitère sa demande de revoir la rédaction pour le cas où le législateur entendrait, contrairement au présent avis, suivre néanmoins sur ce point les auteurs du projet de loi.

La commission parlementaire, en raison des arguments déjà évoqués à l'égard de la rubrique 20 du tableau de l'article 2 (voir ci-dessus), décide de maintenir le texte du neuvième tiret.

La qualification comme contravention grave du défaut du port de la ceinture de sécurité, du port du casque de protection ou du défaut d'utilisation d'un système de retenue homologué pour transporter des enfants ne donne pas lieu à observation (onzième tiret).

Quant à la contravention grave relative aux inobservations des règles concernant l'équipement pneumatique réglementaire (douzième tiret), le Conseil d'Etat se demande s'il n'aurait pas été opportun de considérer également comme contraventions graves les infractions aux nouvelles prescriptions réglementaires relatives aux pneus d'hiver.

Les représentants du ministère indiquent que lors de l'introduction de cette mesure en octobre 2012, il a été fait abstraction de sanctionner de manière plus sévère le non-respect de cette disposition et d'un retrait de points. Cette infraction a été qualifiée de contravention (simple) assortie d'un avertissement taxé de 74 euros.

Les membres de la commission décident de maintenir le douzième tiret tel qu'il figure dans le projet de loi.

En ce qui concerne le dernier tiret, le Conseil d'Etat renvoie à son opposition formelle formulée à l'endroit de l'article 7 (article supprimé) du projet de loi sous examen. Il estime par ailleurs indiqué d'aligner davantage les injonctions que sont autorisés à donner les fonctionnaires des Douanes à leur compétence résultant de la version actuelle de l'article 6, sous b) de la loi de 1955. Le dernier tiret de l'alinéa 2 de l'article 7 se lirait dès lors comme suit:

« - défaut de suivre les injonctions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7 du projet sous examen, la référence aux candidats de la police est supprimée. La commission parlementaire décide de reprendre, en partie, la proposition de texte du Conseil d'Etat ([amendement 5](#)). Ce tiret se lira dès lors comme suit :

« - défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

L'article 7 (nouveau) aura dès lors la teneur suivante :

## **Article 7**

L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- vitesse dangereuse selon les circonstances;
- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute ;
- ~~• supérieure à plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum,~~  
~~sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 1bis;~~
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
- inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
- inobservation du signal C,1a ;
- omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

- inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
- défaut de maintenir une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération ;
- infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué ;
- conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
- défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé. »

### **Article 9 (article 8 nouveau)**

Le présent article propose d'amender la première phrase de l'article 10bis pour préciser sans équivoque que les sanctions en cas de non-paiement de la taxe sur les véhicules routiers s'appliquent non seulement en cas de conduite du véhicule mais, d'une manière générale, lorsqu'un véhicule est mis en circulation sans que la taxe ne soit payée, donc y compris le stationnement et le parage.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation quant à cet article.

### **Article 10 (article 9 nouveau)**

L'article sous examen a pour but de modifier à deux égards l'article 12 de la loi de 1955 sur la lutte contre l'alcoolémie et la consommation de drogues, voire la consommation excessive de médicaments en relation avec la conduite de véhicules ou d'animaux sur la voie publique.

La première modification a pour objet d'aligner le paragraphe 2 de l'article 12 au nouveau tableau proposé en matière de retrait de points (cf. article III du projet de loi). La seconde série de modifications vise le paragraphe 4 de l'article 12 relatif à la lutte contre la consommation de drogues en matière de circulation routière. Les auteurs justifient la première modification concernant le paragraphe 2 (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 1<sup>er</sup> du projet de loi) par la scission des alcoolémies situées entre 0,5 et 1,2 g par litre de sang selon que le taux dépasse ou non 0,8 g par litre de sang. Les deux alcoolémies continuent à être considérées comme contraventions graves, mais un taux supérieur à 0,8 g serait selon les auteurs du projet de loi sanctionné désormais sur le plan administratif par 4 points, un taux situé entre 0,5 et 0,8 g continuant à faire l'objet d'un retrait de 2 points.

Le Conseil d'Etat rappelle sa réticence quant à la rupture du parallélisme actuel entre la qualification pénale des faits incriminés et la pondération des points à retirer en matière de permis à points. Par ailleurs, il note que la scission voulue par les auteurs a peut-être son intérêt dans le cadre du tableau fixant le retrait des points, mais reste sans aucune incidence sur les peines pénales appliquées aux termes de l'article 12, sujet à modification. Il demande dès lors instamment de faire abstraction du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article X (ancien), article 9 nouveau sous examen, alors que la modification ne comporte pas la moindre plus-value normative dès lors que les prescriptions en place ne subissent aucun changement. Il y aurait tout au plus lieu de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat et donc de revenir au texte actuellement en vigueur tout en le mettant dans la forme de l'indicatif présent.

Quant aux modifications qu'il est proposé à l'article 12, paragraphe 4, les auteurs entendent par les changements prévus à l'alinéa 1<sup>er</sup> de ce paragraphe (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 2 (ancien), paragraphe 1 nouveau du projet de loi) aligner la législation luxembourgeoise sur la législation belge qui, au moment de l'introduction du paragraphe 4 dans sa forme actuelle, avait servi de modèle. Ils ajoutent qu'il a été vérifié que sur le plan technique l'application des nouveaux taux ne donne pas lieu à problème. Le paragraphe 2 (ancien) de l'article sous examen ne donne dès lors pas lieu à observation.

L'ajout proposé au point 2 du paragraphe 4 (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau du projet de loi) est censé simplifier le procédé légal de dépistage de la consommation de drogues. Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas aux changements envisagés sauf qu'il n'est pas d'accord pour considérer le fait de posséder des drogues ou du matériel pouvant servir à leur consommation comme indice grave permettant de présumer la consommation de stupéfiants. Il demande dès lors de faire abstraction du texte formant le troisième tiret du point 3 du nouvel alinéa qu'il est proposé d'ajouter nouvellement.

Quant à la forme, il propose d'écrire « fonctionnaires de la Police grand-ducale » au lieu de « membres de la police grand-ducale ». Au point 1 du texte proposé, il y a lieu d'écrire in fine « ... prévus au point 10 ». Au point 2, le verbe est à mettre dans la forme de l'indicatif présent. La numérotation retenue risque d'être confondue avec les points formant la subdivision du paragraphe 4; il échet dès lors de remplacer les chiffres suivis d'un point par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse (cf. a), b), c)).

Les représentants du ministère expliquent que, tant le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région que la Directeur Général de la Police grand-ducale sont d'avis que « ... *la possession de stupéfiants respectivement de matériel de consommateur devraient suffire comme présomption grave permettant de procéder à un test de la salive. En effet, il est logique que la plupart des consommateurs de stupéfiants soient à l'occasion d'un contrôle également en possession de stupéfiants ou de matériel de consommation.* ».

En raison de cette argumentation, la commission parlementaire décide de ne pas supprimer le dernier tiret du point 3. du paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau.

Le représentant du groupe politique déi gréng précise que son groupe déplore que les drogues légales et illégales ne soient pas mises sur un pied d'égalité dans la présente loi.

Sur le plan rédactionnel, la commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat quant au remplacement des chiffres suivis d'un point par les lettres. Au lieu d'utiliser les lettres a), b) etc) elle décide de recourir aux lettres i., ii. et iii pour ne pas risquer une

confusion avec les points a) et b) formant la subdivision du point 2.. Elle suit également le Conseil d'Etat en matière de remplacement du mot « sous » par « au point » au point i. du texte proposé et la mise à l'indicatif du verbe au point ii. L'insertion du terme « fonctionnaires de la Police grand-ducale » à la place de « membres de la police grand-ducale » n'est pas effectuée, car la plupart des dispositions de la loi du 14 février 1955 désigne le personnel de la police grand-ducale par « membre ».

L'ajout qu'il est prévu d'apporter au point 3 (et non pas à l'alinéa 3) du paragraphe 4 (cf. article 10 (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 4 (ancien), paragraphe 3 nouveau du projet de loi) rétablit le parallélisme entre les procédures de dépistage des drogues et celles servant à définir une alcoolémie. Il trouve l'accord du Conseil d'Etat. Toutefois, sur le plan rédactionnel, il y a lieu de renvoyer respectivement au « point 2 » et au « point 1 », et de mettre à l'indicatif présent le verbe de la phrase principale.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat dans ses propositions rédactionnelles.

Quant à la reformulation du point 9 (et non de l'alinéa 9) du paragraphe 4 (cf. article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 5 (ancien), paragraphe 4 nouveau du projet de loi), il ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'Etat propose cependant de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent et d'écrire « ... présentant un des indices graves visés au point 2, a circulé ... ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat dans sa dernière remarque de mettre le texte à l'indicatif présent et de remplacer le renvoi « sous 2 » par « au point 2 ».

La modification reprise au paragraphe 6 (ancien), paragraphe 5 nouveau de l'article X (ancien), article 9 nouveau sous examen est également justifiée par le rétablissement du parallélisme avec les dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 (cf. point 8, première phrase) de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'Etat propose d'écrire « fonctionnaires de la Police grand-ducale » et « tests visés au point 2 » et de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire constate que, par analogie aux points précédents, il y a lieu de remplacer le terme « de l'alinéa 10 » par « du point 10. ». Elle décide de remplacer le mot « sous » par les termes « au point » dans la nouvelle phrase introduite par le présent paragraphe et de mettre cette phrase à l'indicatif présent.

Quant à l'ajout prévu d'un point 13 nouveau au paragraphe 4 (cf. article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 7 (ancien), paragraphe 6 nouveau de l'article 9 nouveau du projet de loi), il laisse, tout comme le libellé actuel des points 2 et 5 du paragraphe 2 de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955, ouverte la question de savoir s'il n'a pas été possible de recourir aux moyens légaux de détection de la consommation de drogues, voire de consommation excessive de boissons éthyliques, ou si le recours à ces moyens de détection n'a pas permis d'établir s'il y a eu consommation prohibée par la loi. Un autre point d'interrogation qui subsiste concerne la difficulté de déterminer en pratique si le comportement anormal d'un usager de la route doit être attribué à un excès éthylique, à la consommation de drogues ou à une autre cause. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de regrouper en une seule et même disposition les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 du paragraphe 4 nouvellement projeté.

La nouvelle disposition pourrait faire l'objet d'un paragraphe 4bis nouveau libellé comme suit:  
« Paragraphe 4bis

Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 4 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique. »

Dans ces conditions, les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 nouveau du paragraphe 4 deviendraient superflus, rendant nécessaire la suppression des premiers et la renonciation à l'insertion du second. Les renvois aux paragraphes et points concernés sont à adapter en conséquence.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en introduisant un paragraphe 4bis nouveau.

Comme le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de redresser le libellé sur le plan rédactionnel dans le sens des observations qui précèdent et d'en assurer ainsi la cohérence formelle, la commission parlementaire propose de réécrire entièrement à l'article 10 (ancien) article 9 nouveau l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 dans son ensemble. (amendement 6)

L'article 9 sera dès lors libellé comme suit :

## **Article 9**

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 12.**

### *Paragraphe 1<sup>er</sup>*

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

### *Paragraphe 2*

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans

un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du

jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

### *Paragraphe 3*

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphe 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

#### *Paragraphe 4*

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

| <i>Substance</i> | <i>Taux (ng/mL)</i> |
|------------------|---------------------|
| THC              | 1                   |
| Amphétamine      | 25                  |
| Méthamphétamine  | 25                  |

|                  |    |
|------------------|----|
| MDMA             | 25 |
| MDA              | 25 |
| Morphine (libre) | 10 |
| Cocaïne          | 25 |
| Benzoylécgonine  | 25 |

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

- i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10 ;
- ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
- iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
  - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
  - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
  - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

#### Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

#### *Paragraphe 5*

Est puni des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

#### *Paragraphe 6*

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

#### *Paragraphe 7*

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal. »

## **Article 11 (article 10 nouveau)**

Cet article apporte quelques modifications à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Dans ces conditions, la commission parlementaire propose l'amendement suivant ([amendement 7a](#)) :

### **(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :**

**« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »**

Les paragraphes subséquents sont renumérotés en conséquence.

Lors de l'examen de l'article II (article 2) du projet de loi, le Conseil d'Etat a déjà fait part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE.

Dans ces conditions, il demande de faire abstraction du paragraphe 1<sup>er</sup> (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous examen.

Vu les remarques déjà formulées à l'égard de l'article 2, la commission parlementaire propose d'amender le paragraphe 1<sup>er</sup> (paragraphe 2 nouveau) de l'article 11 (ancien), article 10 nouveau du projet de loi comme suit ([amendement 7b](#)) :

« (2) Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant :

« 1<sup>er</sup>. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.** » »

Les paragraphes 2 et 3 (3 et 4 nouveaux) ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Elle propose ainsi l'amendement suivant ([amendement 7c](#)) :

**« (5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :**

**« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. » »**

Le Conseil d'Etat saisit encore l'occasion pour rappeler un problème d'application des interdictions de conduire judiciaires qui se pose de façon régulière et qui de manière récurrente donne lieu à des demandes en grâce introduites par les personnes concernées qui souhaitent être relevées de l'exécution de telles interdictions. Le problème se pose en pratique lorsque lors d'une première condamnation pour des infractions à la circulation routière le prévenu est condamné entre autre à une interdiction de conduire assortie du sursis intégral et qu'à quelques mois plus tard il se trouve condamné une deuxième fois, la peine prononcée comportant cette fois-ci une interdiction de conduire exceptant certains trajets, certaines catégories de véhicules ou certaines périodes temporelles et lui faisant parallèlement perdre le bénéfice du sursis prononcé lors de la première condamnation. Selon le Conseil d'Etat, il y aurait avantage à conférer au juge de la deuxième condamnation la compétence d'aligner la portée de la première interdiction de conduire à celle de la deuxième interdiction.

Les représentants du ministère expliquent que le problème soulevé ne relève pas du présent projet de loi, mais, le cas échéant, de celui portant réforme de l'exécution des peines, modifiant, entre autres, le Code d'instruction criminelle et le Code pénal (voir doc. parl. n°6381). Ils ajoutent que le ministère de la Justice a été consulté lors de l'élaboration du contenu du présent projet de loi.

La commission parlementaire décide de mentionner dans son rapport qu'elle plaide en faveur de la mise en place de dispositions allant dans le sens de la proposition du Conseil d'Etat.

L'article 10 sera libellé comme suit :

### **Article 10**

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

**(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :**

**« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »**

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :

« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »**

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

**(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :**

**« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »**

## **Article 12 (article 11 nouveau)**

L'article 12 (ancien) modifie l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin d'y redresser une erreur introduite lors de l'adoption du projet de loi 5366<sup>1</sup>.

Avant de passer à l'analyse de la modification projetée de l'article 15, le Conseil d'Etat rappelle l'intérêt d'éviter tout amalgame entre la législation sur la circulation routière qui traite plus particulièrement des règles de comportement en matière de trafic routier, tout en visant ensemble des usagers de la route, et la législation sur les transports routiers qui concerne

<sup>1</sup> Aboutissant à la « Loi du 18 septembre 2007 modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques b) la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules »

plus particulièrement les règles selon lesquelles des transporteurs professionnels sont autorisés à acheminer par la voie routière au moyen de types de véhicules appropriés des personnes ou des choses d'un point géographique à un autre. La distinction entre les deux législations est d'autant plus difficile à faire qu'il existe des points d'intersection entre les deux matières. Ainsi, l'équipement des véhicules utilisés pour le transport routier doit répondre aux exigences d'aménagement prévues par le Code de la route. Les conducteurs des unités de transport doivent avoir la qualification technique et la maîtrise de la conduite prescrite par le Code de la route. La façon de procéder aux contrôles des véhicules affectés au transport routier est celle prévue pour assurer la surveillance de la circulation et pour arrêter un véhicule trouvé en infraction, ...

Néanmoins, dans l'intérêt d'un développement ordonné des deux législations, il y a lieu de respecter les particularismes des domaines légaux concernés et les compétences de police administrative et judiciaire qui s'y rattachent.

Dans cet ordre d'idées, les fonctionnaires de la Police grand-ducale ont dans le domaine de la circulation routière tout comme dans celui des transports routiers une mission générale de veiller au respect de la loi, de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs (cf. articles 9-2, 10 et 13 du Code d'instruction criminelle). La loi a par ailleurs conféré aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises la compétence de veiller, tout comme la Police grand-ducale, à l'exécution conforme de la législation sur les transports routiers et au dépistage des surcharges de véhicules routiers. Afin de faciliter les tâches des deux corps administratifs, l'article 6, sous b) de la loi précitée du 14 février 1955 confère aux fonctionnaires des Douanes, agissant dans le cadre de leurs missions en matière de législation sur les transports routiers ou en matière de contrôle des surcharges des véhicules routiers, la prérogative de contrôler parallèlement l'aménagement des véhicules et leur chargement, ainsi que les plaques minéralogiques, les numéros d'identification et les documents de bord, avec la possibilité de dresser procès-verbal en cas de constatation d'une infraction. Même si ces derniers contrôles relèvent de toute évidence de l'application de la législation routière, il a paru rationnel aux yeux du législateur d'en attribuer, pour des raisons d'organisation pratique de ces contrôles, la compétence aux fonctionnaires des Douanes, qu'ils exercent parallèlement aux missions confiées à la Police grand-ducale.

Cette distinction entre la compétence générale des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière de police administrative et judiciaire dans les domaines légaux de la circulation routière et des transports routiers, d'une part, et la même compétence des fonctionnaires des Douanes, qui est générale en matière de législation sur les transports routiers et spécifique, comme limitée aux matières explicitement énumérées, dans le domaine de la circulation routière doit valoir au même titre pour les avertissements taxés. Le Conseil d'Etat se limite ici uniquement à l'application de ces principes à la législation sur la circulation routière, alors que la législation sur les transports routiers est étrangère à la portée du projet de loi sous examen.

Dans la lignée des considérations qui précèdent, il échet de reléguer à la législation sur les transports routiers la façon de sanctionner les infractions relevant de cette matière. Quant aux compétences de police administrative et de police judiciaire en matière de circulation routière, en général, et quant à la manière de décerner des avertissements taxés, en particulier, il y a lieu de revoir les deux premiers alinéas de l'article 15 qui comportent des dispositions pour partie redondantes et pour partie contradictoires. Le Conseil d'Etat propose de remplacer les textes en place par les dispositions suivantes:

«En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.

Dans le cadre des contrôles effectués dans les conditions de l'article 6, sous b), les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises peuvent décerner des avertissements taxés en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, à condition que celles-ci concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.».

Les représentants du ministère attirent l'attention sur le fait que le Conseil d'Etat oublie de mentionner que, par sa façon de procéder, il ôte la base légale à certaines sanctions prévues dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes et plus précisément aux avertissements taxés prévus aux points M et N de l'annexe I du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés.

Pour cette raison, la commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point.

Le libellé de l'article 12 (ancien), article 11 nouveau est maintenu dans sa version initiale.

### **Article 13 (article 12 nouveau)**

L'article 13 modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin de permettre aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de percevoir une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de leur consignation, alors que la rédaction actuelle n'y autorise que les membres de la Police grand-ducale à faire cela. Il s'agit de rectifier un oubli.

Dans plusieurs avis antérieurs, le Conseil d'Etat avait déjà rendu attentif au problème de conformité que posent les dispositions de l'article 16 par rapport à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et en particulier par rapport à l'arrêt de la Cour rendu à titre préjudiciel le 23 janvier 1997 dans une affaire *E. Postoors et Trans-Cap GmbH* contre l'Etat belge (affaire C-29/95) et par rapport à l'arrêt *Commission européenne contre République italienne* du 19 mars 2002 (affaire C-224/00).

La jurisprudence européenne précitée rappelle que le principe général d'égalité interdit toute discrimination exercée en raison de la nationalité, que cette discrimination soit ostensible ou revête une forme dissimulée qui, par application d'autres critères de distinction, aboutit en fait au même résultat. Par ailleurs, une réglementation qui prévoit une distinction fondée sur le critère de la résidence, en refusant par exemple à des non-résidents un avantage accordé aux résidents risque de jouer au détriment des ressortissants d'autres Etats membres.

Or, une différence de traitement entre résidents et non-résidents peut se justifier par des circonstances objectives. Le risque réel que l'exécution d'une condamnation prononcée par les juridictions nationales soit impossible, voire « considérablement plus difficile et plus onéreuse » dans le cas d'un non-résident peut constituer une raison objective pour justifier un traitement différent (voir le point 19 de l'arrêt C-29/95 et le point 20 de l'arrêt 224/00). Encore faut-il que cette différence de traitement ne soit ni discriminatoire ni disproportionnée.

La Cour de Justice de l'Union européenne a ainsi retenu que la législation belge imposant l'obligation d'un paiement immédiat d'une somme dépassant de 50% le montant de l'amende administrative dont le paiement immédiat éteint l'action publique était excessive, surtout qu'elle s'appliquait individuellement pour chaque infraction et que le non-paiement comportait l'immobilisation sur place du véhicule. Elle a également conclu au caractère

disproportionné d'une caution dont le montant est fixé par la législation italienne au double de ce qu'il est en cas de paiement immédiat de l'amende pécuniaire.

Au regard de la jurisprudence précitée, c'est à bon escient que les auteurs du projet de loi prévoient d'abolir le régime actuel des consignations à payer par des contrevenants routiers non-résidents qui préfèrent au paiement de l'avertissement taxé d'être verbalisés en vue d'un procès, du moment que le montant de la consignation représente le double de celui de l'avertissement taxé.

Quant à l'alternative projetée d'obliger les contrevenants routiers non-résidents, qui ne sont pas disposés à régler l'avertissement taxé, de verser entre les mains des agents verbalisateurs une consignation « destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels », sans précision sur les montants effectivement en jeu, celle-ci risque de buter sur les mêmes problèmes que ceux posés par les législations belge et italienne qui se sont retrouvées dans le collimateur des juges européens.

Plutôt dès lors que de renvoyer sans autre détail sur les modalités de détermination et de perception à une somme non autrement précisée que par la référence à une amende et des frais de justice, le Conseil d'Etat estime préférable de fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmentée d'un forfait représentant les frais de justice usuellement appliqués en matière de police, dont le montant sera à déterminer dans la loi même, sinon dans un règlement grand-ducal.

Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat doit, quant aux dispositions actuellement soumises à son examen, réserver la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte.

La commission parlementaire décide de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et d'amender l'article 13 (ancien), article 12 nouveau en complétant le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955, pour lui donner le libellé suivant ([amendement 8](#)) :

## Article 12

~~La première phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup>~~ Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation.**»

Les représentants du ministère précisent que tant la Police grand-ducale que le Parquet Général appuient cette démarche, alors que le ministère de l'Intérieur et à la Grande Région se limite à relever que le Gouvernement n'a à ce stade pas l'intention d'abolir le régime des consignations.

## **Article 14 (article 13 nouveau)**

L'article sous examen prévoit d'apporter deux modifications à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955.

D'une part, le fait de ne pas avoir payé la taxe sur les véhicules routiers endéans les 60 jours qui suivent l'échéance devient cause d'immobilisation du véhicule par les forces de l'ordre. D'autre part, il est prévu de faire de la possibilité de retenir les documents de bord une forme supplémentaire d'immobilisation forcée d'un véhicule (à côté de l'enlèvement des clés de contact et de l'application d'un moyen mécanique).

En ce qui concerne la première des modifications qui consiste à aligner le champ d'application de la prérogative des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière d'immobilisation forcée des véhicules à celui valant pour les prérogatives que détiennent en la matière les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, le paragraphe 2 de l'article 14 (ancien), article 13 nouveau ne donne pas lieu à observation quant au fond de la part du Conseil d'Etat.

Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat estime cependant qu'il suffit d'écrire: « 5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ». Il échet de changer en conséquence le libellé de l'alinéa 2 de l'article 17 de la loi de 1955.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat (modification du paragraphe (2) et ajout d'un nouveau paragraphe (4)).

Quant à la deuxième modification, le Conseil d'Etat rappelle d'abord ses observations à l'endroit de l'article 13 (précédent) du projet de loi sous examen. Ce n'est que sous la réserve expresse que le problème y évoqué trouve une solution appropriée qu'il est d'accord de procéder à l'examen des changements que les paragraphe 1<sup>er</sup> et 3 prévoient d'apporter au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 17 susmentionné. Il est certes difficile d'enlever les clés de contact à un routier étranger trouvé en infraction à l'interdiction de circuler le dimanche, alors que pareille mesure priverait le contrevenant de se servir de la cabine de conduite comme logis en attendant la fin de l'interdiction. Le Conseil d'Etat se demande toutefois s'il ne serait pas plus circonspect de doter les forces de l'ordre des moyens mécaniques utiles pour immobiliser un poids lourds – à l'instar des sabots qui sont en service pour les voitures particulières, car il doute de l'efficacité de l'enlèvement des documents de bord. En effet, qu'est-ce qui empêcherait dans pareille circonstance un chauffeur professionnel à se remettre en route, tout en alléguant lors d'un éventuel contrôle postérieur au-delà des frontières nationales le vol ou la perte de ces documents? En ordre principal, il déconseille dès lors d'ajouter cette nouvelle possibilité d'immobilisation forcée d'un véhicule au texte de l'article 17. Si la Chambre des députés ne partageait pas les doutes du Conseil d'Etat sur ce point et se prononçait en faveur de l'approche gouvernementale, le Conseil d'Etat proposerait en ordre subsidiaire de remplacer les modifications énoncées aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 de l'article 14 du projet de loi par un nouvel alinéa 3 à insérer à l'article 17 de la loi de 1955, libellé comme suit:

« Dans l'hypothèse visée sous 1) des alinéas 1er et 2, les fonctionnaires de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont également en droit d'immobiliser les véhicules concernés en retenant les documents de bord du véhicule.»

Le Conseil d'Etat rend encore attentif à la différence déjà discutée à l'endroit de l'article 12 du projet de loi qui apparaît également entre les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 de l'article sous examen. Dans l'optique de l'article 12, il demande que le bout de phrase « ou à la législation sur les transports routiers » soit supprimé au point 1) de l'alinéa 2, et que le recours aux moyens

légaux mis à la disposition des forces de l'ordre pour assurer l'application de la législation sur les transports routiers soit réglé dans le cadre de cette législation.

Il est d'avis qu'une telle approche n'empêchera pas le législateur de procéder, dans le cadre de la législation sur les transports routiers, par voie de référence aux dispositions pertinentes de la législation routière.

La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de supprimer le bout de phrase « *ou à la législation sur les transports routiers* » au point 1) de l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Il est renvoyé à cet égard aux commentaires faits à l'endroit de l'article 12 du projet sous examen.

Le libellé de l'article 14 (ancien), article 13 nouveau est maintenu dans sa version initiale.

### **Article 15 (article 14 nouveau)**

Selon la pratique administrative courante, l'autorisation pour l'usage de plaques rouges est délivrée par le ministre et le titulaire de l'autorisation se fait par la suite remettre par la Société nationale de circulation automobile contre caution une paire de plaques rouges après avoir payé la taxe de chancellerie prévue à cette fin et conclu l'assurance responsabilité civile destinée à couvrir les véhicules conduits sous le couvert de la plaque rouge en question.

Dans ces conditions, les précautions rédactionnelles dont a fait état le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 2, paragraphe 3, n'ont pas leur raison d'être en relation avec l'article sous examen qui ne donne dès lors pas lieu à observation.

### **Article 16 (article supprimé)**

Le Conseil d'Etat rappelle que la formule de promulgation ne fait pas partie du dispositif d'une loi contrairement à la formule exécutoire figurant dans un règlement grand-ducal. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande dès lors la suppression de l'article 16 de la loi en projet comme étant contraire aux exigences de l'article 34 de la Constitution.

La commission parlementaire décide de suivre la demande du Conseil d'Etat.

\*

Les amendements retenus seront portés à adoption au cours de la réunion du 8 mai 2013.

## **2. 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**

Ce point est reporté à la réunion du 8 mai 2013.

## **3. Examen des documents européens suivants:**

**COM(2013) 102, COM (2013) 111, COM(2013) 121, COM(2013) 123**

Faute de temps, les documents sous rubrique n'ont pas pu être examinés.

**4. Divers**

L'ordre du jour de la réunion du 8 mai 2013 sera complété par les points suivants :

Projet de loi 6399 : Adoption des propositions d'amendements

Projet de loi 6532 : Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

Projet de loi 6493 : Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

Luxembourg, le 6 mai 2013

La Secrétaire,  
Caroline Guezennec

Le Président,  
Fernand Boden

26



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 20 février 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 30 janvier 2013 et du 7 février 2013
2. 6530 Projet de loi concernant la gestion du domaine public fluvial et portant
  - a) modification
    - de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation,
    - de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Mertert,
    - de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,
    - de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et
  - b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale
    - Désignation d'un rapporteur
3. 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
  - Désignation d'un rapporteur
4. 6541 Projet de loi
  - a) relative aux émissions industrielles
  - b) modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés
    - Désignation d'un rapporteur
5. 6529 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2011-2012)
  - Elaboration d'une prise de position
6. Examen du document européen COM (2013) 6 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS concernant la mise en œuvre de la législation de l'Union européenne en matière de déchets, notamment la directive 2006/12/CE relative aux déchets, la directive 91/689/CEE relative aux déchets dangereux, la directive 75/439/CEE concernant les huiles usagées, la directive 86/278/CEE relative aux boues d'épuration, la directive 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages, la directive 1999/31/CE concernant la mise en décharge des déchets et la directive 2002/96/CE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques, pour la période 2007-2009

7. Divers

\*

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

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

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

M. Robert Schmit, de l'Administration de l'environnement

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusée : Mme Lydia Mutsch

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 30 janvier 2013 et du 7 février 2013**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6530 Projet de loi concernant la gestion du domaine public fluvial et portant a) modification**

- de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation,
  - de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Mertert,
  - de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau,
  - de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et
- b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale**

Monsieur Lucien Clement est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**3. 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**

Monsieur Fernand Boden est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

**4. 6541 Projet de loi a) relative aux émissions industrielles b) modifiant la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés**

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

**5. 6529 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2011-2012)**

Comme désormais chaque année, la Commission a été priée d'élaborer une prise de position au sujet du rapport d'activité de la Médiateure et des recommandations éventuelles la concernant. Il lui a en outre été demandé d'examiner et d'aviser l'avant-propos du rapport d'activité.

La Commission aborde les points concernant les départements de l'environnement et des transports, en se déclarant d'emblée incompétente pour ce qui est de l'avant-propos du rapport d'activité.

**Environnement - Aides financières**

Comme dans les rapports précédents, la Médiateure informe avoir été saisie d'un nombre important de plaintes concernant les lenteurs excessives dans la durée de traitement des dossiers ainsi que l'absence d'informations claires et compréhensibles de la part de l'Administration. A cette critique, Monsieur le Ministre délégué répond d'emblée que la situation s'est sensiblement améliorée et que les retards ont été partiellement comblés au courant de l'année 2012. En effet, alors que 14.000 nouveaux dossiers sont parvenus à l'Administration de l'environnement entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 2012, 18.600 dossiers au total ont pu être traités au cours de la même période. Il en résulte que, dans la plupart des domaines, les dossiers sont à jour ou quasiment à jour. Ainsi, en date du 4 février 2013, la situation était la suivante :

- pour les primes CAR-e et CAR-e plus, le personnel de l'Administration traitait les dossiers lui parvenus en date du 1<sup>er</sup> février 2013 ;
- pour les primes d'encouragement écologique, le personnel traitait les demandes entrées le 10 janvier 2013 ;
- pour les primes concernant les installations techniques, les demandes entrées le 31 décembre 2012 étaient traitées ;
- pour les subsides en relation avec la construction de maisons neuves à performance énergétique élevée, le personnel de l'Administration traitait les dossiers lui parvenus en date du 9 octobre 2012 ;
- pour ce qui est des subventions concernant l'assainissement énergétique des maisons existantes, l'Administration de l'environnement continue à accuser un retard important alors qu'elle traite actuellement les dossiers lui parvenus au mois de mai 2012. Ce retard s'explique notamment par la grande complexité de ces dossiers.

Monsieur le Ministre délégué explique que les retards dans le traitement des dossiers sont principalement dus à un manque de personnel. S'il a été paré de manière ponctuelle à ce manque par l'engagement de personnel sur base de contrats de travail à durée déterminée, de contrats d'appui-emploi (CAE) ou de contrats d'auxiliaire temporaire (CAT), ces solutions sont, de l'avis de Monsieur le Ministre délégué, insatisfaisantes, car non définitives. Afin de trouver une solution à long terme à cette problématique et de pouvoir combler définitivement le retard dans l'octroi des subsides en relation avec l'assainissement des maisons

existantes, Monsieur le Ministre délégué exprime donc le besoin de recruter un personnel stable, engagé sur base de contrats à durée indéterminée et muni des formations adéquates (carrière de l'ingénieur-technicien). Dans ce contexte, il requiert la collaboration des membres de la Chambre des Députés afin de pouvoir être autorisé à engager ce personnel supplémentaire.

Par ailleurs, la Médiateure regrette que, parfois pendant plusieurs mois, les requérants restent sans nouvelle quant aux suites réservées à leurs demandes pour ultérieurement être contactés par l'Administration les informant de l'incomplétude de leurs dossiers. Si les membres de la Commission du Développement durable saluent le fait qu'un accusé de réception soit systématiquement envoyé à chaque requérant, ils sont également d'avis que les demandeurs devraient immédiatement être informés si leur dossier est complet ou s'ils doivent fournir des pièces supplémentaires. A ces remarques, Monsieur le Ministre délégué répond que le problème ne se pose plus dorénavant que pour les demandes relatives à l'assainissement des bâtiments existants. Il est vrai qu'au regard de la complexité de cette matière, il est très courant que les dossiers soient incomplets. Le fait de devoir recontacter les requérants afin de leur demander les pièces manquantes engendre bien entendu une perte de temps non négligeable. Il apparaît cependant que, justement à cause de la complexité des dossiers, il est impossible pour le personnel de l'Administration de se rendre compte d'emblée de l'absence d'une pièce justificative et donc d'en informer les requérants sans que le dossier ait été examiné en profondeur.

En outre, la Médiateure déplore que les gestionnaires en charge des dossiers n'aient pas une approche plus proactive en faveur des demandeurs d'aides financières. A cette critique, Monsieur le Ministre délégué répond qu'une personne a récemment été affectée à l'accueil téléphonique. Cet accueil téléphonique permet non seulement de répondre instantanément à toute question émanant des demandeurs, mais également d'alléger le personnel responsable du traitement des dossiers qui, étant ainsi déchargé, peut se concentrer exclusivement et de manière ininterrompue au traitement des dossiers. Monsieur le Ministre délégué informe en outre que, sur demande des requérants, des entrevues peuvent être organisées avec un représentant de l'Administration de l'environnement.

La Médiateure estime encore que le règlement grand-ducal du 20 avril 2009 instituant un régime d'aides pour la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie et la mise en valeur des énergies renouvelables devrait être modifié afin d'y inclure les pompes à chaleur à évaporation directe. En effet, plusieurs plaintes lui ont été adressées, car les demandes en obtention d'une aide financière pour une telle pompe à chaleur sont tenues en suspens. Monsieur le Ministre informe que ladite réglementation a dorénavant été modifiée afin, entre autres, d'inclure ce type de pompes à chaleur dans le 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. Il confirme en outre que l'Administration a tenu les demandes afférentes en suspens jusqu'à ce que le règlement grand-ducal soit modifié. Ainsi, au lieu de respecter strictement le règlement et de refuser l'octroi du subside aux requérants ayant introduit une demande alors non éligible, il a été choisi de faire patienter ces demandeurs jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Les demandes seront dorénavant traitées dans les plus brefs délais.

Suite à une question afférente, il est précisé qu'en général, dans le cas de la construction d'un immeuble d'habitation par un promoteur privé, c'est ce dernier qui effectue la demande en obtention d'un subside pour une installation éligible aux termes de la réglementation en vigueur. Etant donné qu'il n'est en aucune manière possible de contrôler si les promoteurs répercutent les aides octroyées en baissant d'autant les prix d'achat des biens immobiliers, les membres de la commission parlementaire plaident afin que seuls les propriétaires privés puissent se voir accorder des aides financières. Cette disposition contribuerait, d'une part, à

plus d'équité et, d'autre part, à une simplification administrative. Monsieur le Ministre délégué informe qu'un projet de loi portant modification de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement sera prochainement déposé à la Chambre et comportera une disposition allant dans cette direction. En outre et également pour des raisons de simplification administrative, il est prévu que toutes les aides socio-économiques et environnementales seront octroyées par le service « aides au logement » sous tutelle du Ministre ayant le Logement dans ses attributions.

Par ailleurs et pour finir, un membre de la Commission évoque l'importance de combiner les subsides alloués dans le cadre de l'amélioration de l'efficacité énergétique des habitations existantes à des contraintes de sécurité sanitaire, par exemple par la mise en œuvre d'une installation de ventilation contrôlée.

### Transports

Dans son rapport d'activité, la Médiateure informe avoir été saisie de réclamations de la part de personnes se plaignant de ne pas avoir été mises au courant qu'elles ne pouvaient pas voyager sur une ligne de bus transfrontalière avec leur carte JUMBO. Après avoir pris connaissance de ces réclamations, les membres de la Commission du Développement durable constatent que des plaintes similaires avaient été introduites l'an dernier et souhaitent recevoir des informations de la part de Monsieur le Ministre sur les mesures qu'il a prises ou qu'il entend prendre pour améliorer l'information des usagers.

Monsieur le Ministre se dit conscient du fait que de nombreuses personnes sont encore aujourd'hui mal informées des restrictions concernant l'utilisation des lignes transfrontalières avec certains titres de transport. Afin de remédier à ces problèmes, il envisage de modifier la réglementation en vigueur afin qu'à l'avenir les détenteurs d'une carte JUMBO puissent librement circuler sur les lignes de bus transfrontalières pour la partie du trajet effectuée sur le territoire luxembourgeois. Il informe également que, d'ici à ce que la réglementation soit officiellement modifiée, des instructions ont été données aux contrôleurs afin qu'ils considèrent que les personnes possédant une carte JUMBO peuvent emprunter librement les lignes transfrontalières.

En sus de ce point, et bien que la Médiateure ne revienne pas sur cette problématique dans son rapport annuel, les membres de la commission parlementaire demandent à Monsieur le Ministre de les tenir informés de la problématique soulevée l'an dernier concernant des personnes effectuant des trajets transfrontaliers et étant montées dans un bus à un endroit où ce bus s'est arrêté uniquement pour faire descendre des passagers et non pour en embarquer de nouveaux. Monsieur le Ministre signale qu'il a autorisé les chauffeurs de ces bus à accepter de nouveaux passagers lors de leurs arrêts.

Il est en outre procédé à un bref échange de vues concernant les conventions tarifaires dans les transports en commun entre le Luxembourg et les pays limitrophes. Monsieur le Ministre informe être prêt à faire des concessions en vue du rééquilibrage des tarifs, mais constate cependant qu'il est très difficile de se mettre d'accord sur des tarifications communes, notamment avec la SNCB et avec la SNCF qui, très logiquement, appliquent leur tarification nationale sur leur territoire. En ce qui concerne les lignes de bus, la convention EUREGIO, offrant des tarifs très attractifs aux usagers, a pu être signée avec les autorités françaises et allemandes.

## **6. Examen du document européen COM (2013) 6**

Le document COM (2013) 6 est un rapport de la Commission européenne concernant la mise en œuvre de la législation de l'Union en matière de déchets pour la période 2007-2009. Il a été établi à partir des informations communiquées par les Etats membres et concerne notamment la directive 2006/12/CE relative aux déchets, la directive 91/689/CEE relative aux déchets dangereux, la directive 75/439/CEE concernant les huiles usagées, la directive 86/278/CEE relative aux boues d'épuration, la directive 94/62/CE relative aux emballages et aux déchets d'emballages, la directive 1999/31/CE concernant la mise en décharge des déchets et la directive 2002/96/CE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques :

- la directive 2006/12/CE est désormais abrogée et remplacée par la directive 2008/98/CE relative aux déchets. Elle établissait les exigences, les définitions et les principes de base applicables à la gestion des déchets dans l'UE. Tous les Etats membres ayant présenté un rapport ont déclaré avoir transposé la directive dans leur droit national et s'être conformés à ses exigences de base. En outre, tous les Etats membres ont déclaré respecter les dispositions de la directive-cadre de 2006 concernant les exigences en matière d'autorisations et de tenue de registres. Toutefois, une carence notable a pu être observée dans l'application de la législation de l'UE en matière de déchets en ce qui concerne les modes de traitement des déchets retenus. Les statistiques montrent que de nombreux Etats membres pratiquaient encore très largement à la mise en décharge des déchets ménagers, ce qui est contraire au principe de hiérarchie des déchets. En 2009, les méthodes de traitement des déchets municipaux différaient considérablement d'un Etat membre à l'autre, certains s'en remettant très largement à la mise en décharge, alors que d'autres affichaient des taux de mise en décharge inférieurs à 5%. Ces grandes disparités résultent dans une certaine mesure de la mise en œuvre tardive de la législation relative aux déchets dans les Etats membres ayant adhéré à l'UE après 2004. En ce qui concerne la gestion des déchets municipaux, certains progrès ont pu être constatés par rapport à la période de référence précédente, ce qui s'explique probablement par la meilleure infrastructure de gestion des déchets mise en place ces dernières années. La mise en œuvre des directives de l'UE sur les flux spécifiques de déchets ainsi que les mesures prises pour atteindre les objectifs fixés par celles-ci ont également joué un rôle car l'infrastructure, les systèmes de collecte et les campagnes d'information mis en place pour se conformer à ces actes législatifs ont contribué à une amélioration générale de la gestion des déchets. Pour autant, les chiffres globaux concernant la gestion des déchets en général, et la gestion des déchets municipaux en particulier, restent peu satisfaisants si l'on se réfère à l'objectif de société européenne du recyclage auquel aspire l'UE et qui est désormais consacré par la directive 2008/98/CE. Un énorme potentiel de recyclage reste encore inexploité, de sorte que plus de la moitié des ressources existantes présentes dans les déchets sont inutilisées, et des mesures doivent être prises sans délai pour accélérer la mise en place de systèmes de gestion des déchets modernes, permettant une utilisation efficace des ressources ;
- la directive 91/689/CEE relative aux déchets dangereux, désormais abrogée et dont les principales dispositions ont été intégrées dans la directive 2008/98/CE relative aux déchets, a instauré une définition uniforme des déchets dangereux et des dispositions visant à garantir une gestion écologiquement rationnelle de ce flux de déchets. Plusieurs contrôles ont été imposés en rapport avec la gestion des déchets dangereux, notamment l'interdiction de mélanger les déchets dangereux, des exigences de traçabilité et l'obligation de notifier à la Commission les déchets qui présentent des propriétés dangereuses mais ne sont pas répertoriés comme tels. Tous les Etats membres ont transposé les dispositions de la directive sur les déchets dangereux dans leur droit national. Toutefois, les informations communiquées par les Etats membres n'étaient pas toujours précises. Les zones d'ombre sur le plan de l'application pratique concernent l'interdiction de mélanger les substances et les dérogations y afférentes définies par la

directive et, sous un angle plus général, l'interprétation des inspections périodiques et des établissements visés par les inspections dans certains Etats membres ;

- la directive 75/439/CEE concernant l'élimination des huiles usagées ayant également été abrogée, les huiles usagées relèvent désormais de la directive 2008/98/CE relative aux déchets. Tous les Etats membres ont transposé la directive concernant les huiles usagées dans leur droit national. Il ressort des rapports des Etats membres que des mécanismes d'autorisation et de contrôle adéquats ont été mis en place pour prévenir les effets négatifs sur l'environnement et sur la santé de la gestion des huiles usagées. En 2008 et 2009, les Etats membres ont appliqué diverses méthodes de traitement. Sept d'entre eux ont privilégié la régénération des huiles usagées, quatre se sont axés sur la combustion et un a choisi la mise en décharge comme méthode de gestion. Deux Etats membres, dont le Grand-Duché, ont exporté une part considérable de leurs huiles usagées. Dans huit Etats membres, la situation n'a pas pu être analysée en détail, faute de données suffisantes. Les cinq autres Etats membres ont opté pour une combinaison des trois méthodes de traitement. Plusieurs Etats membres ont signalé des difficultés qui ont fait obstacle à la régénération ou à la combustion des huiles usagées. Le problème le plus couramment cité était celui des faibles quantités d'huiles produites et collectées et, par conséquent, du manque de capacités de transformation. Ces pays n'ont pas jugé raisonnable, d'un point de vue économique, d'investir dans des infrastructures de traitement des huiles usagées ;
- la directive 86/278/CEE relative aux boues d'épuration a pour but d'encourager l'utilisation des boues d'épuration dans l'agriculture tout en évitant leurs effets nocifs sur les sols, la végétation, les animaux et la santé humaine. Elle contient un certain nombre d'exigences concernant la qualité des boues destinées à l'agriculture, la qualité des sols sur lesquels les boues sont censées être appliquées ou les restrictions d'épandage à certaines fins et à certaines périodes. Ces exigences visent principalement à limiter les concentrations de métaux lourds dans les sols. À cet effet, des valeurs limites ont été définies pour la teneur en métaux lourds des sols sur lesquels les boues sont appliquées, ainsi que pour l'apport annuel de ces métaux lourds dans le sol par l'utilisation de boues d'épuration dans l'agriculture. La transposition et la mise en œuvre de cette directive ne posent aucun problème. Il est intéressant de noter que les valeurs limites nationales fixées pour les métaux lourds diffèrent assez largement suivant les Etats membres : certains ont adopté les seuils fixés par la directive, tandis que d'autres ont adopté des valeurs limites beaucoup plus rigoureuses. Suite à une question afférente, il est précisé que la cimenterie Cimalux de Rumelange utilise des boues d'épuration séchées comme combustible ;
- la directive 94/62/CE relative aux emballages vise à harmoniser les mesures nationales de manière à prévenir ou à réduire les incidences des emballages et des déchets d'emballages sur l'environnement. Elle fixe des objectifs de recyclage et de valorisation, oblige les Etats membres à mettre en place des systèmes de collecte des déchets d'emballages et établit des exigences minimales auxquelles tous les emballages doivent répondre pour pouvoir être mis sur le marché de l'UE. Plusieurs Etats membres se sont vu accorder des périodes de transition pour atteindre les objectifs de valorisation et de recyclage. D'une manière générale, tous les Etats membres ayant présenté un rapport ont correctement transposé les dispositions de la directive dans leur droit national. Entre 2007 et 2009, la quantité et la composition des déchets d'emballages produits sont restées relativement stables. En 2009, la quantité de déchets d'emballages produite a considérablement diminué pour revenir à un niveau inférieur à celui de 2005, bien qu'il ne soit pas possible de savoir précisément quelles sont les raisons de cette évolution. Les taux de valorisation et de recyclage totaux ont augmenté sensiblement par rapport à l'exercice précédent, essentiellement en raison de la mise en place de systèmes de collecte et de traitement des déchets d'emballages dans les nouveaux Etats membres.

La grande majorité des Etats membres a atteint les objectifs de valorisation et de recyclage globaux, ainsi que les objectifs de recyclage par matière, à quelques exceptions près. La majorité des Etats membres a pris des mesures pour éviter la création de déchets d'emballages. Tous les Etats membres ayant remis un rapport ont fait état de la mise en place de systèmes de collecte séparée des déchets d'emballages. Ces systèmes diffèrent quant à leur degré d'efficacité et à leur accessibilité pour la population, ainsi qu'à leur coût pour le citoyen. Les Etats membres ont pris diverses initiatives pour sensibiliser les consommateurs et les entreprises aux principes d'une gestion écologiquement rationnelle des déchets d'emballages, y compris la collecte séparée. Lorsque de tels systèmes ont été mis en place, la performance en matière de collecte séparée s'est nettement améliorée ;

- la directive 1999/31/CE concernant la mise en décharge vise à prévenir ou à réduire les effets négatifs de la mise en décharge des déchets sur l'environnement et la santé humaine. De nombreux Etats membres ont pris des mesures pour supprimer totalement la mise en décharge et y sont fort bien parvenus (les taux de mise en décharge des déchets municipaux y sont tombés au-dessous de 5%). Toutefois, dans beaucoup de pays, la mise en décharge reste la principale, voire la seule solution de gestion des déchets municipaux. Des efforts considérables devront donc être consentis par ces pays pour remédier à la situation et réduire radicalement la mise en décharge. Les Etats membres ont déclaré avoir transposé la plupart des exigences de la directive dans leur droit national. Tous les Etats membres ont indiqué qu'ils avaient pris des mesures, y compris des programmes de prévention, pour réduire la mise en décharge des déchets municipaux, et qu'ils avaient adopté des mesures et des stratégies nationales pour réduire la quantité de déchets biodégradables mis en décharge. Les données communiquées concernant la quantité de déchets biodégradables mis en décharge montrent que cette quantité est en constante diminution. Tous les Etats membres ont défini des critères d'acceptation des déchets pour les différentes catégories de décharges. Les exigences techniques de la directive ont été généralement bien transposées dans le droit national. Toutefois, des données exhaustives concernant le contrôle de l'application pratique de ces dispositions par les exploitants des décharges ne sont pas toujours disponibles. D'après les données disponibles, un très grand nombre de décharges non conformes étaient toujours en exploitation à la fin de la période 2007-2009, bien que ce nombre ait diminué par rapport au rapport précédent. La majorité des Etats membres a fait savoir que toutes les décharges en exploitation, y compris les décharges de déchets inertes, satisfaisaient aux exigences de la directive. Quatre Etats membres n'ont fait état que d'une faible proportion de décharges conformes, les autres devant faire l'objet de travaux de mise à niveau et de modernisation ;
- la directive 2002/96/CE relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) vise à encourager et à optimiser la collecte, la réutilisation, le recyclage et la valorisation des déchets d'équipements électriques et électroniques tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement et de la santé. En 2008, la Commission a entrepris une refonte de la directive relative aux DEEE afin d'adapter les objectifs de collecte, de renforcer les dispositions destinées à lutter contre les transferts illégaux et de réduire les contraintes administratives. La nouvelle directive relative aux DEEE a été adoptée le 4 juillet 2012. Tous les Etats membres ont transposé les dispositions pertinentes de la directive relative aux DEEE dans leur droit national. Sur la base des rapports nationaux, il semble que le niveau de conformité à la directive soit en général satisfaisant. En 2007, seuls les pays de l'UE-15 devaient se conformer aux objectifs définis dans la directive. En 2008, ces exigences s'appliquaient également à la Slovénie. Parmi les pays qui devaient se conformer à la directive en 2008, seuls l'Italie et la Slovénie se situaient au-dessous de l'objectif de collecte de 4 kg par an et par habitant. Tous les Etats membres qui ont remis un rapport ont déclaré avoir mis en place des systèmes de collecte des DEEE. La collecte municipale est la principale formule retenue

et ne coexiste que dans de rares cas avec des systèmes privés, tels qu'Ecotrel au Luxembourg, qui est une initiative émanant du Groupement des grossistes en matériel électrique et de la Confédération luxembourgeoise du commerce en collaboration avec la Chambre de commerce, la Chambre des métiers et la Fédération des artisans. Une quantité croissante de DEEE a été collectée, réutilisée/recyclée et valorisée durant la période de référence dans tous les Etats membres pour lesquels des données étaient disponibles. Dans leur grande majorité, les Etats membres sont parvenus à respecter les objectifs de réutilisation/recyclage et valorisation par catégorie.

\*

Suite à une question relative aux travaux dans l'ancienne décharge industrielle située entre Beggen et Dommeldange, il est précisé que cette décharge, qui contient des scories de l'ancienne aciérie de Dommeldange et des boues en provenance de l'exploitation CASA, a nécessité un assainissement afin de sécuriser le site et de réduire ses impacts négatifs sur l'environnement. Le concept d'assainissement prévoyait un reprofilage de la décharge en vue de créer des pentes de talus garantissant la stabilité d'un système d'étanchement superficiel et la mise en place de ce système d'étanchement. Ce recouvrement avait comme objectif d'éviter la pénétration des eaux de percolation dans la décharge et de ce fait la lixiviation des substances dangereuses qui y sont contenues. En cas d'infiltration des précipitations dans le corps de la décharge et afin d'éviter un impact de ces eaux sur le milieu naturel, des drainages ont été installés au pied de la décharge. Les eaux ainsi recueillies sont transférées vers le site de l'ancienne usine CASA où une installation de traitement spécifique à ces eaux est opérationnelle.

Luxembourg, le 26 février 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

6532

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 136**

**26 juillet 2013**

---

**Sommaire**

**PARTICIPATION DE L'ÉTAT LUXEMBOURGEOIS AU FINANCEMENT DES TRAVAUX RÉALISÉS  
SUR LE TERRITOIRE ALLEMAND ENTRE IGEL ET IGEL-WEST**

**Loi du 18 juillet 2013**

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 . . . . . page **2758**

**Loi du 18 juillet 2013**

- 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.**

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 19 juin 2013 et celle du Conseil d'Etat du 2 juillet 2013 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Est approuvé 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.

**Art. 2. 1.** Le Gouvernement est autorisé à contribuer aux frais résultant pour la République Fédérale d'Allemagne de la réalisation et de l'aménagement des infrastructures requises en République Fédérale d'Allemagne pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire entre Igel et Igel-West conformément aux stipulations de l'accord dont question à l'article 1<sup>er</sup>.

2. Le montant de cette contribution est fixé à 8.000.000 d'euros.

3. La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg est imputée sur les avoirs du Fonds des Raccordements Ferroviaires Internationaux.

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 18 juillet 2013.  
**Henri**

Doc. parl. 6532; sess. ord. 2012-2013.