



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6547

Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Date de dépôt : 04-03-2013

Date de l'avis du Conseil d'État : 19-06-2013

## 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>
04-03-2013	Déposé	6547/00	<u>5</u>
15-03-2013	Avis de la Chambre des Salariés - Dépêche de la direction de la Chambre des Salariés au Ministre délégué aux Développement durable et aux Infrastructures (8.3.2013)	6547/01	<u>93</u>
03-05-2013	Avis du Conseil d'Etat (30.4.2013)	6547/02	<u>96</u>
14-05-2013	Avis de la Chambre de Commerce (6.5.2013)	6547/03	<u>99</u>
05-06-2013	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6547/04	<u>104</u>
19-06-2013	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (18.6.2013)	6547/05	<u>109</u>
03-07-2013	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) :	6547/06	<u>112</u>
03-07-2013	Avis complémentaire de la Chambre des Salariés - Dépêche du Président de la Chambre des Salariés au Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures (25.6.2013)	6547/07	<u>119</u>
08-07-2013	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (26.6.2013)	6547/08	<u>122</u>
10-07-2013	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°44 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6547	<u>125</u>
16-07-2013	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (16-07-2013) Evacué par dispense du second vote (16-07-2013)	6547/09	<u>128</u>
03-07-2013	Commission du Développement durable Procès verbal ( 46 ) de la reunion du 3 juillet 2013	46	<u>131</u>
26-06-2013	Commission du Développement durable Procès verbal ( 44 ) de la reunion du 26 juin 2013	44	<u>137</u>
04-06-2013	Commission du Développement durable Procès verbal ( 41 ) de la reunion du 4 juin 2013	41	<u>189</u>
22-05-2013	Commission du Développement durable Procès verbal ( 40 ) de la reunion du 22 mai 2013	40	<u>230</u>
17-04-2013	Commission du Développement durable Procès verbal ( 35 ) de la reunion du 17 avril 2013	35	<u>259</u>
06-09-2013	Publié au Mémorial A n°161 en page 3095	6547	<u>282</u>

# Résumé

## **6547 : résumé**

Le projet de loi a pour objet de transposer la décision n°377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (« directive SCEQE »).

La dérogation prévue dans la décision européenne précitée concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union ; elle implique de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs pour ce qui est des exigences résultant de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 relativement à la déclaration des émissions vérifiées et à la restitution correspondante des quotas destinés à l'aviation de 2012 associés à ces vols.

Les autorités européennes considèrent aujourd'hui le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) comme plus approprié pour définir les politiques de réduction d'émissions de l'aviation. Afin de ne pas entraver l'adoption de mesures fondées sur le marché à un niveau mondial, il convient, de l'avis des décideurs européens, de suspendre provisoirement les mesures déjà prises au seul niveau européen. Lors de la réunion du Conseil de l'OACI de 2012, des progrès significatifs ont été accomplis dans la réalisation de l'objectif d'une régulation mondiale des émissions dans le secteur de l'aviation. La décision n°377/2013/UE vise à renforcer cette dynamique et à accroître les chances que l'assemblée de l'OACI de 2013 débouche sur des résultats concrets en ce qui concerne l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial et l'adoption d'un cadre facilitant l'application, par les Etats, de mesures fondées sur le marché de l'aviation internationale.

A noter que la directive SCEQE continue de s'appliquer pleinement en ce qui concerne les vols entre aérodromes situés à l'intérieur de l'Union et des zones étroitement liées à celle-ci.

6547/00

**N° 6547****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

**dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

*(Dépôt: le 4.3.2013)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (22.2.2013).....	2
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	3
4) Commentaire des articles.....	4
5) Table de concordance.....	4
6) Fiche financière .....	4
7) Texte coordonné de la loi du 23 décembre 2004 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre; 2) créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto; 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.....	5
8) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil .....	28

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

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

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

Arrêtons:

*Article unique.*— Notre Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Château de Berg, le 22 février 2013

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

Marco SCHANK

HENRI

\*

**TEXTE DU PROJET DE LOI**

**Art. 1er.** Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences établies aux articles 13, paragraphe 2*bis* et 15 de ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 et pour une activité à destination de ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays en dehors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et des territoires de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer des quotas à titre gratuit pour une telle activité en ce qui concerne l'année civile 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de telles quotas, ont retourné un nombre correspondant de quotas en vue de leur annulation.

**Art. 2.** Tous les quotas de 2012 pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l'article 1er qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été retournés, sont annulés.

**Art. 3.** Les quotas annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Lors de la réunion du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) du 9 novembre 2012, des progrès significatifs ont été accomplis dans la réalisation de l'objectif d'une régulation mondiale des émissions dans le secteur de l'aviation.

La proposition de décision du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2012 dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (ci-après la directive „SCEQE“) vise à renforcer cette dynamique et à accroître les chances que l'assemblée de l'OACI de 2013 débouche sur des résultats concrets en ce qui concerne l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial et l'adoption d'un cadre facilitant l'application, par les Etats, de mesures fondées sur le marché à l'aviation internationale.

La décision „arrêterait les pendules“ en différant temporairement l'application des mesures visant à assurer le respect des obligations imposées aux exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à l'arrivée et au départ dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. La proposition prouve que l'UE est politiquement déterminée à ce que ces procédures en cours au sein de l'OACI aboutissent.

La décision dérogeant temporairement à l'application de la directive SCEQE vise à garantir qu'aucune mesure ne soit prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs qui ne se conforment pas aux exigences de la directive en matière de déclaration des émissions et de respect des dispositions de la directive, applicables avant le 1er janvier 2014 en ce qui concerne les vols à l'arrivée et au départ. Cela suppose, soit qu'ils n'aient pas reçu, soit qu'ils aient retourné des quotas alloués à titre gratuit en 2012 pour de telles activités à destination ou en provenance d'aérodromes situés hors de l'UE et des zones étroitement liées à celle-ci qui partagent le même engagement en faveur de la lutte contre le changement climatique. Une surveillance, une déclaration et une vérification adéquates des émissions de tels vols sont souhaitées, mais aucune sanction ne sera appliquée en l'absence de déclaration de ces émissions.

La directive SCEQE continue de s'appliquer pleinement en ce qui concerne les vols entre aérodromes situés à l'intérieur de l'Union et des zones étroitement liées à celle-ci qui partagent le même engagement en faveur de la lutte contre le changement climatique. Par conséquent, tous les exploitants d'aéronefs qui ont réalisé des activités aériennes relevant de la directive entre de tels aérodromes en 2011 et en 2012 sont invités à respecter les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification. Pour le 30 avril 2013, tous les exploitants d'aéronefs qui ont effectué de tels vols en 2012 sont invités à restituer les quotas ou crédits internationaux se rapportant aux émissions provenant de ces vols.

La décision laisse une marge pour la réalisation de progrès lors de l'assemblée de l'OACI qui aura lieu en septembre 2013. Si des progrès clairs et suffisants sont accomplis lors de cette assemblée, la Commission proposera d'autres mesures législatives appropriées. L'article 25*bis* de la directive SCEQE permettrait d'apporter des modifications aux activités aériennes auxquelles s'appliquent les exigences applicables après le 1er janvier 2014. Les exploitants d'aéronefs qui comptent effectuer des vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans l'UE doivent savoir qu'en l'absence de telles modifications, ils sont responsables des émissions des vols à destination et en provenance de ces aérodromes à partir de 2013. Les allocations à titre gratuit effectuées jusqu'en février 2013 pour les émissions de 2013 pourraient également faire l'objet de modifications si des mesures sont adoptées conformément à l'article 25*bis*.

D'autres obligations liées à de tels vols demeurent inchangées, et le pourcentage de quotas mis aux enchères reste de 15%, comme prévu par la directive. Par conséquent, une quantité plus faible de quotas du secteur de l'aviation sera mise aux enchères pour 2012, ce qui reflète le nombre proportionnellement plus faible de quotas totaux en circulation.

Afin d'insuffler une nouvelle dynamique aux discussions internationales et de conserver le rôle moteur de l'UE dans ce processus, le Parlement européen et le Conseil devraient approuver rapidement la proposition, idéalement pour le mois de mars 2013.

En attendant l'achèvement du processus législatif, les exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu de quotas à titre gratuit pour 2012, soit les ont retournés sur le compte approprié ne doivent pas s'attendre à ce que la Commission exige que des mesures coercitives soient prises à leur encontre pour les émissions provenant de vols à destination ou en provenance d'aérodromes situés hors de l'UE ou des zones étroitement liées à celle-ci.



Au regard de la durée de la procédure législative, le présent projet de loi se propose d'introduire un moratoire d'une année pour les dispositions concernées de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, alors même que la procédure d'adoption de la décision du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2012 dérogeant temporairement à la directive SCEQE n'est pas encore achevée.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Article 1er*

Des progrès significatifs ont été réalisés au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur la voie de l'adoption, lors de l'assemblée de l'OACI de 2013, d'un cadre facilitant l'application par les Etats de mesures fondées sur le marché aux émissions provenant de l'aviation internationale et de l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial.

Afin de faciliter ces progrès et de donner une impulsion supplémentaire, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant l'assemblée de l'OACI de 2013 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés hors de l'Union et des zones ayant des liens économiques étroits avec l'Union qui partagent le même engagement en faveur de la lutte contre le changement climatique.

Il convient de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences résultant de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté applicables avant le 1er janvier 2014 portant sur la déclaration des émissions vérifiées et sur la restitution correspondante de quotas provenant de vols à l'arrivée et au départ à destination et en provenance de tels aérodromes. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui souhaitent continuer à se conformer à ces exigences soient en mesure de le faire.

### *Article 2*

Il y a lieu d'annuler les quotas qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont retournés.

### *Article 3*

Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient de noter que la dérogation temporaire s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont retourné tous les quotas qui ont été alloués à titre gratuit pour de telles activités en 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux.

\*

## TABLE DE CONCORDANCE

<i>Directive 2003/87/CE telle que modifiée</i>	<i>Loi modifiée du 23 décembre 2004</i>
Art. 16	Art. 20 et 21
Art. 12§2bis	Art. 13§2bis
Art. 14§3	Art. 15

\*

## FICHE FINANCIERE

Le projet n'a pas d'impact financier sur le budget de l'Etat.

\*

**TEXTE COORDONNE**  
de la loi du 23 décembre 2004

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre;
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto;
- 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

(Mém. A – 210 du 30 décembre 2004, p. 3792;  
doc. parl. 5327; dir. 2003/87)

modifiée par:

Loi du 27 mars 2006

(Mém. A – 59 du 31 mars 2006, p. 1224; doc. parl. 5510; dir. 2004/101)

Loi du 22 décembre 2006

(Mém. A – 239 du 29 décembre 2006, p. 4710; doc. parl. 5611)

Loi du 3 août 2010

(Mém. A – 136 du 13 août 2010, p. 2200; doc. parl. 6114; dir. 2008/101)

Loi du 17 décembre 2010

(Mém. A – 228 du 21 décembre 2010, p. 3676; doc. parl. 6203)

Loi du 17 décembre 2010

(Mém. A – 249 du 31 décembre 2010, p. 4233; doc. parl. 6200)

Loi du 26 décembre 2012

(Mém. A – 282 du 31 décembre 2012, p. 4410; doc. parl. 6428)

**Texte coordonné au 31 décembre 2012**

**Version applicable à partir du 1er janvier 2013**

**„Chapitre I: Dispositions générales“<sup>1</sup>**

**Art. 1er. *Objet***

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

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„Elle prévoit également des réductions plus importantes des émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre les niveaux de réduction qui sont considérés comme scientifiquement nécessaires pour éviter un changement climatique dangereux.“

**Art. 2. *Champ d'application***

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

**Art. 3. *Définitions***

Aux fins de la présente loi, on entend par:

- a) „quota“, le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente loi, et transférable conformément aux dispositions de la présente loi;

<sup>1</sup> Titre inséré par la loi du 3 août 2010.

*(Loi du 3 août 2010)*

„b) „émissions“, le rejet dans l’atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d’un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l’annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„c) „gaz à effet de serre“, les gaz énumérés à l’annexe II et les autres composants gazeux de l’atmosphère, tant naturels qu’anthropiques, qui absorbent et renvoient un rayonnement infrarouge;“

d) „autorisation d’émettre des gaz à effet de serre“, l’autorisation délivrée conformément aux articles 7 et 8;

e) „installation“, une unité technique fixe où se déroulent une ou plusieurs des activités indiquées à l’annexe I ainsi que toute autre activité s’y rapportant directement qui est liée techniquement aux activités exercées sur le site et qui est susceptible d’avoir des incidences sur les émissions et la pollution;

f) „exploitant“, toute personne qui exploite ou contrôle une installation ou toute personne à qui un pouvoir économique déterminant sur le fonctionnement technique de l’installation a été délégué;

g) „personne“, toute personne physique ou morale;

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„h) „nouvel entrant“,

– toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l’annexe I, qui a obtenu une autorisation d’émettre des gaz à effet de serre pour la première fois après le 30 juin 2011,

– toute installation poursuivant une activité incluse dans le système communautaire conformément à l’article 24, paragraphe 1 ou 2 de la directive modifiée 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre dans l’Union européenne, dénommée ci-après „Union“ et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil, dénommée ci-après „directive 2003/87/CE telle que modifiée“, pour la première fois, ou

– toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l’annexe I ou une activité incluse dans le système communautaire conformément à l’article 24, paragraphe 1 ou 2 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, qui a connu une extension importante après le 30 juin 2011, dans la mesure seulement où ladite extension est concernée;“

i) „le public“, une ou plusieurs personnes ainsi que les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes;

j) „tonne d’équivalent-dioxyde de carbone“, une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre visé à l’annexe II ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent;

k) „ministre“, le membre du Gouvernement ayant l’environnement dans ses attributions;

l) „administration“, l’administration de l’Environnement;

*(Loi du 27 mars 2006)*

„m) „activité de projet“: une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l’annexe I de la Convention cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques, faite à New York, le 9 mai 1992, telle qu’approuvée par une loi du 4 mars 1994, et dénommée ci-après „CCNUCC“, conformément à l’article 6 ou 12 du Protocole à ladite Convention, fait à Kyoto, le 11 décembre 1997, tel qu’approuvé par une loi du 29 novembre 2001 et dénommé ci-après „Protocole“ et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole, pour autant que lesdites parties aient ratifié le Protocole;

n) „unité de réduction des émissions“ ou „URE“: une unité délivrée en application de l’article 6 du Protocole, et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole;

o) „réduction d’émissions certifiées“ ou „REC“: une unité délivrée en application de l’article 12 du Protocole et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du Protocole.“

*(Loi du 3 août 2010)*

„p) „exploitant d’aéronef“, la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l’annexe I ou, lorsque cette personne n’est pas connue ou n’est pas identifiée par le propriétaire de l’aéronef, le propriétaire de l’aéronef lui-même;

- q) „transporteur aérien commercial“, un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l’acheminement de passagers, de fret ou de courrier;
- r) „Etat membre responsable“, l’Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d’aéronef, conformément à l’article 5*septies*;
- s) „émissions de l’aviation attribuées“, les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l’annexe I au départ d’un aérodrome situé sur le territoire d’un Etat membre ou à l’arrivée dans un tel aérodrome en provenance des pays tiers;
- t) „émissions historiques du secteur de l’aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l’annexe I;
- u) „Commission“, la Commission européenne“;

(Loi du 21 décembre 2012)

- „v) „combustion“, toute oxydation de combustibles quelle que soit l’utilisation faite de la chaleur, de l’énergie électrique ou mécanique produites par ce processus et toutes autres activités s’y rapportant, y compris la destruction des effluents gazeux;
- w) „producteur d’électricité“, une installation qui, à la date du 1er janvier 2005 ou ultérieurement, a produit de l’électricité destinée à la vente à des tiers et dans laquelle n’a lieu aucune activité énumérée dans l’annexe I, autre que la „combustion de combustibles“.“

(Loi du 21 décembre 2012)

**„Art. 4. Annexes**

Annexe I: Catégories d’activités auxquelles s’applique la présente loi

Annexe II: Gaz à effet de serre visés à l’article 3.“

**Art. 5. Comité d’accompagnement**

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

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

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

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

(Loi du 3 août 2010)

**„Chapitre II: Aviation**

**Art. 5bis. Quantité totale de quotas pour l’aviation**

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

2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d’aéronefs pour la période de „huit“<sup>2</sup> ans débutant au 1er janvier 2013, et pour chaque période de „huit“<sup>2</sup> ans ultérieure, correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l’aviation, multipliées par le nombre d’années de la période.

<sup>2</sup> Modifié par la loi du 21 décembre 2012.

**Art. 5ter. Méthode d'allocation des quotas pour l'aviation par mise aux enchères**

1. Pendant la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.

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

3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.

4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.

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

**Art. 5quater. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs**

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1.

2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.

3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant:

- a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5bis,
- b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5ter,
- c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5quinquies, paragraphe 1,
- d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période, obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a) et
- e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises conformément au paragraphe 2.

Le référentiel, exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission au titre du paragraphe 2.

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique:

- a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) et
- b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le

nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article *5quinquies*.

**Art. 5quinquies. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs**

1. Pour chaque période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs:

- a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article *5quater*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2;
- ou

- b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18% entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article *5quater*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;

et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.

En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1.000.000 quotas.

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:

- a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte;
- b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis et
- c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique:
  - i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article *5quater*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;
  - ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article *5quater*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et
  - iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article *5quater*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).

4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.

5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à

titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.

Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme:

- a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4; et
- b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.

6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article *Squater*, paragraphe 4.

7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique:

- a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5:
  - i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4;
  - ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4; et
- b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article *5bis*, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.

**Art. 5sexies. Programmes de suivi et de notification**

Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article *Squater*. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec „les exigences du règlement (UE) n° 601/2012 de la Commission du 21 juin 2012 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil.“<sup>3</sup>

**Art. 5septies. Etat membre responsable**

1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est:

- a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question et
- b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.

2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article *5bis*, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1,

<sup>3</sup> Modifié par la loi du 21 décembre 2012.

point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.

3. Aux fins du paragraphe 1, on entend par „année de base“, dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006.“

### **„Chapitre III: Installations fixes“<sup>4</sup>**

#### **Art. 6.<sup>5</sup> Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre**

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„A partir du 1er janvier 2005, aucune installation n'a le droit d'exercer une activité visée à l'annexe I entraînant des émissions spécifiées en relation avec cette activité, à moins que son exploitant ne détienne une autorisation délivrée par le ministre conformément aux articles 7 et 8 de la présente loi.“

#### **Art. 7. Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre**

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

- a) de l'installation et de ses activités ainsi que des technologies utilisées;
- b) des matières premières et auxiliaires dont l'emploi est susceptible d'entraîner des émissions des gaz énumérés à l'annexe II;
- c) des sources d'émission des gaz énumérés à l'annexe II de l'installation et

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions conformément au règlement (UE) n° 601/2012 précité.“

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

#### **Art. 8. Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre**

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

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

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„Le ministre réexamine l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre tous les cinq ans au moins et y apporte les modifications nécessaires.“

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

- a) le nom et l'adresse de l'exploitant;
- b) une description des activités et des émissions de l'installation;

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„c) un programme de surveillance qui répond aux exigences du règlement (UE) n° 601/2012 précité.

Le ministre peut autoriser l'actualisation des programmes de surveillance des exploitants sans

<sup>4</sup> Titre inséré par la loi du 3 août 2010.

<sup>5</sup> Article déplacé par la loi du 21 décembre 2012.



modifier leur autorisation. Les exploitants soumettent tout programme de surveillance actualisé au ministre pour approbation.“;

d) les exigences en matière de déclaration;

(Loi du 3 août 2010)

„e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16.“

3. (Abrogé par la loi du 21 décembre 2012)

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

(Loi du 21 décembre 2012)

**„Art. 9. Changements concernant les installations**

Au moins deux mois à l'avance, l'exploitant informe le ministre de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement de l'installation, ou toute extension ou réduction importante de sa capacité, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et de la date prévisible à laquelle auront lieu les changements. Le cas échéant, le ministre actualise l'autorisation et tient compte de tout changement réellement effectué. En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, le ministre met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant. L'exploitant communique au ministre au plus tard pour le 31 décembre de chaque année toute cessation partielle des activités d'une installation.

**Art. 10. Quantité de quotas pour l'ensemble de l'Union**

La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de l'Union à compter de 2013 diminue de manière linéaire à partir du milieu de la période 2008-2012. Cette quantité diminue d'un facteur linéaire de 1,74% par rapport au total annuel moyen de quotas délivré par les Etats membres conformément aux décisions de la Commission relatives à leurs plans nationaux d'allocation de quotas pour la période 2008-2012.

**Art. 10bis. Adaptation de la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de l'Union**

1. En ce qui concerne les installations qui ont été incluses dans le système communautaire au cours de la période 2008-2012 au titre de l'article 24, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, la quantité de quotas à délivrer à compter du 1er janvier 2013 est adaptée pour tenir compte de la quantité annuelle moyenne de quotas délivrés pour ces installations au cours de la période de leur inclusion, elle-même adaptée en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 10.

2. Pour les installations exclues du système communautaire en vertu de l'article 27 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, la quantité de quotas délivrés à l'échelle communautaire à compter du 1er janvier 2013 est revue à la baisse afin de correspondre à la moyenne du total annuel des émissions vérifiées de ces installations entre 2008 et 2010, adaptée à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 10.

**Art. 11. Mise aux enchères des quotas**

1. A compter de 2013, l'intégralité des quotas qui ne sont pas délivrés à titre gratuit conformément aux articles 10bis et 10quater de la directive 2003/87/CE telle que modifiée sont mis aux enchères.

2. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au budget de l'Etat.

Un pourcentage minimal de 50% des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2, y compris l'intégralité des recettes des enchères visées au paragraphe 2, points b) et c), ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, sera utilisé pour une ou plusieurs des fins suivantes:

a) réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment en contribuant au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds d'adaptation rendu

opérationnel par la conférence sur le changement climatique de Poznan (COP 14 et COP/MOP 4), adaptation aux conséquences du changement climatique et financement d'activités de recherche et de développement ainsi que de projets de démonstration en vue de la réduction des émissions et de l'adaptation au changement climatique, y compris la participation à des initiatives s'inscrivant dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques et des plates-formes technologiques européennes;

- b) développement des énergies renouvelables pour respecter l'engagement de l'Union d'utiliser 20% d'énergies renouvelables d'ici à 2020, ainsi que développement d'autres technologies contribuant à la transition vers une économie à faible taux d'émissions de carbone sûre et durable et contribution au respect de l'engagement de l'Union d'augmenter de 20% son efficacité énergétique pour la même date;
- c) mesures destinées à éviter le déboisement et à accroître le boisement et le reboisement dans les pays en développement ayant ratifié l'accord international; transfert de technologies et facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays;
- d) piégeage par la sylviculture dans l'Union;
- e) captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour l'environnement, du CO<sub>2</sub>, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers;
- f) incitation à adopter des moyens de transport à faible émission et les transports publics;
- g) financement des activités de recherche et de développement en matière d'efficacité énergétique et de technologies propres dans les secteurs couverts par la présente loi;
- h) mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique et l'isolation ou à fournir une aide financière afin de prendre en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens;
- i) couverture des frais administratifs liés à la gestion du système communautaire.

**Art. 11bis. Délivrance de quotas à titre gratuit**

Les dispositions suivantes s'appliquent à la délivrance de quotas à titre gratuit:

1. Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité, à l'exception des cas relevant de l'article 10<sup>quater</sup> de la directive 2003/87/CE telle que modifiée et de l'électricité produite à partir de gaz résiduels.
2. Sous réserve des paragraphes 3 et 7, et sans préjudice de l'article 10<sup>quater</sup> de la directive 2003/87/CE telle que modifiée, aucun quota n'est alloué à titre gratuit aux producteurs d'électricité, aux installations de captage de CO<sub>2</sub>, aux pipelines destinés au transport de CO<sub>2</sub> ou aux sites de stockage de CO<sub>2</sub>.
3. Des quotas gratuits sont alloués au chauffage urbain ainsi qu'à la cogénération à haut rendement telle que définie par la directive 2004/8/CE en vue de répondre à une demande économiquement justifiable par rapport à la production de chaleur ou de froid. Chaque année postérieure à 2013, le total des quotas délivrés à ces installations pour la production de ce type de chaleur est adapté en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 10.
4. La quantité annuelle maximale de quotas servant de base au calcul des quotas pour les installations qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2 et qui ne sont pas de nouveaux entrants n'est pas supérieure à la somme:
  - a) de la quantité annuelle totale pour l'ensemble de l'Union, telle que déterminée en vertu de l'article 10, multipliée par la part des émissions des installations qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2 dans les émissions totales moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 en provenance d'installations incluses dans le système communautaire au cours de la période 2008-2012; et
  - b) des émissions annuelles totales moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 qui ne sont incluses dans le système communautaire qu'à partir de 2013 et qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 2, adaptées à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 10.
 Un facteur de correction uniforme transsectoriel est appliqué, le cas échéant.
5. Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas l'application de mesures financières en faveur des secteurs ou des sous-secteurs considérés comme exposés à un risque significatif de fuite de

carbone en raison des coûts liés aux émissions de gaz à effet de serre répercutés sur les prix de l'électricité, afin de compenser ces coûts et dès lors que ces mesures financières sont conformes aux règles en matière d'aides d'Etat en vigueur et à venir dans ce domaine.

6. 5% de la quantité de quotas délivrée pour l'Union conformément aux articles 10 et 10*bis* pour la période 2013-2020 sont réservés aux nouveaux entrants; il s'agit du pourcentage maximal qui peut être alloué aux nouveaux entrants conformément à la décision 2011/278/UE de la Commission du 27 avril 2011 définissant des règles transitoires pour l'ensemble de l'Union concernant l'allocation harmonisée de quotas d'émission à titre gratuit conformément à l'article 10*bis* de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil. Les quotas réservés dans cette quantité pour l'ensemble de l'Union, qui ne sont ni délivrés à de nouveaux entrants ni utilisés au titre des paragraphes 7, 8 ou 9 du présent article au cours de la période 2013-2020, sont mis aux enchères par les Etats membres en tenant compte du pourcentage de cette quantité dont les installations des Etats membres ont bénéficié, conformément à l'article 10, paragraphe 2 et, pour ce qui est des modalités et du calendrier, en vertu de l'article 10, paragraphe 4 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée et des dispositions d'exécution pertinentes.

Les quantités de quotas allouées sont adaptées à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 10.

Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité par de nouveaux entrants.

7. Dans la réserve destinée aux nouveaux entrants, jusqu'à 300 millions de quotas sont disponibles jusqu'au 31 décembre 2015 afin de contribuer à encourager la mise en place et le lancement d'un maximum de douze projets commerciaux de démonstration axés sur le captage et le stockage géologique (CSC) du CO<sub>2</sub>, dans des conditions de sûreté pour l'environnement, ainsi que de projets de démonstration concernant des technologies innovantes liées aux énergies renouvelables, sur le territoire de l'Union.

Les quotas sont alloués à des projets de démonstration axés sur le développement, sur des sites géographiquement équilibrés, d'un vaste éventail de technologies de captage et de stockage des CSC et de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables qui ne sont pas encore viables d'un point de vue commercial. Leur allocation est subordonnée à la condition que les émissions de CO<sub>2</sub> soient évitées de façon avérée.

Les projets sont sélectionnés sur la base de critères objectifs et transparents incluant des exigences en matière de partage des connaissances.

Des quotas sont réservés aux projets qui satisfont aux critères visés à l'alinéa 3. L'aide est accordée à ces projets par l'intermédiaire des Etats membres et elle vient compléter un cofinancement important de l'exploitant de l'installation. Les Etats membres concernés, ainsi que d'autres instruments, pourraient également cofinancer ces projets. Aucun projet ne peut bénéficier, par le biais du mécanisme prévu au présent paragraphe, d'une aide supérieure à 15% du nombre total de quotas disponibles à cette fin. Ces quotas sont pris en compte dans le cadre du paragraphe 6.

8. La quantité de quotas allouée gratuitement conformément aux paragraphes 3 à 6 du présent article en 2013 correspond à 80% de la quantité fixée conformément aux mesures d'exécution harmonisées communautaires. L'allocation de quotas à titre gratuit diminue ensuite chaque année en quantités égales, pour atteindre 30% à compter de 2020, en vue de parvenir à la suppression des quotas gratuits en 2027.
9. En 2013 et chaque année suivante jusqu'en 2020, les installations des secteurs ou des sous-secteurs qui sont exposés à un risque important de fuite de carbone reçoivent une quantité de quotas gratuits représentant 100% de la quantité déterminée conformément à la décision 2011/278/UE précitée.
10. Un secteur ou sous-secteur est considéré comme exposé à un risque important de fuite de carbone si:
- a) la somme des coûts supplémentaires directs et indirects induits par la mise en oeuvre de la présente loi entraîne une augmentation significative des coûts de production, calculée en proportion de la valeur ajoutée brute, d'au moins 5%;
  - b) et l'intensité des échanges avec des pays tiers, définie comme le rapport entre la valeur totale des exportations vers les pays tiers plus la valeur des importations en provenance de pays tiers et la taille totale du marché pour l'Union (chiffre d'affaires annuel plus total des importations en provenance de pays tiers), est supérieure à 10%.

11. Nonobstant le paragraphe 10, un secteur ou sous-secteur est également considéré comme exposé à un risque important de fuite de carbone si:
- a) la somme des coûts supplémentaires directs et indirects induits par la mise en oeuvre de la présente loi entraînerait une augmentation particulièrement forte des coûts de production, calculée en proportion de la valeur ajoutée brute, d'au moins 30%; ou
  - b) l'intensité des échanges avec des pays tiers, définie comme le rapport entre la valeur totale des exportations vers les pays tiers plus la valeur des importations en provenance de pays tiers et la taille totale du marché pour l'Union (chiffre d'affaires annuel plus total des importations en provenance de pays tiers), est supérieure à 30%.
12. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité, sauf si l'exploitant apporte au ministre, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable. Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités.

**Art. 12. Mesures nationales d'exécution**

1. Au plus tard le 28 février de chaque année, le ministre délivre la quantité de quotas allouée pour l'année concernée, calculée conformément aux articles 11 et 11bis.

2. Le ministre ne peut octroyer de quotas à titre gratuit aux installations dont la Commission a refusé l'inscription sur la liste visée à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE telle que modifiée.

**Art. 12bis. Utilisation des REC et des URE résultant d'activités de projet dans le cadre du système communautaire préalablement à l'entrée en vigueur d'un accord international sur le changement climatique**

1. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE qu'ils sont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser des crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 7, ils peuvent demander au ministre de leur délivrer des quotas valables à compter de 2013 en échange des REC et des URE délivrées pour des réductions d'émissions réalisées jusqu'en 2012 pour des types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012.

Jusqu'au 31 mars 2015, le ministre procède à ces échanges, sur demande.

2. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE qu'ils sont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser les crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 7, le ministre les autorise à échanger des REC et URE résultant de projets enregistrés avant 2013, qui ont été délivrées pour des réductions d'émissions réalisées à compter de 2013 contre des quotas valables à compter de 2013.

Le premier alinéa s'applique aux REC et aux URE issues de tous les types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012.

3. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE qu'ils sont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser les crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 7, le ministre les autorise à échanger des REC qui ont été délivrées pour des réductions d'émissions réalisées à compter de 2013 contre des quotas provenant de nouveaux projets lancés à compter de 2013 dans les PMA.

Le premier alinéa s'applique aux REC issues de tous les types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012, jusqu'à ce que les pays concernés aient ratifié un accord pertinent avec l'Union ou jusqu'en 2020, la date la plus proche étant retenue.

4. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les RCE et les URE qu'ils sont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser les

crédits est accordée au titre du paragraphe 7, les crédits résultant de projets ou d'autres activités destinées à réduire les émissions peuvent être utilisés dans le système communautaire conformément aux accords conclus avec les pays tiers, dans lesquels les niveaux d'utilisation sont précisés. Conformément à ces accords, les exploitants peuvent utiliser les crédits résultant d'activités de projet menées dans ces pays tiers pour remplir leurs obligations au titre du système communautaire.

5. Les accords visés au paragraphe 4 prévoient l'utilisation, dans le système communautaire, de crédits provenant de types de projets dont l'utilisation a été autorisée dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012, y compris de technologies liées aux énergies renouvelables ou à l'efficacité énergétique qui stimulent le transfert technologique et le développement durable. Ces accords peuvent également prévoir l'utilisation de crédits provenant de projets lorsque les émissions du scénario de référence utilisé sont inférieures au niveau prévu pour l'allocation à titre gratuit dans les mesures visées à l'article 11*bis* ou sous les niveaux requis par la législation communautaire.

6. Dès lors qu'un accord international sur le changement climatique a été adopté, seuls les crédits provenant de projets des pays tiers qui ont ratifié ledit accord sont acceptés dans le système communautaire à compter du 1er janvier 2013.

7. Tous les exploitants existants sont autorisés, pendant la période 2008-2020, à utiliser des crédits à concurrence soit de la quantité dont ils bénéficiaient pour la période 2008-2012, soit d'une quantité correspondant à un certain pourcentage, d'au moins 11%, de leur allocation pour la période 2008-2012, le montant le plus élevé étant retenu.

Les opérateurs peuvent utiliser des crédits au-delà des 11% visés au premier alinéa, à concurrence d'un certain montant, pour autant qu'en additionnant leur allocation à titre gratuit entre 2008 et 2012 et leur autorisation globale pour les crédits issus de projets, le résultat soit égal à un certain pourcentage de leurs émissions vérifiées pour la période 2005-2007.

Les nouveaux entrants, y compris les nouveaux entrants de la période 2008-2012 qui n'ont reçu ni allocation à titre gratuit ni autorisation d'utiliser des REC ou des URE pendant la période 2008-2012, ainsi que les nouveaux secteurs, peuvent utiliser des crédits à concurrence d'un montant correspondant à un pourcentage, d'au moins 4,5%, de leurs émissions vérifiées pendant la période 2013-2020. Les exploitants du secteur de l'aviation peuvent utiliser des crédits à concurrence d'un montant correspondant à un pourcentage, d'au moins 1,5%, de leurs émissions vérifiées pendant la période 2013-2020.

Des mesures adoptées au niveau communautaire précisent les pourcentages exacts qui s'appliquent dans le cas des alinéas 1, 2 et 3. Au moins un tiers du montant additionnel qui doit être distribué aux exploitants existants au-delà du premier pourcentage visé au premier alinéa est distribué aux exploitants dont le cumul de l'allocation moyenne à titre gratuit et de l'utilisation de crédits de projets pour la période 2008-2012 est le plus bas.

Ces mesures garantissent que l'utilisation générale des crédits alloués n'excède pas 50% des réductions des secteurs existants à l'échelle de l'Union par rapport aux niveaux de 2005 dans le cadre du système communautaire pour la période 2008-2020 et 50% des réductions à l'échelle de l'Union par rapport aux niveaux de 2005 pour les nouveaux secteurs et l'aviation depuis la date de leur inclusion dans le système communautaire jusqu'en 2020."

*(Loi du 27 mars 2006)*

**„Art. 12ter. Activités de projets**

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3, et lorsqu'une activité de projet est mise en oeuvre, aucune URE ou REC ne peut être délivrée pour une réduction ou une limitation des émissions de gaz à effet de serre des „activités“<sup>6</sup> qui relèvent de la présente loi.

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„Les activités de projet ne sont autorisées que lorsque tous les participants au projet ont leur siège social soit dans un pays qui a signé l'accord international relatif à ces projets, soit dans un pays ou une entité sous-fédérale ou régionale qui est liée au système communautaire conformément à l'article 25 de la directive 2003/87/CE telle que modifiée.“

<sup>6</sup> Modifié par la loi du 3 août 2010.

2. Jusqu'au 31 décembre 2012, pour les activités de projet MOC et MDP qui réduisent ou limitent directement les émissions d'une „activité“<sup>6</sup> tombant dans le champ d'application de la présente loi, des URE ou des REC ne peuvent être délivrées que si un nombre égal de quotas est annulé par l'exploitant de l'„activité“<sup>6</sup> en question.

3. Jusqu'au 31 décembre 2012, pour les activités de projet MOC et MDP qui réduisent ou limitent indirectement les émissions d'une „activité“<sup>6</sup> tombant dans le champ d'application de la présente loi, des URE ou des REC ne peuvent être délivrées que si un nombre égal de quotas est annulé dans le registre national de l'Etat membre d'origine des URE ou des REC.

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

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

**Art. 13. Transfert, restitution et annulation de quotas**

1. Les quotas peuvent être transférés entre:

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

*(Loi du 3 août 2010)*

„2. Les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont reconnus aux fins des obligations incombant respectivement aux exploitants d'aéronefs et aux exploitants d'installations.

*2bis.* Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.

3. Le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„3bis. Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire dans le cas d'émissions vérifiées en tant que faisant l'objet d'un captage et d'un transport en vue d'un stockage permanent vers une installation pour laquelle une autorisation est en vigueur conformément à la loi du 27 août 2012 sur le stockage géologique du dioxyde de carbone.“

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

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

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

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„6bis. Les paragraphes 1 et 2 s’entendent sans préjudice de l’article 10<sup>quater</sup> de la directive 2003/87/CE telle que modifiée.“

*(Loi du 21 décembre 2012)*

**„Art. 14. Validité des quotas**

1. Les quotas délivrés à compter du 1er janvier 2013 sont valables pour les émissions produites au cours de périodes de huit ans commençant le 1er janvier 2013.

2. Quatre mois après le début de chaque période visée au paragraphe 1, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n’ont pas été restitués et annulés conformément à l’article 13.

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

**Art. 15. Surveillance et déclaration des émissions**

Chaque exploitant d’installation ou d’aéronef, après la fin de l’année concernée, surveille et déclare au ministre les émissions produites par son installation ou, à compter du 1er janvier 2010, par l’aéronef qu’il exploite, au cours de chaque année civile, conformément au règlement (UE) n° 601/2012 précité.“

*(Loi du 3 août 2010)*

**„Art. 16. Vérification**

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„Les déclarations présentées par les exploitants d’installations ou les exploitants d’aéronefs en application de l’article 15 sont vérifiées conformément au règlement (UE) n° 600/2012 de la Commission du 21 juin 2012 concernant la vérification des déclarations d’émissions de gaz à effet de serre et des déclarations relatives aux tonnes-kilomètres et l’accréditation des vérificateurs conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil. Les modalités y relatives peuvent être précisées par règlement grand-ducal.

Un exploitant ou un exploitant d’aéronef dont la déclaration n’a pas été reconnue satisfaisante, après vérification, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l’année précédente, ne peut plus transférer de quotas jusqu’à ce qu’une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d’aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.“

*(Loi du 21 décembre 2012)*

**„Art. 16bis. Diffusion d’informations et secret professionnel**

L’ensemble des décisions et des rapports concernant la quantité et la distribution des quotas, ainsi que la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions, est immédiatement et systématiquement diffusé de manière à garantir un accès non discriminatoire à ces informations.

Il est interdit de communiquer les informations couvertes par le secret professionnel à toute autre personne ou autorité, sauf en application de la législation, des réglementations ou des dispositions administratives applicables.“

**Art. 17. Accès à l’information**

*(Loi du 27 mars 2006)*

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

**„Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation  
et aux installations fixes“<sup>7</sup>**

**Art. 18. Registres**

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„1. Les quotas délivrés à compter du 1er janvier 2012 sont détenus dans le registre communautaire pour exécuter les opérations relatives à la tenue des comptes de dépôt ouverts dans l'Etat membre et à l'allocation, à la restitution et à l'annulation des quotas prévues dans le règlement (UE) n° 1193/2011 de la Commission du 18 novembre 2011 établissant le registre de l'Union pour la période d'échanges débutant le 1er janvier 2013 et pour les périodes d'échanges suivantes du système d'échange de quotas d'émission de l'Union conformément à la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et à la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant les règlements de la Commission (CE) n° 2216/2004 et (UE) n° 920/2010.

Chaque Etat membre peut exécuter les opérations autorisées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

Un montant pour frais de gestion des comptes à payer annuellement par le titulaire de compte et d'autres modalités liées au registre peuvent être fixés par règlement grand-ducal. Ce montant ne peut pas dépasser cinq cents euros.“

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

**Art. 19. Constatation des infractions et pouvoirs de contrôle**

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

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

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

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

**Art. 20. „Mesures administratives“<sup>8</sup>**

*(Loi du 3 août 2010)*

„1. En cas de non-respect des dispositions des articles *5quater*, *5quinquies*, *5sexies*, 6, 7, 8, 9, *12bis*, *12ter*, 13, 15 et 16 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,

- impartir à l'exploitant ou à l'exploitant d'un aéronef un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions, délai qui ne peut être supérieur à deux ans,
- faire suspendre, après mise en demeure, en tout ou en partie, l'exploitation d'une installation ou d'une activité aérienne par mesure provisoire ou faire fermer l'installation, en tout ou en partie et apposer des scellés.

Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées à l'alinéa 1.

<sup>7</sup> Titre inséré par la loi du 3 août 2010.

<sup>8</sup> Intitulé modifié par la loi du 3 août 2010.



Dès qu'il a été constaté qu'il a été mis fin aux non-conformités ayant fait l'objet des mesures visées à l'alinéa 1, ces dernières sont levées.“

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

*(Loi du 3 août 2010)*

„3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.“

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„4. L'amende sur les émissions excédentaires concernant les quotas délivrés à compter du 1er janvier 2013 augmente conformément à l'indice européen des prix à la consommation.“

*(Loi du 3 août 2010)*

„4bis. Si le ministre constate qu'un exploitant d'aéronef ne se conforme pas à l'injonction dont question au paragraphe 1 premier tiret, il peut, sans préjudice du paragraphe 1 deuxième tiret, demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné.

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte:

- a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises pour assurer le respect de la loi;
- c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire; et
- d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du présent paragraphe, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

La décision de la Commission portant interdiction de l'exploitation à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné est applicable sur le territoire national.“

5. Le recouvrement des amendes visées aux paragraphes 3. et 4. est effectué par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

6. (...) *(Abrogé par la loi du 3 août 2010)*

*(Loi du 3 août 2010)*

„7. Sans préjudice des dispositions qui précèdent, le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis ou 3, est publié.

8. Les décisions prises en application de la présente loi sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.“

**Art. 21. Sanctions pénales***(Loi du 3 août 2010)*

„1. Sont punies d’une amende de 251 euros à 100.000 euros et d’un emprisonnement de 8 jours à 6 mois, ou d’une de ces peines seulement, les infractions aux dispositions des articles *5quater*, *5quinquies*, *5sexies*, 6, 7, 8, 9, *12bis*, *12ter*, 13, 15 et 16 de la présente loi.

2. Les mêmes peines sont applicables

- en cas d’entrave aux mesures administratives prises en application de l’article 20
- aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.“

*(Loi du 22 décembre 2006)***„Art. 22. „Fonds climat et énergie“<sup>9</sup>***(Loi du 17 décembre 2010)*

„(1) Il est créé un fonds spécial sous la dénomination de „Fonds climat et énergie“ et appelé fonds par la suite.

Le fonds est placé sous l’autorité du ministre ayant dans ses attributions l’Environnement et, pour ce qui est des domaines d’intervention énumérés au paragraphe (2), alinéa 2, points 7 et 8, du ministre ayant dans ses attributions l’Energie.

Le financement se fait sur décision conjointe du ministre ayant dans ses attributions l’Environnement et du ministre ayant dans ses attributions les Finances, à l’exception des interventions énumérées au paragraphe (2), alinéa 2, point 6 pour lesquelles le financement se fait sur décision du ministre ayant dans ses attributions l’Environnement et à l’exception des interventions énumérées au paragraphe (2), alinéa 2, points 7 et 8, pour lesquelles le financement se fait sur décision conjointe du ministre ayant dans ses attributions l’Energie et du ministre ayant dans ses attributions les Finances.

(2) Le fonds a pour objet de contribuer au financement des mécanismes de flexibilité créés par le protocole de Kyoto ainsi que ceux prévus par la décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l’effort à fournir par les Etats membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de la Communauté en matière de réduction de ces émissions jusqu’en 2020. Il a également pour objet de contribuer au financement des mesures nationales afférentes qui sont mises en oeuvre en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de contribuer au financement des mesures de promotion des énergies renouvelables.

Il intervient dans les domaines suivants:

1. échange de droits d’émission et projets communs concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre d’un accord avec un ou plusieurs pays respectivement une ou plusieurs entités privées;
2. activités de projet de mise en oeuvre conjointe (MOC) réalisées dans les pays membres de l’OCDE et les pays à économie de transition, y compris l’achat et la vente de droits d’émission;
3. activités de projet de mécanisme de développement propre (MDP) dans des pays en développement, y compris l’achat et la vente de droits d’émission;
4. participation à des fonds multilatéraux gérés par des organismes internationaux ou régionaux qui ont pour mission notamment d’appuyer financièrement lesdites activités et projets communs;
5. financement de la lutte contre le changement climatique dans les pays en développement;
6. projets, programmes, activités, rapports et autres mesures visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
7. mécanisme de compensation tel que prévu par l’article 7 de la loi modifiée du 1er août 2007 relative à l’organisation du marché de l’électricité;
8. mesures de coopération prévues par la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l’utilisation de l’énergie produite à partir de sources renouvelables.

<sup>9</sup> Intitulé modifié par la loi du 17 décembre 2010.

Le fonds intervient:

1. soit par l'achat ou la vente de crédits d'émission de gaz à effet de serre respectivement par leur transfert statistique entre pays,
2. soit par le financement ou le cofinancement des domaines visés sous les points 2 à 8, sous la forme
  - a) soit d'investissements,
  - b) soit d'études ou de conseils portant sur les modalités d'investissement,
  - c) soit d'études ou de conseils portant sur la faisabilité et l'éligibilité d'activités de projet,
  - d) soit d'études portant sur les potentiels de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'énergies renouvelables,
  - e) de participation financière directe.

La limite de quarante pour cent, prévue au dernier alinéa de l'article 14 de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics, ne s'applique pas aux interventions du fonds.

(3) Le fonds est alimenté:

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

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

(4) Il est institué un comité interministériel chargé de conseiller le ministre sur les secteurs d'intervention dont question au paragraphe (2).<sup>10</sup>

*(Loi du 27 mars 2006)*

**„Art. 22bis. Autorité nationale**

Le ministre est l'interlocuteur en matière d'approbation des activités de projet en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point a) du protocole ainsi que l'autorité nationale en matière de mise en oeuvre de l'article 12 du Protocole.<sup>10</sup> „L'administration est l'administrateur national chargé de gérer une série de comptes d'utilisateur du registre de l'Union. Elle peut se faire assister par un expert.“<sup>10</sup>

**Art. 22ter.** *(Abrogé par la loi du 17 décembre 2010)*

**Art. 23. Disposition modificative**

L'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés est complété par un nouveau paragraphe 6 ayant la teneur suivante:

„6. Lorsque les émissions d'un gaz à effet de serre proviennent d'une installation soumise aux dispositions de la loi du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, créant un fonds de financement des mécanismes de Kyoto et modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, l'autorisation délivrée au titre de la présente loi ne comporte pas de valeur limite d'émission pour les émissions directes de ce gaz, à moins que cela ne soit nécessaire pour éviter toute pollution locale significative. En tant que de besoin, l'autorisation en question est modifiée en conséquence.“

<sup>10</sup> Inséré par la loi du 21 décembre 2012.

**„Chapitre V: Dispositions diverses“<sup>11</sup>**

*(Loi du 27 mars 2006)*

**„Art. 24. Intitulé abrégé**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre“.

\*

*(Loi du 21 décembre 2012)*

„ANNEXE I

**Catégories d'activités auxquelles s'applique la présente loi**

1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés, ainsi que les installations utilisant exclusivement de la biomasse, ne sont pas visées par la présente loi.
2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en oeuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.
3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le système communautaire, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW et les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse ne sont pas prises en considération dans ce calcul. Les „unités qui utilisent exclusivement de la biomasse“ comprennent les unités qui utilisent des combustibles fossiles dans les phases de démarrage ou d'extinction de l'unité.
4. Si une unité met en oeuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui détermine l'inclusion dans le système communautaire.
5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses dans le permis d'émission de gaz à effet de serre.
6. A compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du traité sont couverts.

<sup>11</sup> Titre inséré par la loi du 3 août 2010.

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux)	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fonte ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminaires, les réchauffeurs, les fours de recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage	Dioxyde de carbone
Production d'aluminium primaire	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du plâtre ou production de planches de plâtre et autres compositions à base de plâtre, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone, y compris la carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les résidus de craquage et de distillation, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H <sub>2</sub> ) et de gaz de synthèse par reformage ou oxydation partielle avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na <sub>2</sub> CO <sub>3</sub> ) et de bicarbonate de sodium (NaHCO <sub>3</sub> )	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente loi en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Transport par pipelines des gaz à effet de serre en vue de leur stockage dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage autorisé conformément à la loi du 27 août 2012 relative au stockage géologique du dioxyde de carbone	Dioxyde de carbone
<p data-bbox="229 1516 847 1556">Aviation</p> <p data-bbox="229 1556 847 1653">Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</p> <p data-bbox="229 1653 847 1693">Sont exclus de cette définition:</p> <p data-bbox="229 1693 847 1881">a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;</p> <p data-bbox="229 1881 847 1977">b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</p>	Dioxyde de carbone

<i>Activités</i>	<i>Gaz à effet de serre</i>
<p>c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre;</p> <p>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;</p> <p>e) les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;</p> <p>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;</p> <p>g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol;</p> <p>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</p> <p>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an;</p> <p>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois;</li> <li>– soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an.</li> </ul> <p>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.“</p>	

\*

ANNEXE II

**Gaz à effet de serre visés à l'article 3**

Dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>)

Méthane (CH<sub>4</sub>) Protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O)

Hydrocarbures fluorés (HFC)

Hydrocarbures perfluorés (PFC)

Hexafluorure de soufre (SF<sub>6</sub>)

\*

ANNEXE III

(...) *(Abrogé par la loi du 21 décembre 2012)*

\*



Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**

**DIRECTIVE 2003/87/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du 13 octobre 2003**

**établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté  
et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil**

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

(JO L 275 du 25.10.2003, p. 32)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <b><u>M1</u></b>	Directive 2004/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 octobre 2004	L 338	18	13.11.2004
► <b><u>M2</u></b>	Directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008	L 8	3	13.1.2009
► <b><u>M3</u></b>	Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009	L 87	109	31.3.2009
► <b><u>M4</u></b>	Directive 2009/29/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009	L 140	63	5.6.2009



**DIRECTIVE 2003/87/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU  
CONSEIL**

**du 13 octobre 2003**

**établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet  
de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du  
Conseil**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EURO-  
PÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(3)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(4)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Livre vert sur l'établissement dans l'Union européenne d'un système d'échange de droits d'émission des gaz à effet de serre a permis de lancer un débat dans l'ensemble de l'Europe sur l'opportunité de mettre en place un tel système dans l'Union européenne et sur son fonctionnement éventuel. Le programme européen sur le changement climatique a envisagé les politiques et mesures communautaires en suivant une approche consistant à faire participer les différentes parties intéressées, incluant l'élaboration d'un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (système communautaire), fondé sur le Livre vert. Dans ses conclusions du 8 mars 2001, le Conseil a reconnu l'importance particulière du programme européen sur le changement climatique ainsi que des travaux fondés sur le Livre vert, et a souligné l'urgence d'engager des actions concrètes au niveau communautaire.
- (2) Le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement institué par la décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> fait des changements climatiques un domaine d'action prioritaire et prévoit de mettre en place d'ici à 2005 un système communautaire pour l'échange de droits d'émission. Il reconnaît que la Communauté s'est engagée à opérer, de 2008 à 2012, une réduction de 8 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux d'émission de 1990, et qu'à long terme, il conviendra de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 70 % par rapport aux niveaux d'émission de 1990.
- (3) L'objectif final de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, qui a été approuvée par la décision 94/69/CE du Conseil du 15 décembre 1993 concernant la conclusion de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques <sup>(6)</sup> est de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau qui empêche toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique.

<sup>(1)</sup> JO C 75 E du 26.3.2002, p. 33

<sup>(2)</sup> JO C 221 du 17.9.2002, p. 27.

<sup>(3)</sup> JO C 192 du 12.8.2002, p. 59.

<sup>(4)</sup> Avis du Parlement européen du 10 octobre 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 mars 2003 (JO C 125 E du 27.5.2003, p. 72) et décision du Parlement européen du 2 juillet 2003 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 22 juillet 2003.

<sup>(5)</sup> JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

<sup>(6)</sup> JO L 33 du 7.2.1994, p. 11.

▼B

- (4) Une fois entré en vigueur, le protocole de Kyoto, qui a été approuvé par la décision 2002/358/CE du Conseil du 25 avril 2002 relative à l'approbation, au nom de la Communauté européenne, du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et l'exécution conjointe des engagements qui en découlent <sup>(1)</sup>, engagera la Communauté et ses États membres à réduire leurs émissions anthropiques agrégées de gaz à effet de serre indiqués à l'annexe A du protocole de 8 % par rapport au niveau de 1990 au cours de la période allant de 2008 à 2012.
- (5) La Communauté et ses États membres sont convenus de remplir conjointement leurs engagements de réduire les émissions anthropiques de gaz à effet de serre dans le cadre du protocole de Kyoto, conformément à la décision 2002/358/CE. La présente directive contribue à réaliser les engagements de la Communauté européenne et de ses États membres de manière plus efficace, par le biais d'un marché européen performant de quotas d'émission de gaz à effet de serre et en nuisant le moins possible au développement économique et à l'emploi.
- (6) La décision 93/389/CEE du Conseil du 24 juin 1993 relative à un mécanisme de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> et des autres gaz à effet de serre dans la Communauté <sup>(2)</sup>, a établi un mécanisme pour la surveillance des émissions de gaz à effet de serre et l'évaluation des progrès réalisés pour garantir le respect des engagements relatifs à ces émissions. Ce mécanisme aidera les États membres à déterminer la quantité totale de quotas à allouer.
- (7) Il est nécessaire d'adopter des dispositions communautaires relatives à l'allocation de quotas par les États membres, afin de contribuer à préserver l'intégrité du marché intérieur et d'éviter des distorsions de concurrence.
- (8) Lors de l'allocation des quotas, les États membres devraient prendre en considération le potentiel de réduction des émissions provenant des activités industrielles.
- (9) Les États membres peuvent prévoir qu'ils ne délivrent aux personnes des quotas valables pour une période de cinq ans qui débute en 2008 correspondant aux quotas annulés que pour des réductions d'émissions réalisées par ces personnes sur leur territoire national pendant une période de trois ans qui débute en 2005.
- (10) À compter de ladite période de cinq ans, les transferts de quotas à un autre État membre entraîneront des ajustements correspondants d'unités de quantité attribuée au titre du protocole de Kyoto.
- (11) Les États membres devraient veiller à ce que les exploitants de certaines activités spécifiées détiennent une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et surveillent et déclarent leurs émissions des gaz à effet de serre spécifiés en rapport avec ces activités.
- (12) Il convient que les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et qu'ils en assurent la mise en œuvre. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (13) Afin de garantir la transparence, le public devrait avoir accès aux informations relatives à l'allocation de quotas et aux résultats de la surveillance des émissions, les seules restrictions étant celles prévues par la directive 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 130 du 15.5.2002, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 167 du 9.7.1993, p. 31. Décision modifiée par la décision 1999/296/CE (JO L 117 du 5.5.1999, p. 35).

<sup>(3)</sup> JO L 41 du 14.2.2003, p. 26.

▼B

- (14) Les États membres devraient présenter un rapport concernant la mise en œuvre de la présente directive, rédigé sur la base de la directive 91/692/CEE du Conseil du 23 décembre 1991 visant à la standardisation et à la rationalisation des rapports relatifs à la mise en œuvre de certaines directives concernant l'environnement <sup>(1)</sup>.
- (15) L'inclusion de nouvelles installations dans le système communautaire devrait être conforme aux dispositions prévues par la présente directive et le champ d'application du système communautaire peut donc être étendu aux émissions de gaz à effet de serre autres que le dioxyde de carbone, notamment dans la métallurgie de l'aluminium ou l'industrie chimique.
- (16) La présente directive ne devrait pas empêcher les États membres de maintenir ou d'établir des systèmes d'échange nationaux réglementant les émissions de gaz à effet de serre provenant, soit d'activités autres que celles qui sont énumérées à l'annexe I ou qui sont incluses dans le système communautaire, soit d'installations temporairement exclues du système communautaire.
- (17) Les États membres peuvent participer, en tant que parties au protocole de Kyoto, à des échanges internationaux de droits d'émission avec toute autre partie visée à l'annexe B de ce protocole.
- (18) Le fait de lier le système communautaire à des systèmes d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre dans des pays tiers permettra de réaliser avec un meilleur rapport coût-efficacité l'objectif communautaire de réduction des émissions tel que prévu par la décision 2002/358/CE du Conseil relative à l'exécution conjointe des engagements.
- (19) Les mécanismes de projet, incluant la mise en œuvre conjointe (MOC) et le mécanisme de développement propre (MDP), sont importants si l'on veut atteindre les objectifs que constituent à la fois la réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial et une amélioration du rapport coût-efficacité du système communautaire. Selon les dispositions pertinentes du protocole de Kyoto et des accords de Marrakech, le recours à ces mécanismes ne devrait venir qu'en complément d'actions internes et celles-ci constitueront donc une part significative de l'effort accompli.
- (20) La présente directive encouragera le recours à des techniques de meilleur rendement énergétique, y compris la production combinée de chaleur et d'électricité, qui entraînent moins d'émissions par unité produite, alors que la future directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de la cogénération sur la base de la demande de chaleur utile dans le marché intérieur de l'énergie visera spécifiquement à promouvoir la production combinée de chaleur et d'électricité.
- (21) La directive 96/61/CE du Conseil du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution <sup>(2)</sup> établit un cadre général pour la prévention et la réduction de la pollution, permettant de délivrer des autorisations d'émettre des gaz à effet de serre. La directive 96/61/CE devrait être modifiée afin d'éviter que des valeurs limites d'émission ne soient fixées pour les émissions directes de gaz à effet de serre provenant des installations couvertes par la présente directive et que les États membres aient la faculté de ne pas imposer d'exigences en matière d'efficacité énergétique en ce qui concerne les unités de combustion et les autres unités émettant du dioxyde de carbone sur le site, sans préjudice de toute autre exigence prévue par la directive 96/61/CE.

<sup>(1)</sup> JO L 377 du 31.12.1991, p. 48.

<sup>(2)</sup> JO L 257 du 10.10.1996, p. 26.

▼B

- (22) La présente directive est compatible avec la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et avec le protocole de Kyoto. Elle devrait être réexaminée en fonction des évolutions dans ce contexte et pour tenir compte de l'expérience acquise dans sa mise en œuvre, ainsi que des progrès réalisés dans la surveillance des émissions de gaz à effet de serre.
- (23) L'échange des quotas d'émission devrait s'intégrer dans un ensemble global et cohérent de politiques et de mesures mises en œuvre à l'échelon des États membres et de la Communauté. Sans préjudice de l'application des articles 87 et 88 du traité, les États membres peuvent, pour les activités couvertes par le système communautaire, prendre en considération les mesures réglementaires, fiscales ou autres qui visent les mêmes objectifs. Lors du réexamen de la directive, il y a lieu d'établir dans quelle mesure ces objectifs ont été atteints.
- (24) Il peut être recouru à la fiscalité au niveau national pour limiter les émissions des installations qui sont exclues temporairement.
- (25) Les politiques et mesures devraient être mises en œuvre au niveau de l'État membre et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie de l'Union européenne, et pas uniquement dans les secteurs de l'industrie et de l'énergie, afin de générer des réductions substantielles des émissions. En particulier, la Commission devrait examiner les politiques et mesures au niveau communautaire afin que le secteur des transports apporte une contribution réelle à l'exécution par la Communauté et les États membres de leurs obligations concernant le changement climatique, conformément au protocole de Kyoto.
- (26) Nonobstant le potentiel multiforme des mécanismes fondés sur le marché, la stratégie de l'Union européenne pour atténuer le changement climatique devrait reposer sur un équilibre entre le système communautaire et d'autres types d'action au niveau communautaire, national et international.
- (27) La présente directive respecte les droits fondamentaux et observe les principes qui sont reconnus notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (28) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(1)</sup>.
- (29) Étant donné que les critères énoncés aux points 1, 5 et 7 de l'annexe III ne peuvent pas être modifiés par la procédure de comitologie, toutes les modifications, pour les périodes postérieures à 2012, devraient se faire uniquement conformément à la procédure de codécision.
- (30) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'établissement d'un système communautaire, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres agissant individuellement, et qu'il peut donc, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼ M2

## CHAPITRE I

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

▼ B*Article premier***Objet**

La présente directive établit un système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (ci-après dénommé «système communautaire») afin de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes.

▼ M4

La présente directive prévoit également des réductions plus importantes des émissions de gaz à effet de serre afin d'atteindre les niveaux de réduction qui sont considérés comme scientifiquement nécessaires pour éviter un changement climatique dangereux.

La présente directive prévoit également des dispositions pour l'évaluation et la mise en œuvre d'un engagement plus fort de la Communauté en matière de réduction de plus de 20 %, destiné à prendre effet à la ratification, par la Communauté, d'un accord international sur le changement climatique aboutissant à des réductions d'émission de gaz à effet de serre supérieures à celles exigées à l'article 9, comme l'illustre l'engagement de 30 % approuvé par le Conseil européen de mars 2007.

▼ B*Article 2***Champ d'application**

1. La présente directive s'applique aux émissions résultant des activités indiquées à l'annexe I et aux gaz à effet de serre énumérés à l'annexe II.
2. La présente directive s'applique sans préjudice de toute exigence prévue par la directive 96/61/CE.

▼ M2

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

▼ B*Article 3***Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «quota», le quota autorisant à émettre une tonne d'équivalent-dioxyde de carbone au cours d'une période spécifiée, valable uniquement pour respecter les exigences de la présente directive, et transférable conformément aux dispositions de la présente directive;

▼ M2

- b) «émissions», le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;

**▼ M4**

- c) «gaz à effet de serre», les gaz énumérés à l'annexe II et les autres composants gazeux de l'atmosphère, tant naturels qu'anthropiques, qui absorbent et renvoient un rayonnement infrarouge;

**▼ B**

- d) «autorisation d'émettre des gaz à effet de serre», l'autorisation délivrée conformément aux articles 5 et 6;
- e) «installation», une unité technique fixe où se déroulent une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ainsi que toute autre activité s'y rapportant directement qui est liée techniquement aux activités exercées sur le site et qui est susceptible d'avoir des incidences sur les émissions et la pollution;
- f) «exploitant», toute personne qui exploite ou contrôle une installation ou, lorsque la législation nationale le prévoit, toute personne à qui un pouvoir économique déterminant sur le fonctionnement technique de l'installation a été délégué;
- g) «personne», toute personne physique ou morale;

**▼ M4**

- h) «nouvel entrant»:
- toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I, qui a obtenu une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre pour la première fois après le 30 juin 2011,
  - toute installation poursuivant une activité incluse dans le système communautaire conformément à l'article 24, paragraphe 1 ou 2, pour la première fois, ou
  - toute installation poursuivant une ou plusieurs des activités indiquées à l'annexe I ou une activité incluse dans le système communautaire conformément à l'article 24, paragraphe 1 ou 2, qui a connu une extension importante après le 30 juin 2011, dans la mesure seulement où ladite extension est concernée;

**▼ B**

- i) «le public», une ou plusieurs personnes et, conformément à la législation ou à la pratique nationale, les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes;
- j) «tonne d'équivalent-dioxyde de carbone», une tonne métrique de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ou une quantité de tout autre gaz à effet de serre visé à l'annexe II ayant un potentiel de réchauffement planétaire équivalent;

**▼ M1**

- k) «activité de projet», une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l'annexe I, conformément à l'article 6 ou 12 du protocole de Kyoto et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto;
- l) «activité de projet», une activité de projet approuvée par une ou plusieurs parties visées à l'annexe I, conformément à l'article 6 ou 12 du protocole de Kyoto et aux décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto;
- m) «unité de réduction des émissions» ou «URE», une unité délivrée en application de l'article 6 du protocole de Kyoto et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto;
- n) «réduction d'émissions certifiées » ou «REC», une unité délivrée en application de l'article 12 du protocole de Kyoto et des décisions adoptées en vertu de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto;

**▼ M2**

- o) «exploitant d'aéronef», la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou,

▼ M2

lorsque cette personne n'est pas connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même;

- p) «transporteur aérien commercial», un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;
- q) «État membre responsable», l'État membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 18 *bis*;
- r) «émissions de l'aviation attribuées», les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance d'un pays tiers;
- s) «émissions historiques du secteur de l'aviation», la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;

▼ M4

- t) «combustion», toute oxydation de combustibles quelle que soit l'utilisation faite de la chaleur, de l'énergie électrique ou mécanique produites par ce processus et toutes autres activités s'y rapportant, y compris la destruction des effluents gazeux;
- u) «producteur d'électricité», une installation qui, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2005 ou ultérieurement, a produit de l'électricité destinée à la vente à des tiers et dans laquelle n'a lieu aucune activité énumérée dans l'annexe I, autre que la «combustion de combustibles».

▼ M2

## CHAPITRE II

## AVIATION

*Article 3 bis***Champ d'application**

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

*Article 3 ter***Activités aériennes**

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

*Article 3 quater***Quantité totale de quotas pour l'aviation**

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.
2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période visée à l'► M4 article 13, paragraphe 1 ◀, débutant au 1<sup>er</sup> janvier 2013, et en l'absence de toute modification à la suite de l'examen prévu à l'article 30, paragraphe 4, pour chaque période ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.



▼ **M2**

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

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

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

*Article 3 quinquies*

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

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

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

3. Un règlement est adopté, qui contient des dispositions détaillées en vue de la mise aux enchères, par les États membres, des quotas qui ne doivent pas obligatoirement être délivrés à titre gratuit conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article ou à l'article 3 *septies*, paragraphe 8. Le nombre de quotas que chaque État membre met aux enchères pendant chaque période est proportionnel à la part de cet État membre dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les États membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 14, paragraphe 3, et vérifiées conformément à l'article 15. Pour la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 3 *quater*, l'année de référence est l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.

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

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

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

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

▼ M2*Article 3 sexies***Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs**

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 3 *quater*, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'allocation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant à l'autorité compétente de l'État membre responsable les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant vingt-quatre mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes IV et V, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1.

2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 1, les États membres soumettent à la Commission les demandes reçues au titre du paragraphe 1.

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

- a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 3 *quater*;
- b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 3 *quinquies*;
- c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 3 *septies*, paragraphe 1;
- d) le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour cette période obtenu en soustrayant le nombre de quotas visé aux points b) et c) de la quantité totale de quotas déterminée en application du point a); et
- e) le référentiel à utiliser pour allouer à titre gratuit des quotas aux exploitants d'aéronefs dont les demandes ont été soumises à la Commission conformément au paragraphe 2.

Le référentiel visé au point e), exprimé en quotas par tonnes-kilomètres, est calculé en divisant le nombre de quotas visé au point d) par la somme des tonnes-kilomètres consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 2.

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

- a) le total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e); et
- b) les quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, l'autorité compétente de l'État membre responsable délivre à

▼ **M2**

chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 3 *septies*.

*Article 3 septies***Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs**

1. Pour chaque période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, 3 % de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs:

- a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 *sexies*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2; ou
- b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 *sexies*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;

et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale; à cette fin, il adresse une demande à l'autorité compétente de l'État membre responsable. Cette demande doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.

En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1 000 000 quotas.

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:

- a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes IV et V, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte;
- b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis; et
- c) dans le cas d'un exploitant d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indique:
  - i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 *sexies*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;
  - ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 *sexies*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et
  - iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef

▼ M2

entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 3 *sexies*, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).

4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les États membres soumettent à la Commission les demandes reçues au titre de ce paragraphe.

5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.

Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme:

a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4; et

b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.

6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne-kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 3 *sexies*, paragraphe 4.

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

a) l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont il a soumis la demande à la Commission conformément au paragraphe 4. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5:

i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4;

ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4; et

b) l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 3 *quater*, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.

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

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

▼ M2

complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 23, paragraphe 3.

*Article 3 octies***Programmes de suivi et de notification**

L'État membre responsable veille à ce que chaque exploitant d'aéronef soumette à l'autorité compétente désignée par cet État membre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 3 *sexies* et à ce que ces programmes soient approuvés par l'autorité compétente en conformité avec ► M4 le règlement visé à l'article 14 ◀.

## CHAPITRE III

## INSTALLATIONS FIXES

*Article 3 nonies***Champ d'application**

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

▼ M4*Article 4***Autorisation d'émettre des gaz à effet de serre**

Les États membres veillent à ce que, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, aucune installation n'exerce une activité visée à l'annexe I entraînant des émissions spécifiées en relation avec cette activité, à moins que son exploitant ne détienne une autorisation délivrée par une autorité compétente conformément aux articles 5 et 6, ou que l'installation ne soit exclue du système communautaire conformément à l'article 27. Cette disposition s'applique également aux installations intégrées en vertu de l'article 24.

▼ B*Article 5***Demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre**

Toute demande d'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre adressée à l'autorité compétente comprend une description:

- a) de l'installation et de ses activités ainsi que des technologies utilisées;
- b) des matières premières et auxiliaires dont l'emploi est susceptible d'entraîner des émissions des gaz énumérés à l'annexe I;
- c) des sources d'émission des gaz énumérés à l'annexe I de l'installation; et

▼ M4

- d) des mesures prévues pour surveiller et déclarer les émissions conformément au règlement visé à l'article 14.

▼ B

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

**▼B***Article 6***Conditions de délivrance et contenu de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre**

1. L'autorité compétente délivre une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre concernant les émissions en provenance de tout ou partie d'une installation si elle considère que l'exploitant est en mesure de surveiller et de déclarer les émissions.

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

**▼M4**

L'autorité compétente réexamine l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre tous les cinq ans au moins et y apporte les modifications nécessaires.

**▼B**

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

- a) le nom et l'adresse de l'exploitant;
- b) une description des activités et des émissions de l'installation;

**▼M4**

c) un programme de surveillance qui réponde aux exigences du règlement visé à l'article 14. Les États membres peuvent autoriser les exploitants à actualiser les programmes de surveillance sans modifier leur autorisation. Les exploitants soumettent tout programme de surveillance actualisé à l'autorité compétente pour obtenir son approbation;

**▼B**

d) les exigences en matière de déclaration;

**▼M2**

e) l'obligation de restituer, dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15.

**▼M4***Article 7***Changements concernant les installations**

L'exploitant informe l'autorité compétente de tous changements prévus en ce qui concerne la nature, le fonctionnement de l'installation, ou toute extension ou réduction importante de sa capacité, susceptibles de nécessiter une actualisation de l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre. Le cas échéant, l'autorité compétente actualise l'autorisation. En cas de changement de l'identité de l'exploitant de l'installation, l'autorité compétente met à jour l'autorisation pour y faire figurer le nom et l'adresse du nouvel exploitant.

**▼B***Article 8***Coordination avec la directive 96/61/CE**

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, lorsque des installations exercent des activités figurant à l'annexe I de la directive 96/61/CE, les conditions et la procédure de délivrance d'une autorisation d'émettre des gaz à effet de serre soient coordonnées avec celles prévues par ladite directive. Les exigences prévues aux articles 5, 6 et 7 de la présente directive peuvent être intégrées dans les procédures prévues par la directive 96/61/CE.

▼ M4*Article 9***Quantité de quotas pour l'ensemble de la Communauté**

La quantité de quotas délivrée chaque année pour l'ensemble de la Communauté à compter de 2013 diminue de manière linéaire à partir du milieu de la période 2008-2012. Cette quantité diminue d'un facteur linéaire de 1,74 % par rapport au total annuel moyen de quotas délivré par les États membres conformément aux décisions de la Commission relatives à leurs plans nationaux d'allocation de quotas pour la période 2008-2012.

La Commission publie, au plus tard le 30 juin 2010, la quantité totale de quotas pour l'ensemble de la Communauté pour 2013, en se fondant sur les quantités totales de quotas délivrées ou à délivrer par les États membres conformément aux décisions de la Commission relatives à leurs plans nationaux d'allocation de quotas pour la période 2008-2012.

La Commission réexamine le facteur linéaire et présente une proposition, le cas échéant, au Parlement et au Conseil à compter de 2020 en vue de l'adoption d'une décision d'ici à 2025.

*Article 9 bis***Adaptation de la quantité de quotas délivrée pour l'ensemble de la Communauté**

1. En ce qui concerne les installations qui ont été incluses dans le système communautaire au cours de la période 2008-2012 au titre de l'article 24, paragraphe 1, la quantité de quotas à délivrer à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 est adaptée pour tenir compte de la quantité annuelle moyenne de quotas délivrés pour ces installations au cours de la période de leur inclusion, elle-même adaptée en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 9.

2. En ce qui concerne les installations qui poursuivent les activités énumérées à l'annexe I et ne sont intégrées dans le système communautaire qu'à compter de 2013, les États membres veillent à ce que les exploitants desdites installations présentent à l'autorité compétente concernée des données d'émissions dûment étayées et vérifiées de manière indépendante afin que ces données puissent être prises en considération en vue de l'adaptation de la quantité de quotas à délivrer pour l'ensemble de la Communauté.

Ces données sont communiquées à l'autorité compétente concernée le 30 avril 2010 au plus tard, conformément aux dispositions adoptées en vertu de l'article 14, paragraphe 1.

Si les données communiquées sont dûment étayées, l'autorité compétente en informe la Commission, le 30 juin 2010 au plus tard, et la quantité de quotas à délivrer, adaptée en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 9, est adaptée en conséquence. En ce qui concerne les installations émettant des gaz à effet de serre autres que le CO<sub>2</sub>, l'autorité compétente peut notifier une quantité d'émissions plus faible en fonction du potentiel de réduction des émissions desdites installations.

3. La Commission publie, le 30 septembre 2010 au plus tard, les quantités adaptées visées aux paragraphes 1 et 2.

4. Pour les installations exclues du système communautaire en vertu de l'article 27, la quantité de quotas délivrés à l'échelle communautaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 est revue à la baisse afin de correspondre à la moyenne du total annuel des émissions vérifiées de ces installations entre 2008 et 2010, adaptée à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 9.

*Article 10***Mise aux enchères des quotas**

1. À compter de 2013, les États membres mettent aux enchères l'intégralité des quotas qui ne sont pas délivrés à titre gratuit conformé-

## ▼M4

ment aux articles 10 *bis* et 10 *quater*. Le 31 décembre 2010 au plus tard, la Commission fixe et publie le montant estimé de quotas à mettre aux enchères.

2. La quantité totale de quotas que les États membres mettent aux enchères se ventile comme suit:

- a) 88 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre les États membres en parts identiques à la part des émissions de l'État membre concerné vérifiées dans le cadre du système communautaire en 2005, ou à la moyenne de l'État membre concerné pour la période 2005-2007, le montant le plus élevé étant retenu;
- b) 10 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre certains États membres aux fins de la solidarité et de la croissance dans la Communauté, augmentant ainsi la quantité de quotas que ces États membres mettent aux enchères conformément au point a) selon les pourcentages précisés à l'annexe II *bis*; et
- c) 2 % de la quantité totale des quotas à mettre aux enchères sont répartis entre les États membres dont les émissions de gaz à effet de serre, en 2005, étaient d'au moins 20 % inférieures aux niveaux de leurs émissions de l'année de référence qui leur sont applicables en vertu du protocole de Kyoto. La répartition de ce pourcentage entre les États membres concernés est indiquée à l'annexe II *ter*.

Aux fins du point a), la part des États membres qui n'ont pas participé au système communautaire en 2005 est calculée en se fondant sur leurs émissions vérifiées dans le cadre du système communautaire en 2007.

Le cas échéant, les pourcentages visés aux points b) et c), sont adaptés en proportion afin de s'assurer que la distribution concerne 10 % et 2 % respectivement.

3. Les États membres déterminent l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas. Un pourcentage minimal de 50 % des recettes tirées de la mise aux enchères des quotas visée au paragraphe 2, y compris l'intégralité des recettes des enchères visées au paragraphe 2, points b) et c), ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, sera utilisé pour une ou plusieurs des fins suivantes:

- a) réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment en contribuant au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables et au Fonds d'adaptation rendu opérationnel par la conférence sur le changement climatique de Poznan (COP 14 et COP/MOP 4), adaptation aux conséquences du changement climatique et financement d'activités de recherche et de développement ainsi que de projets de démonstration en vue de la réduction des émissions et de l'adaptation au changement climatique, y compris la participation à des initiatives s'inscrivant dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques et des plates-formes technologiques européennes;
- b) développement des énergies renouvelables pour respecter l'engagement de la Communauté d'utiliser 20 % d'énergies renouvelables d'ici à 2020, ainsi que développement d'autres technologies contribuant à la transition vers une économie à faible taux d'émissions de carbone sûre et durable et contribution au respect de l'engagement de la Communauté d'augmenter de 20 % son efficacité énergétique pour la même date;
- c) mesures destinées à éviter le déboisement et à accroître le boisement et le reboisement dans les pays en développement ayant ratifié l'accord international; transfert de technologies et facilitation de l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique dans ces pays;
- d) piégeage par la sylviculture dans la Communauté;



▼ M4

- e) captage et stockage géologique, dans des conditions de sécurité pour l'environnement, du CO<sub>2</sub>, en particulier en provenance des centrales à combustibles fossiles solides et d'une gamme de secteurs et de sous-secteurs industriels, y compris dans les pays tiers;
- f) incitation à adopter des moyens de transport à faible émission et les transports publics;
- g) financement des activités de recherche et de développement en matière d'efficacité énergétique et de technologies propres dans les secteurs couverts par la présente directive;
- h) mesures destinées à améliorer l'efficacité énergétique et l'isolation ou à fournir une aide financière afin de prendre en considération les aspects sociaux en ce qui concerne les ménages à revenus faibles et moyens;
- i) couverture des frais administratifs liés à la gestion du système communautaire.

Les États membres sont réputés avoir respecté les dispositions du présent paragraphe lorsqu'ils ont mis en place et appliquent des politiques de soutien fiscal ou financier, y compris, notamment, dans les pays en développement, ou des politiques réglementaires nationales qui font appel au soutien financier, qui ont été établies aux fins mentionnées au premier alinéa et qui ont une valeur équivalente à 50 % au moins des recettes générées par la mise aux enchères des quotas d'émissions visés au paragraphe 2, en ce compris toutes les recettes de la mise aux enchères visée au paragraphe 2, points b) et c).

Les États membres informent la Commission de l'utilisation des recettes et des mesures prises en vertu du présent paragraphe dans les rapports qu'ils transmettent conformément à la décision n° 280/2004/CE.

4. Le 30 juin 2010 au plus tard, la Commission arrête un règlement concernant le calendrier, la gestion et les autres aspects de la mise aux enchères afin de faire en sorte que celle-ci soit réalisée de manière ouverte, transparente, harmonisée et non discriminatoire. À cette fin, le processus doit être prévisible, notamment en ce qui concerne le calendrier, le déroulement des enchères et les volumes de quotas qui, selon les estimations, devraient être disponibles.

Les mises aux enchères sont conçues de manière à garantir:

- a) le plein accès, juste et équitable, des exploitants, et en particulier des petites et moyennes entreprises couvertes par le système communautaire;
- b) que tous les participants aient accès simultanément aux mêmes informations et que les participants ne compromettent pas le fonctionnement de la mise aux enchères;
- c) que l'organisation et la participation aux enchères soient rentables et que les coûts administratifs inutiles soient évités; et
- d) que l'accès aux quotas soit accordé aux petits émetteurs.

Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

Les États membres présentent un rapport sur la bonne application des règles de mise aux enchères, pour chaque mise aux enchères, notamment en matière d'accès équitable et ouvert, de transparence, de formation des prix et d'aspects techniques et opérationnels. Ces rapports sont présentés dans un délai d'un mois après la mise aux enchères concernée et publiés sur le site internet de la Commission.

5. La Commission surveille le fonctionnement du marché européen du carbone. Chaque année, elle présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur le fonctionnement du marché du carbone

▼ **M4**

comprenant la mise en œuvre des enchères, la liquidité et les volumes échangés. Le cas échéant, les États membres s'assurent que toute information utile est fournie à la Commission au moins deux mois avant l'adoption du rapport par la Commission.

*Article 10 bis***Règles communautaires transitoires concernant la délivrance de quotas à titre gratuit**

1. Le 31 décembre 2010 au plus tard, la Commission arrête des mesures d'exécution pleinement harmonisées à l'échelle communautaire relatives à l'allocation harmonisée des quotas visés aux paragraphes 4, 5, 7 et 12, y compris toute disposition nécessaire pour l'application harmonisée du paragraphe 19.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

Les mesures visées au premier alinéa déterminent, dans la mesure du possible, des référentiels ex-ante pour la Communauté, de façon à garantir que les modalités d'allocation des quotas encouragent l'utilisation de techniques efficaces pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer le rendement énergétique, en recourant aux techniques les plus efficaces, aux solutions et aux procédés de production de remplacement, à la cogénération à haut rendement, à la récupération efficace d'énergie à partir des gaz résiduels, à l'utilisation de la biomasse, ainsi qu'au captage et au stockage du CO<sub>2</sub>, lorsque ces moyens sont disponibles, et n'encouragent pas l'accroissement des émissions. Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité, à l'exception des cas relevant de l'article 10 *quater* et de l'électricité produite à partir de gaz résiduels.

Pour chaque secteur et sous-secteur, en principe, le référentiel est calculé pour les produits et non pour les intrants, de manière à maximiser la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les gains d'efficacité énergétique tout au long du processus de production du secteur ou du sous-secteur concerné.

Pour la définition des principes à appliquer afin de déterminer les référentiels ex-ante à utiliser dans les différents secteurs et sous-secteurs, la Commission consulte les parties intéressées, y compris les secteurs et sous-secteurs concernés.

Une fois approuvé par la Communauté un accord international sur le changement climatique menant à des réductions contraignantes des émissions de gaz à effet de serre comparables à celles en vigueur dans la Communauté, la Commission réexamine ces mesures pour faire en sorte que l'allocation de quotas à titre gratuit n'ait lieu que dans les cas où elle se justifie pleinement à la lumière dudit accord.

2. Pour définir les principes d'établissement des référentiels ex-ante par secteur ou sous-secteur, le point de départ est la performance moyenne des 10 % d'installations les plus efficaces d'un secteur ou sous-secteur de la Communauté pendant les années 2007-2008. La Commission consulte les parties intéressées, y compris les secteurs et sous-secteurs concernés.

Les règlements adoptés au titre des articles 14 et 15 prévoient des règles harmonisées relatives à la surveillance, à la déclaration et à la vérification des émissions de gaz à effet de serre issus de la production en vue d'établir les référentiels ex-ante.

3. Sous réserve des paragraphes 4 et 8, et sans préjudice de l'article 10 *quater*, aucun quota n'est alloué à titre gratuit aux producteurs d'électricité, aux installations de captage de CO<sub>2</sub>, aux pipelines destinés au transport de CO<sub>2</sub> ou aux sites de stockage de CO<sub>2</sub>.

▼ **M4**

4. Des quotas gratuits sont alloués au chauffage urbain ainsi qu'à la cogénération à haut rendement telle que définie par la directive 2004/8/CE en vue de répondre à une demande économiquement justifiable par rapport à la production de chaleur ou de froid. Chaque année postérieure à 2013, le total des quotas délivrés à ces installations pour la production de ce type de chaleur est adapté en utilisant le facteur linéaire visé à l'article 9.

5. La quantité annuelle maximale de quotas servant de base au calcul des quotas pour les installations qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 3 et qui ne sont pas de nouveaux entrants n'est pas supérieure à la somme:

- a) de la quantité annuelle totale pour l'ensemble de la Communauté, telle que déterminée en vertu de l'article 9, multipliée par la part des émissions des installations qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 3 dans les émissions totales moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 en provenance d'installations incluses dans le système communautaire au cours de la période 2008-2012; et
- b) des émissions annuelles totales moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 qui ne sont incluses dans le système communautaire qu'à partir de 2013 et qui ne sont pas couvertes par le paragraphe 3, adaptées à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 9.

Un facteur de correction uniforme transsectoriel est appliqué, le cas échéant.

6. Les États membres peuvent également prendre des mesures financières en faveur des secteurs ou des sous-secteurs considérés comme exposés à un risque significatif de fuite de carbone en raison des coûts liés aux émissions de gaz à effet de serre répercutés sur les prix de l'électricité, afin de compenser ces coûts et dès lors que ces mesures financières sont conformes aux règles en matière d'aides d'État en vigueur et à venir dans ce domaine.

Ces mesures reposent sur des référentiels ex-ante des émissions indirectes de CO<sub>2</sub> par unité de production. Les référentiels ex-ante sont calculés pour un secteur ou sous-secteur donné comme le produit de la consommation d'électricité par unité de production correspondant aux technologies disponibles les plus efficaces et des émissions de CO<sub>2</sub> de la moyenne européenne appropriée de production combinée d'électricité.

7. 5 % de la quantité de quotas délivrée pour la Communauté conformément aux articles 9 et 9 *bis* pour la période 2013-2020 sont réservés aux nouveaux entrants; il s'agit du pourcentage maximal qui peut être alloué aux nouveaux entrants conformément aux règles adoptées en application du paragraphe 1 du présent article. Les quotas réservés dans cette quantité pour l'ensemble de la Communauté, qui ne sont ni délivrés à de nouveaux entrants ni utilisés au titre des paragraphes 8, 9 ou 10 du présent article au cours de la période 2013-2020, sont mis aux enchères par les États membres en tenant compte du pourcentage de cette quantité dont les installations des États membres ont bénéficié, conformément à l'article 10, paragraphe 2, et, pour ce qui est des modalités et du calendrier, en vertu de l'article 10, paragraphe 4, et des dispositions d'exécution pertinentes.

Les quantités de quotas allouées sont adaptées à l'aide du facteur linéaire visé à l'article 9.

Aucun quota n'est délivré à titre gratuit pour la production d'électricité par de nouveaux entrants.

Le 31 décembre 2010 au plus tard, la Commission adopte des règles harmonisées relatives à l'application de la définition de «nouvel entrant», en particulier en relation avec la définition des «extensions importantes».

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec

▼ **M4**

la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

8. Dans la réserve destinée aux nouveaux entrants, jusqu'à 300 millions de quotas sont disponibles jusqu'au 31 décembre 2015 afin de contribuer à encourager la mise en place et le lancement d'un maximum de douze projets commerciaux de démonstration axés sur le captage et le stockage géologique (CSC) du CO<sub>2</sub>, dans des conditions de sûreté pour l'environnement, ainsi que de projets de démonstration concernant des technologies innovantes liées aux énergies renouvelables, sur le territoire de l'Union.

Les quotas sont alloués à des projets de démonstration axés sur le développement, sur des sites géographiquement équilibrés, d'un vaste éventail de technologies de captage et de stockage des CSC et de technologies innovantes liées aux énergies renouvelables qui ne sont pas encore viables d'un point de vue commercial. Leur allocation est subordonnée à la condition que les émissions de CO<sub>2</sub> soient évitées de façon avérée.

Les projets sont sélectionnés sur la base de critères objectifs et transparents incluant des exigences en matière de partage des connaissances. Ces critères et les mesures sont adoptés selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3, et mis à la disposition du public.

Des quotas sont réservés aux projets qui satisfont aux critères visés à l'alinéa 3. L'aide est accordée à ces projets par l'intermédiaire des États membres et elle vient compléter un cofinancement important de l'exploitant de l'installation. Les États membres concernés, ainsi que d'autres instruments, pourraient également cofinancer ces projets. Aucun projet ne peut bénéficier, par le biais du mécanisme prévu au présent paragraphe, d'une aide supérieure à 15 % du nombre total de quotas disponibles à cette fin. Ces quotas sont pris en compte dans le cadre du paragraphe 7.

9. La Lituanie qui, conformément à l'article 1<sup>er</sup> du protocole n° 4 relatif à la centrale nucléaire d'Ignalina (Lituanie) annexé à l'acte d'adhésion de 2003, s'est engagée à fermer l'unité n° 2 de sa centrale nucléaire d'Ignalina le 31 décembre 2009 au plus tard, peut, si le total vérifié de ses émissions de la période 2013-2015 dans le cadre du système communautaire est supérieur à la somme des quotas gratuits délivrés aux installations de Lituanie pour les émissions liées à la production d'électricité au cours de cette période et aux trois huitièmes des allocations devant être mises aux enchères en Lituanie pour la période 2013-2020, demander la mise aux enchères de quotas de la réserve destinée aux nouveaux entrants, conformément au règlement visé à l'article 10, paragraphe 4. La quantité maximale de tels quotas équivaut à l'excédent d'émissions au cours de cette période, dans la mesure où cet excédent résulte de l'augmentation des émissions liées à la production d'électricité, diminuée de la quantité par laquelle les quotas de cet État membre, au cours de la période 2008-2012, dépassaient les émissions vérifiées dans le cadre du système communautaire en Lituanie durant cette même période. Ces quotas sont pris en compte au titre du paragraphe 7.

10. Tout État membre dont le réseau d'électricité est interconnecté avec la Lituanie et qui, en 2007, a importé de Lituanie plus de 15 % de sa consommation nationale d'électricité pour sa propre consommation, et lorsque les émissions ont augmenté en raison des investissements dans de nouvelles installations de production d'électricité, peut appliquer mutatis mutandis le paragraphe 9 dans les conditions qui y sont précisées.

11. Sous réserve des dispositions de l'article 10 *ter*, la quantité de quotas allouée gratuitement conformément aux paragraphes 4 à 7 du présent article en 2013 correspond à 80 % de la quantité fixée conformément aux mesures visées au paragraphe 1. L'allocation de quotas à titre gratuit diminue ensuite chaque année en quantités égales, pour

## ▼M4

atteindre 30 % à compter de 2020, en vue de parvenir à la suppression des quotas gratuits en 2027.

12. Sous réserve de l'article 10 *ter*, en 2013 et chaque année suivante jusqu'en 2020, les installations des secteurs ou des sous-secteurs qui sont exposés à un risque important de fuite de carbone reçoivent, conformément au paragraphe 1, une quantité de quotas gratuits représentant 100 % de la quantité déterminée conformément aux mesures visées au paragraphe 1.

13. Au plus tard le 31 décembre 2009 et tous les cinq ans par la suite, la Commission détermine, après un échange de vues au sein du Conseil européen, une liste des secteurs ou des sous-secteurs visés au paragraphe 12 sur la base des critères mentionnés aux paragraphes 14 à 17.

Chaque année, la Commission peut, de sa propre initiative ou sur requête d'un État membre, ajouter un secteur ou un sous-secteur à la liste visée au premier alinéa dont il peut être démontré, dans un rapport analytique, qu'il réunit les critères des paragraphes 14 à 17, à la suite d'une évolution qui a eu une incidence notable sur les activités du secteur ou du sous-secteur.

Aux fins de la mise en œuvre du présent article, la Commission consulte les États membres, les secteurs ou sous-secteurs concernés et autres parties intéressées.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

14. Afin de déterminer les secteurs ou sous-secteurs visés au paragraphe 12, la Commission évalue, au niveau communautaire, la mesure dans laquelle le secteur ou sous-secteur concerné, au niveau de désagrégation approprié, a la possibilité de répercuter le coût direct des quotas requis et les coûts indirects résultant de l'augmentation des prix de l'électricité due à la mise en œuvre de la présente directive sur les prix des produits sans subir de perte importante de parts de marché en faveur d'installations moins performantes en matière d'émissions de composés carbonés établies hors de la Communauté. Ces évaluations se fondent sur un prix moyen du carbone calculé en fonction de l'évaluation d'impact de la Commission accompagnant le train de mesures pour la réalisation des objectifs fixés par l'Union européenne pour 2020 en matière de changement climatique et d'énergies renouvelables et des données relatives aux échanges, à la production et à la valeur ajoutée sur les trois dernières années pour chaque secteur ou sous-secteur, si elles sont disponibles.

15. Un secteur ou sous-secteur est considéré comme exposé à un risque important de fuite de carbone si:

- a) la somme des coûts supplémentaires directs et indirects induits par la mise en œuvre de la présente directive entraîne une augmentation significative des coûts de production, calculée en proportion de la valeur ajoutée brute, d'au moins 5 %; et
- b) l'intensité des échanges avec des pays tiers, définie comme le rapport entre la valeur totale des exportations vers les pays tiers plus la valeur des importations en provenance de pays tiers et la taille totale du marché pour la Communauté (chiffre d'affaires annuel plus total des importations en provenance de pays tiers), est supérieure à 10 %.

16. Nonobstant le paragraphe 15, un secteur ou sous-secteur est également considéré comme exposé à un risque important de fuite de carbone si:

- a) la somme des coûts supplémentaires directs et indirects induits par la mise en œuvre de la présente directive entraînerait une augmentation

▼ **M4**

particulièrement forte des coûts de production, calculée en proportion de la valeur ajoutée brute, d'au moins 30 %; ou

- b) l'intensité des échanges avec des pays tiers, définie comme le rapport entre la valeur totale des exportations vers les pays tiers plus la valeur des importations en provenance de pays tiers et la taille totale du marché pour la Communauté (chiffre d'affaires annuel plus total des importations en provenance de pays tiers), est supérieure à 30 %.

17. La liste visée au paragraphe 13 peut être complétée à l'issue d'une évaluation qualitative tenant compte, lorsque les données pertinentes sont disponibles, des critères suivants:

- a) la mesure dans laquelle les installations du secteur ou sous-secteur concerné ont la possibilité de réduire leurs niveaux d'émission ou leur consommation d'électricité, y compris, le cas échéant, l'augmentation des coûts de production que l'investissement peut entraîner, par exemple en recourant aux technologies les plus performantes;
- b) les caractéristiques actuelles et projetées du marché, y compris lorsque les risques des échanges ou les taux d'augmentation des coûts directs et indirects sont proches des seuils indiqués au paragraphe 16;
- c) les marges bénéficiaires en tant qu'indicateurs potentiels concernant les investissements à long terme ou les décisions de délocalisation.

18. La liste visée au paragraphe 13 est arrêtée en tenant compte, lorsque les données pertinentes sont disponibles, de ce qui suit:

- a) la mesure dans laquelle les pays tiers représentant une part décisive de la production mondiale des produits relevant des secteurs ou des sous-secteurs considérés comme exposés au risque de fuite de carbone s'engagent fermement à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs ou sous-secteurs concernés, dans une mesure comparable à celle de la Communauté et dans les mêmes délais; et
- b) la mesure dans laquelle l'efficacité, sur le plan des émissions de carbone, des installations situées dans ces pays est comparable à celle des installations de la Communauté.

19. Aucun quota n'est alloué à titre gratuit à une installation qui a cessé son activité, sauf si l'exploitant apporte à l'autorité compétente, pour cette installation, la preuve de la reprise de la production dans un délai précis et raisonnable. Les installations dont l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre a expiré ou a été retirée et les installations dont l'activité ou la reprise d'activité est techniquement impossible sont considérées comme ayant cessé leurs activités.

20. La Commission assortit les mesures adoptées conformément au paragraphe 1 de mesures visant à définir les installations qui cessent partiellement leurs activités ou réduisent considérablement leur capacité, et de mesures visant à adapter, le cas échéant, le niveau de quotas qui leur est, par conséquent, alloué à titre gratuit.

*Article 10 ter*

**Mesures destinées à soutenir certaines industries à forte intensité d'énergie en cas de fuite de carbone**

1. Au plus tard le 30 juin 2010, à la lumière des résultats des négociations internationales et de l'ampleur des réductions des émissions de gaz à effet de serre qui en découlent, et après avoir consulté tous les partenaires sociaux concernés, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'analyse dans lequel elle évalue si certains secteurs ou sous-secteurs industriels à forte intensité d'énergie sont exposés à un risque important de fuite de carbone. Ce rapport est accompagné de propositions appropriées, telles que:

▼ **M4**

- a) adapter la proportion de quotas reçus à titre gratuit par ces secteurs ou sous-secteurs au titre de l'article 10 *bis*;
- b) intégrer dans le système communautaire les importateurs de produits fabriqués par les secteurs ou sous-secteurs déterminés conformément à l'article 10 *bis*;
- c) évaluer l'incidence des fuites de carbone sur la sécurité énergétique des États membres, notamment lorsque les connexions électriques avec le reste de l'Union européenne sont insuffisantes et lorsqu'il y a des connexions électriques avec des pays tiers, et toutes mesures appropriées dans ce contexte.

Tout accord sectoriel contraignant entraînant des réductions d'émissions de gaz à effet de serre globales suffisamment importantes pour lutter efficacement contre le changement climatique, pouvant faire l'objet d'une surveillance et d'une vérification et comprenant des dispositions d'application contraignantes, est également pris en compte pour déterminer les mesures appropriées.

2. Au plus tard le 31 mars 2011, la Commission évalue si les décisions prises concernant la proportion de quotas reçus à titre gratuit par des secteurs ou des sous-secteurs conformément au paragraphe 1, y compris l'incidence de la fixation de référentiels ex-ante conformément à l'article 10 *bis*, paragraphe 2, sont susceptibles d'avoir une incidence significative sur la quantité de quotas à mettre aux enchères par les États membres conformément à l'article 10, paragraphe 2, point b), par rapport à un scénario de mise aux enchères complètes pour tous les secteurs en 2020. Le cas échéant, elle soumet des propositions appropriées au Parlement européen et au Conseil, en tenant compte de l'effet redistributif éventuel de telles propositions.

*Article 10 quater***Option d'allocation transitoire de quotas gratuits pour la modernisation de la production d'électricité**

1. Par dérogation à l'article 10 *bis*, paragraphes 1 à 5, les États membres peuvent accorder une allocation transitoire de quotas gratuits aux installations de production d'électricité en activité le 31 décembre 2008 au plus tard, ou aux installations de production d'électricité pour lesquelles le processus d'investissement a physiquement commencé à la même date, dès lors que l'une des conditions suivantes est satisfaite:

- a) le réseau national d'électricité n'était pas, en 2007, directement ou indirectement connecté au système de réseau interconnecté exploité par l'Union pour la coordination du transport de l'électricité (UCTE);
- b) le réseau national d'électricité n'était que directement ou indirectement connecté, en 2007, au réseau exploité par l'UCTE au moyen d'une seule ligne d'une capacité inférieure à 400 MW; ou
- c) en 2006, plus de 30 % de l'électricité était produite à partir d'un seul combustible fossile, et le PIB par habitant au prix du marché ne dépassait pas 50 % du PIB moyen par habitant au prix du marché de la Communauté.

L'État membre concerné présente à la Commission un plan national prévoyant des investissements dans la réadaptation et la mise à niveau de l'infrastructure et les technologies propres. Le plan national prévoit également la diversification de sa palette énergétique et de ses sources d'approvisionnement pour un montant équivalent, dans la mesure du possible, à la valeur du marché de l'allocation gratuite en ce qui concerne les investissements prévus, tout en tenant compte de la nécessité de limiter autant que possible des hausses de prix en relation directe. L'État membre concerné présente chaque année à la Commission un rapport sur les investissements réalisés dans la mise à niveau de l'infrastructure et les technologies propres. Les investissements réalisés depuis le 25 juin 2009 peuvent être pris en compte à cette fin.

▼ **M4**

2. Les allocations transitoires de quotas gratuits sont déduites du volume de ceux qui auraient été mis aux enchères par l'État membre en question conformément à l'article 10, paragraphe 2. En 2013, le total des allocations transitoires de quotas ne doit pas dépasser 70 % des émissions annuelles moyennes vérifiées au cours de la période 2005-2007 de ces producteurs d'électricité pour la quantité correspondant à la consommation nationale brute finale de l'État membre concerné et il devra diminuer ensuite progressivement, aucun quota gratuit n'étant plus alloué en 2020. Les émissions des États membres qui n'ont pas participé au système communautaire en 2005 sont calculées en se fondant sur leurs émissions vérifiées dans le cadre du système communautaire en 2007.

L'État membre concerné peut décider que les quotas alloués en vertu du présent article peuvent uniquement être utilisés par l'exploitant de l'installation concernée par la restitution des quotas conformément à l'article 12, paragraphe 3, en ce qui concerne les émissions de la même installation au cours de l'année pour laquelle les quotas sont alloués.

3. Les allocations accordées aux exploitants reposent sur les allocations au titre des émissions vérifiées au cours de la période 2005-2007 ou, s'agissant des installations qui utilisent différents combustibles, sur un référentiel d'efficacité préétabli fondé sur la moyenne pondérée des niveaux d'émissions des installations de production d'électricité les plus efficaces en termes de réduction des gaz à effet de serre couvertes par le système communautaire. La pondération peut refléter la part des différents combustibles dans la production d'électricité dans l'État membre concerné. Conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2, la Commission fixe des orientations afin de garantir que la méthode de répartition évite les distorsions injustifiées de la concurrence et minimise les effets néfastes sur les incitations à réduire les émissions.

4. Un État membre appliquant le présent article exige des producteurs d'électricité et des opérateurs de réseau qui en bénéficient qu'ils fassent état, tous les douze mois, de la mise en œuvre des investissements visés dans le plan national. Les États membres adressent un rapport à ce sujet à la Commission et le rendent public.

5. Un État membre qui souhaite allouer des quotas sur la base du présent article adresse à la Commission, le 30 septembre 2011 au plus tard, une demande comportant la méthode de répartition proposée et les quotas individuels. La demande doit contenir:

- a) la preuve que l'État membre satisfait au moins l'une des conditions énumérées au paragraphe 1;
- b) la liste des installations visées par la demande et la quantité de quotas à allouer à chaque installation conformément au paragraphe 3 et au document d'orientation de la Commission;
- c) le plan national visé au paragraphe 1, deuxième alinéa;
- d) les dispositions de surveillance et d'exécution en ce qui concerne les investissements prévus conformément au plan national;
- e) toute information prouvant que les allocations ne créent pas de distorsions injustifiées de la concurrence.

6. La Commission évalue, en tenant compte des éléments visés au paragraphe 5, et peut rejeter, la demande, ou quelque élément de celle-ci, dans un délai de six mois suivant réception des informations pertinentes.

7. Deux ans avant l'expiration de la période au cours de laquelle un État membre peut allouer des quotas gratuits à titre transitoire aux installations de production d'électricité en activité le 31 décembre 2008 au plus tard, la Commission évalue les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan national. Si, à la demande de l'État membre



▼ M4

concerné, la Commission estime qu'il est nécessaire de prolonger éventuellement cette période, elle peut soumettre au Parlement européen et au Conseil des propositions appropriées, y compris les conditions qui devraient être remplies si la prolongation de cette période était accordée.

*Article 11***Mesures nationales d'exécution**

1. Chaque État membre publie et présente à la Commission, au plus tard le 30 septembre 2011, la liste des installations couvertes par la présente directive qui se trouvent sur son territoire, ainsi que les quotas gratuits alloués à chaque installation située sur son territoire, calculés conformément aux règles visées à l'article 10 *bis*, paragraphe 1, et à l'article 10 *quater*.
2. Au plus tard le 28 février de chaque année, les autorités compétentes délivrent la quantité de quotas allouée pour l'année concernée, calculée conformément aux articles 10, 10 *bis* et 10 *quater*.
3. Les États membres ne peuvent octroyer de quotas à titre gratuit en vertu du paragraphe 2 aux installations dont la Commission a refusé l'inscription sur la liste visée au paragraphe 1.

▼ M2

## CHAPITRE IV

**DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR DE L'AVIATION ET AUX INSTALLATIONS FIXES**▼ M4*Article 11 bis***Utilisation des REC et des URE résultant d'activités de projet dans le cadre du système communautaire préalablement à l'entrée en vigueur d'un accord international sur le changement climatique**

1. Sans préjudice de l'application de l'article 28, paragraphes 3 et 4, les paragraphes 2 à 7 du présent article s'appliquent.
2. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE que les États membres les ont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser des crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 8, ils peuvent demander à l'autorité compétente de leur délivrer des quotas valables à compter de 2013 en échange des REC et des URE délivrées pour des réductions d'émissions réalisées jusqu'en 2012 pour des types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012. Jusqu'au 31 mars 2015, l'autorité compétente procède à ces échanges, sur demande.
3. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE que les États membres les ont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser les crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 8, les autorités compétentes les autorisent à échanger des REC et URE résultant de projets enregistrés avant 2013, qui ont été délivrées pour des réductions d'émissions réalisées à compter de 2013 contre des quotas valables à compter de 2013.

Le premier alinéa s'applique aux REC et aux URE issues de tous les types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012.

4. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les REC et les URE que les États membres les ont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser les crédits leur a été accordée au titre du paragraphe 8, les

▼ **M4**

autorités compétentes les autorisent à échanger des REC qui ont été délivrées pour des réductions d'émissions réalisées à compter de 2013 contre des quotas provenant de nouveaux projets lancés à compter de 2013 dans les PMA.

Le premier alinéa s'applique aux REC issues de tous les types de projets qui remplissaient les conditions pour être utilisés dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012, jusqu'à ce que les pays concernés aient ratifié un accord pertinent avec la Communauté ou jusqu'en 2020, la date la plus proche étant retenue.

5. Dans la mesure où les exploitants ou les exploitants d'aéronefs n'ont pas épuisé les RCE et les URE que les États membres les ont autorisés à utiliser pour la période 2008-2012, ou si une autorisation à utiliser les crédits est accordée au titre du paragraphe 8, et dans le cas où les négociations d'un accord international sur le changement climatique n'auraient pas abouti au 31 décembre 2009, les crédits résultant de projets ou d'autres activités destinées à réduire les émissions peuvent être utilisés dans le système communautaire conformément aux accords conclus avec les pays tiers, dans lesquels les niveaux d'utilisation sont précisés. Conformément à ces accords, les exploitants peuvent utiliser les crédits résultant d'activités de projet menées dans ces pays tiers pour remplir leurs obligations au titre du système communautaire.

6. Les accords visés au paragraphe 5 prévoient l'utilisation, dans le système communautaire, de crédits provenant de types de projets dont l'utilisation a été autorisée dans le cadre du système communautaire au cours de la période 2008-2012, y compris de technologies liées aux énergies renouvelables ou à l'efficacité énergétique qui stimulent le transfert technologique et le développement durable. Ces accords peuvent également prévoir l'utilisation de crédits provenant de projets lorsque les émissions du scénario de référence utilisé sont inférieures au niveau prévu pour l'allocation à titre gratuit dans les mesures visées à l'article 10 *bis* ou sous les niveaux requis par la législation communautaire.

7. Dès lors qu'un accord international sur le changement climatique a été adopté, seuls les crédits provenant de projets des pays tiers qui ont ratifié ledit accord sont acceptés dans le système communautaire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

8. Tous les exploitants existants sont autorisés, pendant la période 2008-2020, à utiliser des crédits à concurrence soit de la quantité dont ils bénéficiaient pour la période 2008-2012, soit d'une quantité correspondant à un certain pourcentage, d'au moins 11 %, de leur allocation pour la période 2008-2012, le montant le plus élevé étant retenu.

Les opérateurs peuvent utiliser des crédits au-delà des 11 % visés au premier alinéa, à concurrence d'un certain montant, pour autant qu'en additionnant leur allocation à titre gratuit entre 2008 et 2012 et leur autorisation globale pour les crédits issus de projets, le résultat soit égal à un certain pourcentage de leurs émissions vérifiées pour la période 2005-2007.

Les nouveaux entrants, y compris les nouveaux entrants de la période 2008-2012 qui n'ont reçu ni allocation à titre gratuit ni autorisation d'utiliser des REC ou des URE pendant la période 2008-2012, ainsi que les nouveaux secteurs, peuvent utiliser des crédits à concurrence d'un montant correspondant à un pourcentage, d'au moins 4,5 %, de leurs émissions vérifiées pendant la période 2013-2020. Les exploitants du secteur de l'aviation peuvent utiliser des crédits à concurrence d'un montant correspondant à un pourcentage, d'au moins 1,5 %, de leurs émissions vérifiées pendant la période 2013-2020.

Des mesures sont adoptées pour préciser les pourcentages exacts qui s'appliquent dans le cas des alinéas 1, 2 et 3. Au moins un tiers du montant additionnel qui doit être distribué aux exploitants existants au-delà du premier pourcentage visé au premier alinéa est distribué aux exploitants dont le cumul de l'allocation moyenne à titre gratuit et de

**▼ M4**

L'utilisation de crédits de projets pour la période 2008-2012 est le plus bas.

Ces mesures garantissent que l'utilisation générale des crédits alloués n'excède pas 50 % des réductions des secteurs existants à l'échelle de la Communauté par rapport aux niveaux de 2005 dans le cadre du système communautaire pour la période 2008-2020 et 50 % des réductions à l'échelle de la Communauté par rapport aux niveaux de 2005 pour les nouveaux secteurs et l'aviation depuis la date de leur inclusion dans le système communautaire jusqu'en 2020.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

9. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, l'utilisation de crédits spécifiques résultant de types de projets peut faire l'objet de mesures restrictives.

Ces mesures fixent également la date à partir de laquelle l'utilisation de crédits au titre des paragraphes 1 à 4 doit leur être conforme. Cette date est comprise entre, au plus tôt, six mois après l'adoption des mesures, et, au plus tard, trois ans après leur adoption.

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3. La Commission examine s'il y a lieu de soumettre au comité un projet des mesures à prendre, lorsqu'un État membre le demande.

**▼ M1***Article 11 ter***Activités de projets**

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que les niveaux de référence, tels que définis par les décisions ultérieures adoptées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto, établis pour les activités de projets qui sont entreprises dans des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, soient parfaitement compatibles avec l'acquis communautaire, y compris les dérogations provisoires prévues dans ledit traité d'adhésion.

**▼ M4**

La Communauté et ses États membres n'autorisent des activités de projet que lorsque tous les participants au projet ont leur siège social soit dans un pays qui a signé l'accord international relatif à ces projets, soit dans un pays ou une entité sous-fédérale ou régionale qui est liée au système communautaire conformément à l'article 25.

**▼ M1**

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4, les États membres dans lesquels des activités de projet sont mises en œuvre veillent à ce qu'aucune URE ou REC ne soit délivrée pour une réduction ou une limitation des émissions de gaz à effet de serre des ► **M2** activités ◀ qui relèvent de la présente directive.

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

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

▼ M1

5. L'État membre qui autorise des entités privées ou publiques à participer à des activités de projet reste responsable de l'accomplissement des obligations qui lui incombent en vertu de la CCNUCC et du protocole de Kyoto, et garantit que cette participation est compatible avec les orientations, modalités et procédures pertinentes adoptées en vertu de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

6. Dans le cas d'activités de projet de production d'hydroélectricité avec une capacité de production excédant 20 MW, les États membres s'assurent, lorsqu'ils approuvent de telles activités de projet, que les critères et lignes directrices internationaux pertinents, y compris ceux contenus dans le rapport final de 2000 de la Commission mondiale des barrages, «Barrages et développement: un nouveau cadre pour la prise de décision», seront respectés pendant la mise en place de telles activités de projet.

▼ M3

7. Les modalités de l'application des paragraphes 3 et 4, notamment dans le but d'empêcher le double comptage, sont arrêtées par la Commission en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2. La Commission arrête les dispositions visant à la mise en œuvre du paragraphe 5 du présent article lorsque la partie hôte satisfait à tous les critères d'éligibilité concernant les activités de projet MOC. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

▼ B*Article 12***Transfert, restitution et annulation de quotas**

1. Les États membres s'assurent que les quotas puissent être transférés entre:

- a) personnes dans la Communauté;
- b) personnes dans la Communauté et personnes dans des pays tiers où ces quotas sont reconnus conformément à la procédure prévue à l'article 25, sans restrictions autres que celles contenues dans la présente directive ou adoptées en application de celle-ci.

▼ M4

1 *bis*. La Commission examine, avant le 31 décembre 2010, si le marché des quotas d'émissions est suffisamment à l'abri des opérations d'initiés ou des manipulations de marché et présente, si besoin est, des propositions afin de garantir que tel est le cas. Les dispositions pertinentes de la directive 2003/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 sur les opérations d'initiés et les manipulations de marché (abus de marché) <sup>(1)</sup> peuvent être utilisées, en procédant aux éventuelles adaptations nécessaires pour les appliquer au commerce des produits de base.

▼ B

2. Les États membres s'assurent que les quotas délivrés par une autorité compétente d'un autre État membre soient reconnus aux fins ► M2 du respect des obligations incombant aux exploitants d'aéronefs en application du paragraphe 2 *bis* ou ◀ du respect des obligations incombant aux exploitants en application du paragraphe 3.

▼ M2

2 *bis*. Les États membres responsables s'assurent que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 15, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour lesquelles il est considéré comme

(1) JO L 96 du 12.4.2003, p. 16.

▼ M2

l'exploitant de l'aéronef. Les États membres veillent à ce que les quotas restitués conformément au présent paragraphe soient ensuite annulés.

3. Les États membres s'assurent que, le 30 avril de chaque année au plus tard, tout exploitant d'une installation restitue un nombre de quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de cette installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 15, et que ces quotas soient ensuite annulés.

▼ M4

3 *bis*. Une obligation de restituer des quotas ne doit pas se produire dans le cas d'émissions vérifiées en tant que faisant l'objet d'un captage et d'un transport en vue d'un stockage permanent vers une installation pour laquelle un permis est en vigueur conformément à la directive 2009/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 sur le stockage géologique du dioxyde de carbone <sup>(1)</sup>.

▼ B

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que des quotas puissent être annulés à tout moment à la demande de la personne qui les détient.

▼ M4

5. Les paragraphes 1 et 2 s'entendent sans préjudice de l'article 10 *quater*.

*Article 13***Validité des quotas**

1. Les quotas délivrés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 sont valables pour les émissions produites au cours de périodes de huit ans commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

2. Quatre mois après le début de chaque période visée au paragraphe 1, l'autorité compétente annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 12.

Les États membres délivrent des quotas aux personnes pour la période en cours afin de remplacer tout quota qu'elles détenaient et qui a été annulé conformément au premier alinéa.

*Article 14***Surveillance et déclaration des émissions**

1. Le 31 décembre 2011 au plus tard, la Commission arrête un règlement relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions et, le cas échéant, des données d'activité, relatives aux activités énumérées à l'annexe I, pour la surveillance et la déclaration des données tonne-kilomètre en vue de la demande visée à l'article 3 *sexies* ou à l'article 3 *septies*; ce règlement est fondé sur les principes régissant la surveillance et la déclaration énoncés à l'annexe IV et précise le potentiel de réchauffement planétaire des différents gaz à effet de serre dans les exigences relatives à la surveillance et à la déclaration de ces gaz.

Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

2. Le règlement visé au paragraphe 1 tient compte des données scientifiques les plus exactes et les plus actualisées disponibles, en particulier celles du GIEC, et peut également contenir des dispositions contraignant les exploitants à déclarer les émissions liées à la production des marchandises fabriquées par les secteurs industriels à forte intensité d'énergie qui peuvent être exposés à la concurrence internationale. Ledit

<sup>(1)</sup> JO L 140 du 5.6.2009, p. 114.

▼ **M4**

règlement peut également prévoir des conditions permettant une vérification indépendante de ces informations.

Ces dispositions contraignantes peuvent inclure une déclaration concernant les niveaux des émissions dues à la production d'électricité couvertes par le système communautaire, associées à la production de ces marchandises.

3. Les États membres veillent à ce que chaque exploitant d'installation ou d'aéronef, après la fin de l'année concernée, surveille et déclare à l'autorité compétente les émissions produites par son installation ou, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, par l'aéronef qu'il exploite, au cours de chaque année civile, conformément au règlement visé au paragraphe 1.

4. Le règlement visé au paragraphe 1 peut inclure des exigences en matière d'utilisation de systèmes automatisés et de formats d'échange de données afin d'harmoniser la communication entre l'exploitant, le vérificateur et les autorités compétentes en ce qui concerne le plan de surveillance, la déclaration annuelle d'émissions et les activités de vérification.

▼ **M2***Article 15*► **M4 Vérification et accréditation** ◀

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

Les États membres s'assurent qu'un exploitant ou un exploitant d'aéronef dont la déclaration n'a pas été reconnue satisfaisante, après vérification conformément aux critères définis à l'annexe V et à toute disposition détaillée adoptée par la Commission en vertu du présent article, pour le 31 mars de chaque année en ce qui concerne les émissions de l'année précédente, ne puisse plus transférer de quotas jusqu'à ce qu'une déclaration de la part de cet exploitant ou exploitant d'aéronef ait été vérifiée comme étant satisfaisante.

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

▼ **M4**

Le 31 décembre 2011 au plus tard, la Commission arrête un règlement relatif à la vérification des déclarations d'émissions sur la base des principes définis à l'annexe V, et à l'accréditation et au contrôle des vérificateurs. Il précise les conditions régissant l'accréditation et son retrait, la reconnaissance mutuelle, ainsi que l'évaluation par les pairs des organes d'accréditation, le cas échéant.

Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

*Article 15 bis***Diffusion d'informations et secret professionnel**

Les États membres et la Commission veillent à ce que l'ensemble des décisions et des rapports concernant la quantité et la distribution des quotas, ainsi que la surveillance, la déclaration et la vérification des

▼ M4

émissions, soit immédiatement et systématiquement diffusé de manière à garantir un accès non discriminatoire à ces informations.

Il est interdit de communiquer les informations couvertes par le secret professionnel à toute autre personne ou autorité, sauf en application de la législation, des réglementations ou des dispositions administratives applicables.

▼ B*Article 16***Sanctions**

1. Les États membres déterminent le régime de sanctions applicable aux violations des dispositions nationales prises en application de la présente directive, et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celui-ci. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission ► M2 ————— ◀ et toute modification ultérieure dans les meilleurs délais.

▼ M2

2. Les États membres veillent à publier le nom des exploitants et des exploitants d'aéronefs qui sont en infraction par rapport à l'exigence de restituer suffisamment de quotas en vertu de la présente directive.

3. Les États membres s'assurent que tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, soit tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 EUR. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.

▼ M4

4. L'amende sur les émissions excédentaires concernant les quotas délivrés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 augmente conformément à l'indice européen des prix à la consommation.

▼ M2

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

6. Toute demande formulée par un État membre responsable en application du paragraphe 5 comporte:

- a) des éléments démontrant que l'exploitant d'aéronef ne s'est pas conformé aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente directive;
- b) des précisions sur les mesures coercitives prises par cet État membre pour assurer le respect de la directive;
- c) une justification de l'imposition d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire; et
- d) une recommandation quant à la portée d'une interdiction d'exploitation au niveau communautaire et aux conditions éventuelles qui devraient être appliquées.

7. Lorsque des demandes du type de celles visées au paragraphe 5 sont adressées à la Commission, celle-ci informe les autres États

**▼M2**

membres par l'intermédiaire de leurs représentants au sein du comité visé à l'article 23, paragraphe 1, conformément au règlement intérieur du comité.

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

9. Lorsque la Commission envisage de prendre une décision faisant suite à une demande introduite en vertu du paragraphe 5, elle communique à l'exploitant d'aéronef concerné les faits et considérations essentiels qui justifient cette décision. L'exploitant d'aéronef concerné a la possibilité de soumettre à la Commission des observations par écrit dans un délai de dix jours ouvrables à compter de la date de la communication de ces faits et considérations.

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

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

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

**▼M1***Article 17***Accès à l'information**

Les décisions relatives à l'allocation de quotas, les informations relatives aux activités de projets auxquelles un État membre participe ou auxquelles il autorise des entités publiques ou privées à participer et les rapports sur les émissions requis conformément à l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre et qui sont détenus par l'autorité compétente sont mis à la disposition du public conformément à la directive 2003/4/CE.

**▼B***Article 18***Autorité compétente**

Les États membres prennent les dispositions administratives appropriées, y compris la désignation de l'autorité ou des autorités compétentes appropriées, pour assurer l'application des règles prévues par la présente directive. Lorsque plusieurs autorités compétentes sont désignées, le travail desdites autorités en application de la présente directive doit être coordonné.

**▼M1**

Les États membres veillent en particulier à assurer la coordination entre leur interlocuteur désigné pour l'approbation des activités de projet en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point a), du protocole de Kyoto et leur autorité nationale désignée pour la mise en œuvre de l'article 12 du protocole de Kyoto, lesquels sont désignés respectivement conformément aux décisions ultérieures adoptées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.



▼ M2*Article 18 bis***État membre responsable**

1. L'État membre responsable d'un exploitant d'aéronef est:
  - a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens <sup>(1)</sup>, l'État membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question; et
  - b) dans tous les autres cas, l'État membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.
2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 3 *quater*, aucune des émissions de l'aviation attribuées liées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), du présent article n'est attribuée à son État membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre État membre responsable pour la période suivante. Le nouvel État membre responsable est l'État membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.
3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission:
  - a) avant le 1<sup>er</sup> février 2009, publie la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, en précisant l'État membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1; et
  - b) avant le 1<sup>er</sup> février de chaque année suivante, actualise la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.
4. La Commission est habilitée, en vertu de la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2, à élaborer des lignes directrices relatives au traitement des exploitants d'aéronefs par les États membres responsables en application de la présente directive.
5. Aux fins du paragraphe 1, on entend par «année de base», dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1<sup>er</sup> janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

*Article 18 ter***Assistance d'Eurocontrol**

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

<sup>(1)</sup> JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

▼B*Article 19***Registres**▼M4

1. Les quotas délivrés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012 sont détenus dans le registre communautaire pour exécuter les opérations relatives à la tenue des comptes de dépôt ouverts dans l'État membre et à l'allocation, à la restitution et à l'annulation des quotas prévues dans le règlement de la Commission visé au paragraphe 3.

Chaque État membre peut exécuter les opérations autorisées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

▼B

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

▼M3

3. Aux fins de la mise en œuvre de la présente directive, la Commission arrête un règlement relatif à un système de registres normalisé et sécurisé à établir sous la forme de bases de données électroniques normalisées, contenant des éléments de données communs qui permettent de suivre la délivrance, la détention, le transfert et l'annulation de quotas, de garantir l'accès du public et la confidentialité en tant que de besoin et de s'assurer qu'il n'y ait pas de transferts incompatibles avec les obligations résultant du protocole de Kyoto. Ce règlement prévoit également des dispositions concernant l'utilisation et l'identification des REC et des URE utilisables dans le système communautaire, ainsi que le contrôle du niveau de ces utilisations. Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

▼M4

4. Le règlement visé au paragraphe 3 contient les modalités appropriées pour que le registre communautaire puisse effectuer les transactions et autres opérations nécessaires à la mise en œuvre des arrangements visés à l'article 25, paragraphe 1 *ter*. Ledit règlement comprend également les modalités de gestion des modifications et des incidents dans le registre communautaire en ce qui concerne les points relevant du paragraphe 1 du présent article. Il contient les modalités appropriées pour que le registre communautaire puisse garantir aux États membres la possibilité de prendre des initiatives concernant l'amélioration de l'efficacité, la gestion des frais administratifs et les mesures de contrôle de la qualité.

▼B*Article 20***Administrateur central**

1. La Commission désigne un administrateur central chargé de tenir un journal indépendant des transactions dans lequel sont consignés les quotas délivrés, transférés et annulés.

2. L'administrateur central effectue, par le journal indépendant des transactions, un contrôle automatisé de chaque transaction enregistrée, afin de vérifier que la délivrance, le transfert et l'annulation de quotas ne sont entachés d'aucune irrégularité.

3. Si le contrôle automatisé révèle des irrégularités, l'administrateur central informe le ou les États membres concernés, qui n'enregistrent pas les transactions en question, ni aucune transaction ultérieure portant sur les quotas concernés, jusqu'à ce qu'il soit remédié aux irrégularités.

**▼B***Article 21***Rapports présentés par les États membres**

1. Chaque année, les États membres soumettent à la Commission un rapport sur l'application de la présente directive. ► **M4** Ce rapport accorde une attention particulière aux dispositions prises en ce qui concerne l'allocation des quotas, l'exploitation des registres, l'application des mesures d'exécution relatives à la surveillance et à la déclaration des émissions, à la vérification et à l'accréditation, aux questions liées au respect des dispositions de la présente directive, ainsi que, le cas échéant, au traitement fiscal des quotas. ◀ Le premier rapport est transmis à la Commission pour le 30 juin 2005. Il est établi sur la base d'un questionnaire ou d'un plan élaboré par la Commission conformément à la procédure prévue à l'article 6 de la directive 91/692/CEE. Ce questionnaire ou ce plan est transmis aux États membres au moins six mois avant le délai de présentation du premier rapport.
2. S'appuyant sur les rapports visés au paragraphe 1, la Commission publie un rapport sur l'application de la présente directive dans les trois mois qui suivent la réception des rapports des États membres.

**▼M4**

3. La Commission organise un échange d'informations entre les autorités compétentes des États membres sur les questions liées à l'allocation des quotas, à l'utilisation des URE et des RCE dans le système communautaire, au fonctionnement des registres, à la surveillance, à la déclaration, à la vérification, à l'accréditation, aux technologies de l'information, ainsi qu'au respect des dispositions de la présente directive.

**▼M1***Article 21 bis***Contributions aux activités de renforcement des capacités**

Conformément à la CCNUCC, au protocole de Kyoto et à toute décision d'application ultérieure, la Commission et les États membres contribuent aux activités de renforcement des capacités des pays en développement et des pays à économie en transition, afin de les aider à tirer pleinement parti de la MOC et du MDP en complément de leurs stratégies respectives de développement durable, et d'encourager les entités à s'engager dans l'élaboration et la mise en œuvre de projets relevant de la MOC et du MDP.

**▼M4***Article 22***Modification des annexes**

Les annexes de la présente directive, à l'exclusion des annexes I, II *bis* et II *ter*, peuvent être modifiées en se fondant sur les rapports prévus à l'article 21 et sur l'expérience acquise dans l'application de la présente directive. Les annexes IV et V peuvent être modifiées afin d'améliorer la surveillance, la déclaration ou la vérification des émissions.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, y compris en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

**▼B***Article 23***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 8 de la décision 93/389/CEE.

**▼B**

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

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

**▼M3**

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

**▼M4**

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

*Article 24***Procédures pour l'inclusion unilatérale d'activités et de gaz supplémentaires**

1. À compter de 2008, les États membres peuvent appliquer le système d'échange de quotas d'émission, conformément à la présente directive, à des activités et à des gaz à effet de serre qui ne sont pas énumérés à l'annexe I, en tenant compte de tous les critères pertinents, en particulier des incidences sur le marché intérieur, des distorsions potentielles de concurrence, de l'intégrité environnementale du système communautaire et de la fiabilité du système de surveillance et de déclaration qui est envisagé, pour autant que l'inclusion de telles activités et gaz à effet de serre soit approuvée par la Commission:

- a) en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 23, paragraphe 2, si l'inclusion vise des installations qui ne sont pas énumérées à l'annexe I; ou
- b) en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3, si l'inclusion vise des activités et des gaz à effet de serre qui ne sont pas énumérés à l'annexe I. Ces mesures visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant.

2. Lorsque l'inclusion d'activités et de gaz supplémentaires est approuvée, la Commission peut simultanément autoriser la délivrance de quotas supplémentaires et autoriser d'autres États membres à inclure ces activités et gaz supplémentaires.

3. À l'initiative de la Commission ou à la demande d'un État membre, il peut être adopté un règlement relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions provenant d'activités, d'installations et de gaz à effet de serre qui ne figurent pas en tant que combinaison à l'annexe I, si cette surveillance et cette déclaration peuvent être effectuées avec suffisamment de précision.

Cette mesure, qui vise à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

*Article 24 bis***Règles harmonisées concernant les projets de réduction des émissions**

1. Outre les inclusions prévues à l'article 24, des mesures d'exécution relatives à la délivrance de quotas ou de crédits pour des projets gérés par les États membres et destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre non couvertes par le système communautaire peuvent être adoptées.

**▼M4**

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

Ces mesures ne doivent pas entraîner un double comptage des réductions d'émissions ni faire obstacle à l'adoption d'autres mesures destinées à réduire les émissions non couvertes par le système communautaire. Les mesures ne sont adoptées que lorsque l'inclusion est impossible conformément à l'article 24, et, lors du prochain réexamen du système communautaire, une harmonisation de la couverture de ces émissions dans la Communauté sera envisagée.

2. Des mesures d'exécution fixant les modalités de délivrance de quotas concernant des projets communautaires visés au paragraphe 1 peuvent être adoptées.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

3. Un État membre peut refuser de délivrer des quotas ou des crédits pour certains types de projets qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre sur son propre territoire.

De tels projets sont exécutés sur la base de l'accord de l'État membre dans lequel ils sont réalisés.

**▼B***Article 25***Liens avec d'autres systèmes d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre**

1. Des accords devraient être conclus avec les pays tiers visés à l'annexe B du protocole de Kyoto et ayant ratifié ce protocole, afin d'assurer la reconnaissance mutuelle des quotas entre le système communautaire et d'autres systèmes d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre, conformément aux règles énoncées à l'article 300 du traité.

**▼M4**

1 *bis*. Des accords peuvent être conclus afin d'assurer la reconnaissance des quotas entre le système communautaire et des systèmes contraignants compatibles d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre assortis de plafonds d'émission absolus établis dans tout autre pays ou dans des entités sous-fédérales ou régionales.

1 *ter*. Des arrangements non contraignants peuvent être pris avec des pays tiers ou des entités sous-fédérales ou régionales afin d'assurer la coordination administrative et technique en ce qui concerne les quotas du système communautaire ou d'autres systèmes contraignants d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre assortis de plafonds d'émission absolus.

**▼M3**

2. Lorsqu'un accord visé au paragraphe 1 a été conclu, la Commission arrête toutes les dispositions nécessaires en ce qui concerne la reconnaissance mutuelle des quotas dans le cadre de cet accord. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

▼ M2*Article 25 bis***Mesures prises par les pays tiers pour réduire l'impact de l'aviation sur le changement climatique**

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

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

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

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

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

▼ B*Article 26***Modification de la directive 96/61/CE**

À l'article 9, paragraphe 3, de la directive 96/61/CE, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Lorsque les émissions d'un gaz à effet de serre provenant d'une installation sont spécifiées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (\*) en relation avec une activité exercée dans cette installation, l'autorisation ne comporte pas de valeur limite d'émission pour les émissions directes de ce gaz, à moins que cela ne soit nécessaire pour éviter toute pollution locale significative.

Pour les activités énumérées à l'annexe I de la directive 2003/87/CE, les États membres ont la faculté de ne pas imposer d'exigence en matière d'efficacité énergétique en ce qui concerne les unités de combustion et les autres unités émettant du dioxyde de carbone sur le site.

En tant que de besoin, les autorités compétentes modifient l'autorisation en conséquence.

Les trois alinéas précédents ne s'appliquent pas aux installations qui sont exclues temporairement du système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté conformément à l'article 27 de la directive 2003/87/CE.

(\*) JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.»

▼ **M4***Article 27***Exclusion des petites installations faisant l'objet de mesures équivalentes**

1. Les États membres peuvent exclure du système communautaire, après avoir consulté l'exploitant, les installations qui ont déclaré à l'autorité compétente des émissions inférieures à 25 000 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone, et qui, lorsqu'elles ont des activités de combustion, ont une puissance calorifique de combustion inférieure à 35 MW, à l'exclusion des émissions provenant de la biomasse, pour chacune des trois années précédant la notification visée au point a), et qui font l'objet de mesures qui permettront d'atteindre des réductions d'émissions équivalentes, à condition que l'État membre concerné remplisse les conditions suivantes:

- a) il signale chacune de ces installations à la Commission, en précisant les mesures équivalentes en place dont cette installation fait l'objet et qui permettront d'atteindre des réductions d'émissions équivalentes, avant que la liste des installations visée à l'article 11, paragraphe 1, soit soumise, ou au plus tard au moment où elle est soumise à la Commission;
- b) il confirme que des mesures de surveillance ont été mises en place pour vérifier si l'une de ces installations produit une quantité d'émissions égale ou supérieure à 25 000 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions provenant de la biomasse, au cours d'une année civile. Les États membres peuvent soumettre les installations dont les émissions moyennes annuelles vérifiées entre 2008 et 2010 sont inférieures à 5 000 tonnes par an à des mesures simplifiées de surveillance, de déclaration et de vérification, conformément à l'article 14;
- c) il confirme que si une installation devait émettre une quantité d'émissions égale ou supérieure à 25 000 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone, à l'exclusion des émissions provenant de la biomasse, au cours d'une année civile, ou si les mesures dont cette installation fait l'objet et qui doivent permettre d'atteindre des réductions d'émissions équivalentes n'étaient plus en place, l'installation réintégrerait le système communautaire;
- d) il publie les informations visées aux points a), b) et c) en vue d'une consultation publique.

Les hôpitaux peuvent également être exclus s'ils adoptent des mesures équivalentes.

2. Si, à la suite d'une période de trois mois à compter de la date de la notification aux fins de la consultation publique, la Commission n'émet aucune objection dans un délai supplémentaire de six mois, l'exclusion est considérée comme approuvée.

À la suite de la restitution des quotas pour la période durant laquelle l'installation fait partie du système communautaire, l'installation est exclue du système et l'État membre ne lui délivre plus de quotas à titre gratuit conformément à l'article 10 *bis*.

3. Lorsqu'une installation réintègre le système communautaire en application du paragraphe 1, point c), tous les quotas délivrés conformément à l'article 10 *bis* sont alloués à partir de l'année de la réintégration. Les quotas délivrés à ces installations sont déduits de la quantité à mettre aux enchères, en vertu de l'article 10, paragraphe 2, par l'État membre dans lequel l'installation est située.

Une telle installation demeure dans le système communautaire pour le reste de la période d'échange.

4. Les installations qui n'étaient pas incluses dans le système communautaire pendant la période 2008-2012 peuvent se voir appliquer des exigences simplifiées en matière de surveillance, de déclaration et

▼ **M4**

de vérification, pour déterminer les émissions des trois années précédant la notification visée au paragraphe 1, point a).

*Article 28***Adaptations applicables après l'approbation par la Communauté d'un accord international sur le changement climatique**

1. Dans les trois mois suivant la signature, par la Communauté, d'un accord international sur le changement climatique menant, d'ici à 2020, à des réductions obligatoires des émissions de gaz à effet de serre de plus de 20 % par rapport aux niveaux de 1990, comme l'illustre l'engagement de réduction de 30 % approuvé par le Conseil européen de mars 2007, la Commission présente un rapport évaluant notamment les éléments suivants:

- a) la nature des mesures décidées dans le cadre des négociations internationales et les engagements des autres pays développés en faveur de réductions d'émissions comparables aux objectifs de la Communauté, ainsi que les engagements pris par les pays en développement plus avancés sur le plan économique à apporter une contribution adaptée à leurs responsabilités et à leurs capacités respectives;
- b) les répercussions de l'accord international sur le changement climatique et, en conséquence, les actions à entreprendre au niveau de la Communauté, afin de porter l'effort de réduction de l'Union à un objectif plus ambitieux de 30 %, de manière équilibrée, transparente et équitable, en tenant compte des travaux menés pendant la première période d'engagement au titre du protocole de Kyoto;
- c) la compétitivité des industries de la Communauté et les risques de fuite de carbone dans ce contexte;
- d) les incidences de l'accord international sur le changement climatique sur d'autres secteurs économiques de la Communauté;
- e) les incidences sur le secteur agricole de la Communauté, avec les risques de fuite de carbone;
- f) les modalités appropriées pour inclure les émissions et les absorptions liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie dans la Communauté;
- g) le boisement, le reboisement, la déforestation et la dégradation de la forêt évitées dans les pays tiers dans l'hypothèse de la mise en place d'un système internationalement reconnu dans ce contexte;
- h) la nécessité de politiques et de mesures communautaires supplémentaires pour respecter les engagements de la Communauté et des États membres en matière de réduction des gaz à effet de serre.

2. Sur la base du rapport visé au paragraphe 1, la Commission transmet au Parlement européen et au Conseil, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier la présente directive, conformément au paragraphe 1, en vue de l'entrée en vigueur de la directive modificative à la suite de l'approbation de l'accord international sur le changement climatique par la Communauté et en vue des engagements en matière de réduction des émissions à mettre en œuvre au titre de cet accord.

La proposition est fondée sur les principes de transparence, d'efficacité économique, de rentabilité, d'équité et de solidarité dans la répartition des efforts entre les États membres.

3. La proposition permet, le cas échéant, aux exploitants d'utiliser, en sus des crédits prévus par la présente directive, les REC, les URE ou autres crédits approuvés provenant de pays tiers qui ont ratifié l'accord international sur le changement climatique.

4. La proposition comprend aussi, le cas échéant, toute autre mesure susceptible de contribuer à parvenir aux réductions contraignantes visées



▼ **M4**

au paragraphe 1 de manière transparente, équilibrée et équitable et, en particulier, des mesures d'exécution pour permettre l'utilisation par des exploitants, dans le système communautaire, de types supplémentaires de crédits de projets autres que ceux visés à l'article 11 *bis*, paragraphes 2 à 5, ou l'utilisation par ces exploitants d'autres mécanismes créés dans le cadre de l'accord international sur le changement climatique, le cas échéant.

5. La proposition comprend les mesures transitoires et suspensives appropriées en attendant l'entrée en vigueur de l'accord international sur le changement climatique.

*Article 29***Rapport visant à assurer un meilleur fonctionnement du marché du carbone**

Si, sur la base des rapports réguliers relatifs au marché du carbone visés à l'article 10, paragraphe 5, la Commission dispose de preuves d'un mauvais fonctionnement du marché du carbone, elle présente un rapport au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport peut être assorti, le cas échéant, de propositions visant à rendre le marché du carbone plus transparent et contenir des mesures visant à améliorer son fonctionnement.

*Article 29 bis***Mesures en cas de fluctuations excessives des prix**

1. Si, au cours d'une période de plus de six mois consécutifs, le prix des quotas est plus de trois fois supérieur au prix moyen des quotas des deux années précédentes sur le marché européen du carbone, la Commission réunit immédiatement le comité institué en vertu de l'article 9 de la décision n° 280/2004/CE.

2. Si l'évolution des prix visée au paragraphe 1 ne correspond pas à un changement dans les fondamentaux du marché, l'une des mesures suivantes peut être adoptée, compte tenu du degré d'évolution des prix:

- a) une mesure permettant aux États membres d'avancer la mise aux enchères d'une partie des quotas à mettre aux enchères;
- b) une mesure permettant aux États membres de mettre aux enchères jusqu'à 25 % des quotas restant dans la réserve destinée aux nouveaux entrants.

Ces mesures sont arrêtées en conformité avec la procédure de gestion visée à l'article 23, paragraphe 4.

3. Toute mesure tient pleinement compte des rapports soumis par la Commission au Parlement européen et au Conseil en application de l'article 29, ainsi que de toute autre information pertinente fournie par les États membres.

4. Les modalités d'application de ces dispositions sont définies dans le règlement visé à l'article 10, paragraphe 4.

▼ **B***Article 30***Réexamen et évolutions**

1. En fonction des progrès réalisés dans la surveillance des émissions de gaz à effet de serre, la Commission peut, pour le 31 décembre 2004, présenter au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à modifier l'annexe I afin d'y inclure d'autres activités et les émissions d'autres gaz à effet de serre figurant à l'annexe II.

2. Sur la base de l'expérience acquise dans l'application de la présente directive et des progrès réalisés dans la surveillance des émis-

**▼B**

sions de gaz à effet de serre, et à la lumière des évolutions du contexte international, la Commission établit un rapport sur le fonctionnement de la présente directive, où elle examine:

- a) s'il convient de modifier l'annexe I, et de quelle manière le faire, afin d'y inclure d'autres secteurs pertinents, comme l'industrie chimique, la métallurgie de l'aluminium et les transports, d'autres activités et les émissions d'autres gaz à effet de serre figurant à l'annexe II, afin d'améliorer davantage l'efficacité économique du système;
- b) le lien entre le système communautaire d'échange de quotas d'émission et le système international d'échange de droits d'émission qui sera mis en œuvre en 2008;
- c) la possibilité d'harmoniser davantage la méthode d'allocation de quotas (celle-ci comprenant leur mise aux enchères pour la période après 2012) et les critères pour les plans nationaux d'allocation de quotas prévus à l'annexe III;

**▼M1**

- d) l'utilisation de crédits issus d'activités de projet, y compris la nécessité d'harmoniser l'utilisation autorisée d'URE et de REC dans le système communautaire;

**▼B**

- e) les relations entre l'échange de droits d'émission et d'autres politiques et mesures mises en œuvre au niveau des États membres et de la Communauté, y compris les instruments fiscaux qui poursuivent les mêmes objectifs;
- f) l'opportunité de mettre en place un registre communautaire unique;
- g) le niveau des amendes sur les émissions excédentaires, compte tenu, entre autres, de l'inflation;
- h) le fonctionnement du marché des quotas, y compris notamment toute perturbation éventuelle de celui-ci;
- i) les moyens d'adapter le système communautaire à une Union européenne élargie;
- j) la mise en commun;
- k) la possibilité pratique de développer des référentiels, valant pour l'ensemble du territoire de la Communauté, comme base de l'allocation des quotas, en tenant compte des meilleures techniques disponibles et d'une analyse coût-bénéfice;

**▼M1**

- l) l'impact des mécanismes de projet sur les pays hôtes, en particulier sur leurs objectifs de développement, en ce qui concerne l'approbation d'activités de projets de MOC et de MDP relatifs à la réalisation de centrales hydroélectriques avec une capacité de production excédant 500 MW et ayant des effets négatifs sur le plan environnemental ou sur le plan social; et l'utilisation ultérieure de REC ou d'URE issues de ces activités de projets relatifs à la réalisation de centrales hydroélectriques dans le système communautaire;
- m) le soutien des efforts de renforcement de la capacité des pays en développement et des pays à économie en transition;
- n) les modalités et procédures régissant l'adoption, par les États membres, des activités de projets nationales et la délivrance de quotas concernant les réductions ou les limitations des émissions résultant de ces activités à compter de 2008;
- o) les dispositions techniques relatives au caractère temporaire des crédits et à la limite de 1 % pour l'éligibilité à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et aux activités de projets de foresterie, prévues par la décision 17/CP.7, ainsi que les dispositions relatives au résultat de l'évaluation des risques

**▼M1**

potentiels liés à l'utilisation d'organismes génétiquement modifiés ou d'espèces étrangères potentiellement envahissantes dans le cadre d'activités de projets de boisement et de reboisement, afin d'autoriser les exploitants à utiliser les REC et les URE résultant de l'utilisation des terres, du changement d'affectation des terres et d'activités de projets de foresterie au titre du système communautaire à partir de 2008, conformément aux décisions adoptées au titre de la CCNUCC ou du protocole de Kyoto.

**▼B**

La Commission présente ce rapport au Parlement européen et au Conseil pour le 30 juin 2006, accompagné de propositions le cas échéant.

**▼M1**

3. Avant chaque période visée à l'article 11, paragraphe 2, chaque État membre public, dans son plan national d'allocation, l'utilisation d'URE et de REC qu'il prévoit ainsi que le pourcentage de l'allocation accordée à chaque installation à concurrence duquel les exploitants sont autorisés à utiliser les URE et les REC dans le système communautaire pour cette période. L'utilisation totale des URE et des REC est compatible avec les obligations de complémentarité pertinentes découlant du protocole de Kyoto et de la CCNUCC, ainsi que des décisions adoptées à ce titre.

Conformément à l'article 3 de la décision n° 280/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 relative à un mécanisme pour surveiller les émissions de gaz à effet de serre dans la Communauté et mettre en œuvre le protocole de Kyoto <sup>(1)</sup>, les États membres rédigent, tous les deux ans, un rapport à l'intention de la Commission pour expliquer dans quelle mesure les actions nationales constituent réellement un élément significatif des efforts entrepris au niveau national et l'utilisation des mécanismes de projet complète réellement les actions nationales, et pour définir le rapport entre elles, conformément aux dispositions pertinentes du protocole de Kyoto et aux décisions adoptées à ce titre. Conformément à l'article 5 de la décision précitée, la Commission établit un rapport à ce sujet. À la lumière de ce rapport, la Commission fait, le cas échéant, des propositions, législatives ou autres, visant à compléter les dispositions prises par les États membres afin d'assurer que l'utilisation des mécanismes de projet est complémentaire aux actions nationales menées au sein de la Communauté.

**▼M2**

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

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

(1) JO L 49 du 19.2.2004, p. 1.

**▼M2**

européenne dans le domaine du changement climatique sous l'angle de l'aviation;

- e) du maintien de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs, compte tenu de la convergence probable des taux de croissance dans le secteur;
- f) de l'incidence du système communautaire sur la dépendance structurelle à l'égard du transport aérien des îles, des régions enclavées, des régions périphériques et des régions ultrapériphériques de la Communauté;
- g) de la question de savoir si un système de passerelle devrait être inclus pour faciliter l'échange de quotas entre les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'installations tout en garantissant qu'aucune transaction ne résulterait en un transfert net de quotas des exploitants d'aéronefs aux exploitants d'installations;
- h) des incidences des seuils d'exclusion prévus à l'annexe I en termes de masse maximale certifiée au décollage et de nombre de vols par an effectués par un exploitant d'aéronef;
- i) de l'incidence qu'a le fait d'exclure du système communautaire certains vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires <sup>(1)</sup>;
- j) des évolutions, y compris des possibilités de développements futurs, dans l'efficacité de l'aviation et notamment des progrès vers l'accomplissement de l'objectif fixé par le Conseil consultatif pour la recherche aéronautique en Europe (ACARE) de mettre au point et d'expérimenter des technologies permettant de réduire la consommation de carburant de 50 % d'ici à 2020, ainsi que d'examiner s'il y a lieu d'appliquer des mesures supplémentaires pour une plus grande efficacité; et
- k) des évolutions dans la compréhension scientifique des incidences du changement climatique sur les traînées de condensation et les cirrus provoqués par l'aviation, en vue de proposer des mesures de réduction efficaces.

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

## CHAPITRE V

**DISPOSITIONS FINALES****▼B***Article 31***Mise en œuvre**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2003. Ils en informent immédiatement la Commission. La Commission notifie ces dispositions législatives, réglementaires et administratives aux autres États membres.

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

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par

<sup>(1)</sup> JO L 240 du 24.8.1992, p. 8.

**▼B**

la présente directive. La Commission en informe les autres États membres.

*Article 32***Entrée en vigueur**

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

*Article 33***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

## ANNEXE I

## CATÉGORIES D'ACTIVITÉS AUXQUELLES S'APPLIQUE LA PRÉSENTE DIRECTIVE

1. Les installations ou parties d'installations utilisées pour la recherche, le développement et l'expérimentation de nouveaux produits et procédés, ainsi que les installations utilisant exclusivement de la biomasse, ne sont pas visées par la présente directive.
2. Les valeurs seuils citées ci-dessous se rapportent généralement à des capacités de production ou à des rendements. Si une même installation met en œuvre plusieurs activités relevant de la même catégorie, les capacités de ces activités s'additionnent.
3. Pour calculer la puissance calorifique totale de combustion d'une installation afin de décider de son inclusion dans le système communautaire, on procède par addition des puissances calorifiques de combustion de toutes les unités techniques qui la composent, dans lesquelles des carburants sont brûlés au sein de l'installation. Parmi ces unités peuvent notamment figurer tous les types de chaudières, brûleurs, turbines, appareils de chauffage, hauts-fourneaux, incinérateurs, calcinateurs, fours, étuves, sécheurs, moteurs, piles à combustible, unités de combustion en boucle chimique, torchères, ainsi que les unités de postcombustion thermique ou catalytique. Les unités dont la puissance calorifique de combustion est inférieure à 3 MW et les unités qui utilisent exclusivement de la biomasse ne sont pas prises en considération dans ce calcul. Les «unités qui utilisent exclusivement de la biomasse» comprennent les unités qui utilisent des combustibles fossiles dans les phases de démarrage ou d'extinction de l'unité.
4. Si une unité met en œuvre une activité dont le seuil n'est pas exprimé en puissance calorifique totale de combustion, c'est le seuil utilisé pour cette activité qui détermine l'inclusion dans le système communautaire.
5. Lorsqu'une installation dépasse le seuil de capacité défini pour une activité dans la présente annexe, toutes les unités de combustion de carburants, autres que les unités d'incinération de déchets dangereux ou municipaux, sont incluses dans le permis d'émission de gaz à effet de serre.
6. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité sont couverts.

Activités	Gaz à effet de serre
Combustion de combustibles dans des installations dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW (à l'exception des installations d'incinération de déchets dangereux ou municipaux)	Dioxyde de carbone
Raffinage de pétrole	Dioxyde de carbone
Production de coke	Dioxyde de carbone
Grillage ou frittage, y compris pelletisation, de minerai métallique (y compris de minerai sulfuré)	Dioxyde de carbone
Production de fonte ou d'acier (fusion primaire ou secondaire), y compris les équipements pour coulée continue d'une capacité de plus de 2,5 tonnes par heure	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux ferreux (y compris les ferro-alliages) lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées. La transformation comprend, notamment, les laminoirs, les réchauffeurs, les fours de	Dioxyde de carbone

## ▼ M4

Activités	Gaz à effet de serre
recuit, les forges, les fonderies, les unités de revêtement et les unités de décapage.	
Production d'aluminium primaire	Dioxyde de carbone et hydrocarbures perfluorés
Production d'aluminium secondaire, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	Dioxyde de carbone
Production ou transformation de métaux non ferreux, y compris la production d'alliages, l'affinage, le moulage en fonderie, etc., lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique totale de combustion (y compris les combustibles utilisés comme agents réducteurs) est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de clinker (ciment) dans des fours rotatifs avec une capacité de production supérieure à 500 tonnes par jour, ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de chaux, y compris la calcination de dolomite et de magnésite, dans des fours rotatifs ou dans d'autres types de fours, avec une capacité de production supérieure à 50 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication du verre, y compris de fibres de verre, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de produits céramiques par cuisson, notamment de tuiles, de briques, de pierres réfractaires, de carrelages, de grès ou de porcelaines, avec une capacité de production supérieure à 75 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Fabrication de matériau isolant en laine minérale à partir de roches, de verre ou de laitier, avec une capacité de fusion supérieure à 20 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
Séchage ou calcination du plâtre ou production de planches de plâtre et autres compositions à base de plâtre, lorsque des unités de combustion dont la puissance calorifique de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées.	Dioxyde de carbone
Production de pâte à papier à partir du bois ou d'autres matières fibreuses.	Dioxyde de carbone
Production de papier ou de carton, avec une capacité de production supérieure à 20 tonnes par jour.	Dioxyde de carbone
Production de noir de carbone, y compris la carbonisation de substances organiques telles que les huiles, les goudrons, les résidus de craquage et de distillation, lorsque des unités de combustion dont la	Dioxyde de carbone

## ▼ M4

Activités	Gaz à effet de serre
puissance calorifique totale de combustion est supérieure à 20 MW sont exploitées	
Production d'acide nitrique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'acide adipique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production de glyoxal et d'acide glyoxylique	Dioxyde de carbone et protoxyde d'azote
Production d'ammoniac	Dioxyde de carbone
Production de produits chimiques organiques en vrac par craquage, reformage, oxydation partielle ou totale, ou par d'autres procédés similaires, avec une capacité de production supérieure à 100 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production d'hydrogène (H <sub>2</sub> ) et de gaz de synthèse par reformage ou oxydation partielle avec une capacité de production supérieure à 25 tonnes par jour	Dioxyde de carbone
Production de soude (Na <sub>2</sub> CO <sub>3</sub> ) et de bicarbonate de sodium (NaHCO <sub>3</sub> )	Dioxyde de carbone
Captage des gaz à effet de serre produits par les installations couvertes par la présente directive en vue de leur transport et de leur stockage géologique dans un site de stockage agréé au titre de la directive 2009/31/CE	Dioxyde de carbone
Transport par pipelines des gaz à effet de serre en vue de leur stockage dans un site de stockage agréé au titre de la directive 2009/31/CE	Dioxyde de carbone
Stockage géologique des gaz à effet de serre dans un site de stockage agréé au titre de la directive 2009/31/CE	Dioxyde de carbone
Aviation	Dioxyde de carbone
Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre soumis aux dispositions du traité. Sont exclus de cette définition:	
a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les États membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;	
b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;	
c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par l'autorité compétente;	



## ▼ M4

Activités	Gaz à effet de serre
<p>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe 2 de la convention de Chicago;</p> <p>e) les vols se terminant à l'aérodrome d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;</p> <p>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;</p> <p>g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol;</p> <p>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5 700 kg;</p> <p>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) n° 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2, du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30 000 sièges par an; et</p> <p>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois,</li> <li>— soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10 000 tonnes par an.</li> </ul> <p>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'État, des chefs de gouvernement et des ministres d'un État membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.</p>	

**▼B***ANNEXE II***GAZ À EFFET DE SERRE VISÉS AUX ARTICLES 3 ET 30**Dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>)Méthane (CH<sub>4</sub>)Protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O)

Hydrocarbures fluorés (HFC)

Hydrocarbures perfluorés (PFC)

Hexafluorure de soufre (SF<sub>6</sub>)

▼ **M4***ANNEXE II bis*

**Augmentations du pourcentage de quotas à mettre aux enchères par les états membres conformément à l'article 10, paragraphe 2, point a), aux fins de la solidarité et de la croissance, afin de réduire les émissions et de s'adapter aux conséquences du changement climatique**

	Part de l'État membre
Belgique	10 %
Bulgarie	53 %
République tchèque	31 %
Estonie	42 %
Grèce	17 %
Espagne	13 %
Italie	2 %
Chypre	20 %
Lettonie	56 %
Lituanie	46 %
Luxembourg	10 %
Hongrie	28 %
Malte	23 %
Pologne	39 %
Portugal	16 %
Roumanie	53 %
Slovénie	20 %
Slovaquie	41 %
Suède	10 %

▼ M4

## ANNEXE II ter

**RÉPARTITION DES QUOTAS À METTRE AUX ENCHÈRES PAR LES ÉTATS MEMBRES CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 10, PARAGRAPHE 2, POINT C), ET REFLÉTANT LES EFFORTS ANTICIPÉS ACCOMPLIS PAR CERTAINS ÉTATS MEMBRES POUR ATTEINDRE 20 % DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE**

État membre	Répartition en pourcentage des 20 % par rapport à la base Kyoto
Bulgarie	15 %
République tchèque	4 %
Estonie	6 %
Hongrie	5 %
Lettonie	4 %
Lituanie	7 %
Pologne	27 %
Roumanie	29 %
Slovaquie	3 %

**▼B***ANNEXE IV***PRINCIPES EN MATIÈRE DE SURVEILLANCE ET DE DÉCLARATION DES ÉMISSIONS VISÉES À L'ARTICLE 14, PARAGRAPHE 1****▼M2****PARTIE A — Surveillance et déclaration des émissions des installations fixes****▼B****Surveillance des émissions de dioxyde de carbone**

Les émissions sont surveillées sur la base de calculs ou de mesures.

**Calcul des émissions**

Le calcul des émissions est effectué à l'aide de la formule:

$$\text{Données d'activité} \times \text{Facteur d'émission} \times \text{Facteur d'oxydation}$$

Les données d'activité (combustible utilisé, rythme de production, etc.) sont surveillées sur la base des données relatives à l'approvisionnement de l'installation ou de mesures.

Des facteurs d'émission reconnus sont utilisés. Des facteurs d'émission spécifiques par activité sont acceptables pour tous les combustibles. Des facteurs par défaut sont acceptables pour tous les combustibles sauf pour les combustibles non commerciaux (déchets combustibles tels que pneumatiques et gaz issus de procédés industriels). Pour le charbon, des facteurs d'émission spécifiques par couche, et pour le gaz naturel des facteurs par défaut propres à l'UE ou aux différents pays producteurs doivent encore être élaborés. Les valeurs par défaut du GIEC (groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) sont acceptables pour les produits du raffinage. Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro.

Si le facteur d'émission ne tient pas compte du fait qu'une partie du carbone n'est pas oxydée, un facteur d'oxydation supplémentaire est utilisé. Un facteur d'oxydation n'a pas à être appliqué si des facteurs d'émission spécifiques par activité ont été calculés et s'ils tiennent déjà compte de l'oxydation.

Les facteurs d'oxydation par défaut élaborés en application de la directive 96/61/CE sont utilisés, sauf si l'exploitant peut démontrer que des facteurs spécifiques par activité sont plus précis.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque activité, chaque installation et pour chaque combustible.

**Mesures**

Les émissions sont mesurées selon des méthodes normalisées ou reconnues et sont corroborées par un calcul des émissions.

**Surveillance des émissions d'autres gaz à effet de serre****▼M3**

Des méthodes normalisées ou reconnues sont utilisées et sont mises au point par la Commission en collaboration avec tous les intéressés. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 23, paragraphe 3.

**▼B****Déclaration des émissions**

Chaque exploitant inclut les informations suivantes dans la déclaration relative à une installation:

A) Données d'identification de l'installation:

- dénomination de l'installation,
- adresse, y compris le code postal et le pays,
- type et nombre d'activités de l'annexe I exercées dans l'installation,

**▼B**

- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact,
  - nom du propriétaire de l'installation et de la société mère éventuelle.
- B) Pour chaque activité de l'annexe I exercée sur le site, pour laquelle les émissions sont calculées:
- données relatives à l'activité,
  - facteurs d'émission,
  - facteurs d'oxydation,
  - émissions totales,
  - degré d'incertitude.
- C) Pour chaque activité de l'annexe I exercée sur le site, pour laquelle les émissions sont mesurées:
- émissions totales,
  - informations sur la fiabilité des méthodes de mesure,
  - degré d'incertitude.
- D) Pour les émissions résultant d'une combustion, la déclaration mentionne également le facteur d'oxydation, sauf si l'oxydation a déjà été prise en considération dans l'élaboration d'un facteur d'émission spécifique par activité.

Les États membres prennent des mesures pour coordonner les exigences en matière de déclaration avec toute autre exigence existante du même type, afin de réduire la charge qui pèse sur les entreprises à cet égard.

**▼M2**

**PARTIE B — Surveillance et déclaration des émissions des activités aériennes**

**Surveillance des émissions de dioxyde de carbone**

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

**Consommation de carburant × facteur d'émission**

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

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

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

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

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

**Déclaration des émissions**

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

- A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment:
- nom de l'exploitant d'aéronef,
  - État membre responsable,

▼ M2

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

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

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

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

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

Tonnes-kilomètres = distance × charge utile

dans laquelle:

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

«charge utile» est la masse totale du fret, du courrier et des passagers transportés.

Aux fins du calcul de la charge utile:

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

**▼ M2****Déclaration des données de tonne-kilomètre aux fins des articles 3 *sexies* et 3 *septies***

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

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

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

**B. Données de tonne-kilomètre:**

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



**▼B***ANNEXE V***CRITÈRES DE VÉRIFICATION VISÉS À L'ARTICLE 15****▼M2****PARTIE A — Vérification des émissions des installations fixes****▼B****Principes généraux**

1. Les émissions de chaque activité indiquée à l'annexe I font l'objet de vérifications.
2. La procédure de vérification prend en considération la déclaration établie en application de l'article 14, paragraphe 3, et la surveillance des émissions effectuée au cours de l'année précédente. Elle porte sur la fiabilité, la crédibilité et la précision des systèmes de surveillance et des données déclarées et des informations relatives aux émissions, et notamment:
  - a) les données déclarées concernant l'activité, ainsi que les mesures et calculs connexes;
  - b) le choix et l'utilisation des facteurs d'émission;
  - c) les calculs effectués pour déterminer les émissions globales;
  - d) si des mesures sont utilisées, la pertinence du choix et l'emploi des méthodes de mesure.
3. Les émissions déclarées ne peuvent être validées que si des données et des informations fiables et crédibles permettent de déterminer les émissions avec un degré élevé de certitude. Pour établir ce degré élevé de certitude, l'exploitant doit démontrer que:
  - a) les données déclarées sont exemptes d'incohérences;
  - b) la collecte des données a été effectuée conformément aux normes scientifiques applicables;
  - c) les registres correspondants de l'installation sont complets et cohérents.
4. Le vérificateur a accès à tous les sites et à toutes les informations en rapport avec l'objet des vérifications.
5. Le vérificateur tient compte du fait que l'installation est enregistrée ou non dans l'EMAS (système communautaire de management environnemental et d'audit).

**Méthodologie***Analyse stratégique*

6. La vérification est fondée sur une analyse stratégique de toutes les activités exercées dans l'installation. Cela implique que le vérificateur ait une vue d'ensemble de toutes les activités et de leur importance par rapport aux émissions.

*Analyse des procédés*

7. La vérification des informations soumises est effectuée, en tant que de besoin, sur le site de l'installation. Le vérificateur recourt à des contrôles par sondage pour déterminer la fiabilité des données et des informations fournies.

*Analyse des risques*

8. Le vérificateur soumet toutes les sources d'émission présentes dans l'installation à une évaluation de la fiabilité des données fournies pour chaque source contribuant aux émissions globales de l'installation.
9. Sur la base de cette analyse, le vérificateur met explicitement en évidence les sources dont la détermination des émissions présente un risque d'erreur élevé, et d'autres aspects de la procédure de surveillance et de déclaration qui sont des sources d'erreurs potentielles dans la détermination des émissions globales. Il s'agit notamment du choix des facteurs d'émission et des calculs à effectuer pour déterminer les niveaux des émissions des différentes

**▼B**

sources d'émission. Une attention particulière est accordée à ces sources dont la détermination des émissions présente un risque d'erreur élevé, et aux aspects susmentionnés de la procédure de surveillance.

10. Le vérificateur prend en considération toutes les méthodes de gestion des risques appliquées par l'exploitant en vue de réduire au maximum le degré d'incertitude.

**Rapport**

11. Le vérificateur prépare un rapport sur la procédure de validation, indiquant si la déclaration faite en application de l'article 14, paragraphe 3, est satisfaisante. Ce rapport traite tous les aspects pertinents pour le travail effectué. Le vérificateur peut attester que la déclaration établie en application de l'article 14, paragraphe 3, est satisfaisante si, selon lui, les émissions totales déclarées ne sont pas matériellement inexactes.

**Compétences minimales exigées du vérificateur**

12. Le vérificateur est indépendant de l'exploitant, exerce ses activités avec un professionnalisme sérieux et objectif, et a une bonne connaissance:
  - a) des dispositions de la présente directive, ainsi que des normes pertinentes et des lignes directrices adoptées par la Commission en application de l'article 14, paragraphe 1;
  - b) des exigences législatives, réglementaires et administratives applicables aux activités soumises à la vérification;
  - c) de l'élaboration de toutes les informations relatives à chaque source d'émission présente dans l'installation, notamment aux stades de la collecte, de la mesure, du calcul et de la déclaration des données.

**▼M2****PARTIE B — Vérification des émissions des activités aériennes**

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

À cette fin:

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

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

14. Le vérificateur s'assure notamment que:
  - a) tous les vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I ont été pris en compte. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données sur les horaires et d'autres données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par l'exploitant d'aéronef à Eurocontrol;

**▼ M2**

- b) les données relatives à la consommation de carburant agrégée et les données sur les carburants achetés ou livrés d'une autre manière à l'aéronef effectuant l'activité aérienne sont cohérentes.

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

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

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6547/01

**N° 6547<sup>1</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

---

**PROJET DE LOI**

**dérogant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

**DEPECHE DE LA DIRECTION DE LA CHAMBRE DES SALARIES  
AU MINISTRE DELEGUE AU DEVELOPPEMENT DURABLE ET  
AUX INFRASTRUCTURES**

(8.3.2013)

Monsieur le Ministre délégué,

Par lettre du 21 février 2013, vous avez soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

Par la présente, nous avons l'honneur de vous informer que le projet sous rubrique n'appelle pas de commentaire de la part de notre Chambre professionnelle et que nous y marquons notre accord.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre délégué, l'expression de notre très haute considération.

*Pour la Chambre des salariés,*

*La Direction,*  
René PIZZAFERRI  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6547/02



**N° 6547<sup>2</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI****dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(30.4.2013)

Le projet de loi susmentionné a été transmis pour avis au Conseil d'Etat par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 22 février 2013. Au texte du projet, élaboré par le ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures, étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, un tableau de concordance et le texte consolidé de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et le texte de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Aux termes de la lettre de saisine, les avis de la Chambre des métiers, de la Chambre de commerce, de la Chambre d'agriculture et de la Chambre des salariés ont été demandés. Or, au moment de l'adoption du présent avis, seule la prise de position de la Chambre des salariés était parvenue au Conseil d'Etat par dépêche du 14 mars 2013.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

La loi en projet prévoit de déroger temporairement au régime d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour ce qui est des vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union et de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs pour ce qui est des exigences résultant de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 relativement à la déclaration des émissions vérifiées et à la restitution correspondante des quotas destinés à l'aviation de 2012 associés à ces vols.

Le Conseil d'Etat se demande ce qu'il en est du régime applicable pour l'année en cours.

C'est par la loi du 3 août 2010 que les activités aériennes ont été intégrées dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, transposant la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE, établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, afin d'intégrer les activités aériennes dans ledit système communautaire.

Dans son avis du 10 novembre 2009, le Conseil d'Etat avait relevé que pour le Grand-Duché, 19 exploitants d'aéronefs furent concernés et que, selon les autorités luxembourgeoises, le poids des émissions de CO<sub>2</sub> attribuables à l'aviation allait de 3 à 9% par rapport au total des émissions pour la période de 1990 à 2007.

Le Conseil d'Etat constate que trois années plus tard, les autorités européennes se ressaisissent et considèrent désormais le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), préparant sa 38e session de l'assemblée, ayant lieu du 24 septembre au 4 octobre 2013, comme cadre plus approprié pour définir les politiques de réduction d'émissions de l'aviation. Afin de ne pas entraver l'adoption de mesures fondées sur le marché à un niveau mondial, il conviendrait donc, selon les décideurs européens, de suspendre provisoirement les mesures déjà prises au seul niveau européen.

Le projet de décision européenne mentionne également qu'il s'agit d'éviter des distorsions de concurrence au niveau de l'aviation internationale, raison compréhensible pour un secteur fragilisé.

Etant donné l'importance de ces mesures pour les exploitants d'aéronefs, le Conseil d'Etat comprend le souci des auteurs du projet de loi, ayant débuté la procédure législative, visant à introduire le moratoire en question, avant même l'achèvement de la procédure d'adoption de la décision européenne. S'il est d'accord pour aviser la version provisoire du 7 avril 2013 de cette décision, le Conseil d'Etat insiste cependant à ce que le projet de loi sous rubrique ne soit adopté avant l'entrée en vigueur de ladite décision du Parlement européen et du Conseil, condition qu'il vérifiera lors de sa saisine en vue d'accorder la dispense du second vote constitutionnel et qu'il soit en tout point conforme à la décision européenne arrêtée.

\*

### EXAMEN DES ARTICLES

Pour ce qui est du libellé des trois articles, il convient de transposer fidèlement et donc de reprendre le texte proposé par la décision européenne.

Ainsi, à l'article 1er, il y a lieu d'ajouter en fin de phrase „le trentième jour après l'entrée en vigueur de la présente décision au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010“.

Aux articles 2 et 3, il échet d'ajouter „les quotas du secteur de l'aviation“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 30 avril 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

6547/03

**N° 6547<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI****dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(6.5.2013)

L'objet du présent projet de loi est de déroger temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (ci-après SCEQE) et ce sur base d'une proposition du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2012. La dérogation temporaire porte sur l'intégration du secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Elle vise à garantir qu'aucune mesure, et notamment aucune sanction, ne soit prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs qui ne se conforment pas aux exigences de la directive en matière de déclaration des émissions et de respect des dispositions de la directive, applicables avant le 1er janvier 2014 en ce qui concerne les vols à destination ou en provenance de l'Union européenne, des dépendances, et des territoires de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne. Selon l'exposé des motifs, une surveillance, une déclaration et une vérification adéquates des émissions de tels vols sont souhaitées, mais aucune sanction ne sera appliquée en l'absence de déclaration de ces émissions. Pour les vols intracommunautaires, le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre reste inchangé et en vigueur.

\*

**CONSIDERATIONS GENERALES**

Fondé sur la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre au sein de la Communauté européenne, le SCEQE a été introduit effectivement en 2005 alors que cette directive a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 23 décembre 2004<sup>1</sup>. Il constitue le premier système international, mis en place à l'échelle européenne, de plafonnement des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et des autres gaz à effet de serre dans les entreprises. Le système s'appuie sur les mécanismes définis par le protocole de Kyoto, à savoir le mécanisme des échanges d'émission, le mécanisme de développement propre (MDP) et le mécanisme de mise en oeuvre conjointe (MOC), ces deux derniers mécanismes permettant aux pays concernés d'obtenir des crédits d'émission supplémentaires en investissant dans des projets de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans d'autres pays. Le système ainsi mis en place permet d'attribuer un prix à chaque tonne de dioxyde de carbone émise, et ce afin de rendre possible l'atteinte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre dans des conditions économiquement efficaces et performantes.

En 2008, le Parlement européen et le Conseil ont convenu d'intégrer le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne, et ce à travers la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE, établissant un SCEQE dans la

<sup>1</sup> Mémorial A – 210 p. 3791

Communauté. Cette directive a été transposée en droit luxembourgeois par la loi du 3 août 2010<sup>2</sup>. Cette législation couvre l'ensemble des vols au départ ou à destination de l'Union européenne et les compagnies des pays tiers participent au système d'échange de quotas d'émission lorsqu'elles décollent et/ou atterrissent dans l'Union européenne. Toutefois, déjà avant l'adoption de la législation, des pays tiers comme les Etats-Unis ou la Chine ont manifesté leur opposition<sup>3</sup> à l'intégration des vols de leurs compagnies aériennes respectives dans le système. La Cour de Justice de l'Union européenne a été saisie et a établi que la législation était en accord avec le droit international (arrêt du 21 décembre 2011).

En dehors des développements sur le plan européen, l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) a été chargée, dès 1997, de réglementer les émissions du secteur de l'aviation, sans que toutefois une solution ait été dégagée à ce jour. Selon l'exposé des motifs, il y a eu des mouvements à ce sujet et lors d'une réunion du conseil de l'OACI en novembre 2012, des progrès importants ont cependant été réalisés en direction de l'objectif de la réglementation mondiale des émissions du secteur de l'aviation. Compte tenu de cette évolution, la Commission européenne a proposé, le 20 novembre 2012, de suspendre temporairement l'application du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne pour les vols intercontinentaux. Cette proposition a pour objectif d'accroître la dynamique positive au sein de l'OACI et d'améliorer les chances d'un résultat positif à l'issue de l'assemblée générale de l'OACI qui se tiendra en septembre 2013. Si des progrès clairs et suffisants sont accomplis lors de cette assemblée, la Commission proposera d'autres mesures législatives appropriées.

La Chambre de Commerce a eu l'occasion à plusieurs reprises de saluer les initiatives de l'Union européenne et du gouvernement en matière de développement durable et de protection du climat. De même, elle tient à rappeler que toute réglementation, apte à éviter des délocalisations, la fuite de carbone ou des distorsions de concurrence, doit être dûment négociée dans un cadre international approprié. Ainsi, la Chambre de Commerce salue l'initiative de l'Union européenne de déroger à la directive SCEQE afin de soutenir les évolutions positives au sein de l'OACI et d'améliorer les chances d'élaborer un mécanisme de marché mondial pour les émissions provenant de l'aviation internationale. De même, il est à saluer que le projet de loi anticipe le droit européen permettant de reconstituer le jeu de concurrence par anticipation comme élaboré ci-dessous.<sup>4</sup>

Dans son avis du 28 septembre 2009 portant sur l'intégration des activités aériennes dans le SCEQE<sup>5</sup>, la Chambre de Commerce s'inquiétait du risque de distorsion du marché mondial auquel les exploitants d'aéronefs pourraient être confrontés. Afin de lutter contre les distorsions du marché, la directive prévoyait que les compagnies non européennes seraient soumises au SCEQE, pour autant que l'atterrissage et/ou le décollage ait/aient lieu sur un aéroport européen. Sur le principe, cette initiative est à saluer. Elle implique néanmoins qu'un opérateur extérieur à l'UE doit posséder des certificats d'émissions de gaz à effet de serre en cas d'atterrissage ou de décollage sur le territoire européen, alors que ce coût éventuel disparaît purement et simplement si cet opérateur choisit un aéroport non européen. La dérogation à la directive permet donc de restaurer temporairement le jeu de la concurrence entre les aéroports européens et non européens.

\*

2 Mémorial A – 136 p. 2200

3 Voir: <http://www.euractiv.com/fr/climat-environnement/un-eurodepute-qualifie-la-decisi-news-514210>

4 Lors de la rédaction de cet avis, la proposition du Parlement et du Conseil portant sur la dérogation temporaire du SCEQE n'a pas encore été formellement approuvée. Voir: [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/fr/envir/136324.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/fr/envir/136324.pdf)

5 Voir: [http://www.cc.lu/services/avis-legislation/avis-de-la-chambre-de-commerce/detail/?user\\_ccavis\\_pi1\[page\]=47&user\\_ccavis\\_pi1\[showUid\]=1695](http://www.cc.lu/services/avis-legislation/avis-de-la-chambre-de-commerce/detail/?user_ccavis_pi1[page]=47&user_ccavis_pi1[showUid]=1695)

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Concernant l'article 1er*

La Chambre de Commerce salue la dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas. De par celle-ci, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences établies aux articles 13, paragraphe *2bis* et 15 pour une activité à destination de ou en provenance d'aérodromes situés en dehors de l'Union européenne. Comme mentionné ci-avant, la Chambre de Commerce salue cette dérogation visant à encourager l'OACI à établir un mécanisme d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre au niveau mondial. De plus, la Chambre de Commerce approuve l'abolition temporaire des sanctions pécuniaires et des peines d'emprisonnement. Dans son avis du 23 août 2004 portant sur l'établissement du SCEQE<sup>6</sup> elle estimait en effet que les peines d'emprisonnement de 8 jours à 6 mois étaient exagérées par rapport aux délits.

### *Concernant la fiche d'évaluation d'impact et la fiche financière*

La Chambre de Commerce remarque une erreur dans la fiche d'évaluation d'impact et dans la fiche financière puisque le projet de loi y est indiqué comme étant un avant-projet de loi.

**Par ailleurs, la Chambre de Commerce note l'absence de la proposition de décision européenne dans le PL (qui devrait en faire partie intégrante).**

\*

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

---

<sup>6</sup> Voir: [www.cc.lu/uploads/tx\\_userccavis/102\\_2830tto.doc](http://www.cc.lu/uploads/tx_userccavis/102_2830tto.doc)

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6547/04



N° 6547<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

**dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (4.6.2013).....	1
2) Texte coordonné.....	4

\*

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

(4.6.2013)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 4 juin 2013.

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

\*

**REMARQUE PRELIMINAIRE**

Le projet de loi a pour objet de transposer la décision n° 377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté. Cependant, au regard de la durée de la procédure législative, dans un souci de célérité et étant donné l'importance de ces mesures pour les exploitants d'aéronefs, le projet de loi a été déposé avant même l'achèvement de la procédure d'adoption de la décision européenne.

Si, dans son avis du 30 avril 2013, le Conseil d'Etat s'était déclaré d'accord pour aviser la version provisoire du projet de loi, il avait insisté, d'une part, à ce que ledit projet ne soit pas adopté avant l'entrée en vigueur de la décision européenne et, d'autre part, à ce que le projet de loi soit en tout point conforme à la décision européenne arrêtée. Les membres de la Commission du Développement durable ont donc procédé à l'examen des articles du projet de loi, en gardant ces remarques du Conseil d'Etat à l'esprit. Alors que le projet de loi initial se base sur la version provisoire du 7 avril 2013 de la décision européenne, le libellé des articles du projet a été amendé afin de transposer fidèlement la version définitive de la décision européenne.

#### *Amendement 1 portant sur l'article 1er*

Lors de la procédure législative européenne, le texte de l'article 1er de la proposition de décision a été modifié pour des raisons de clarification. Quant au fond, rien n'a été modifié. La commission parlementaire décide de remplacer le texte de l'article 1er pour le rendre conforme à la décision n° 377/2013/UE, étant entendu que la référence à la date butoir du 27 mai 2013 reflète le bout de phrase suivant de la décision européenne: „le trentième jour après l'entrée en vigueur de la présente décision“ et prend en considération la Convention européenne de Bâle du 16 mai 1972 sur la computation des délais. Ainsi, l'article 1er amendé se lira comme suit:

**Art. 1er.** *Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des Etats membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu le 27 mai 2013 au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 en vue de leur annulation.*

#### *Amendement 2 portant sur l'article 2*

Lors de la procédure législative au niveau communautaire, le texte de l'article 2 a été modifié et complété pour des raisons de clarification. La commission parlementaire décide donc d'amender l'article 2 du projet de loi à l'instar de la formulation de la décision n° 77/2013/UE. Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont restitués sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la décision de dérogation temporaire et afin de garantir le respect de l'article 5ter, paragraphe 1er de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (article 3quinquies, paragraphe 1er de la directive 2003/87/CE telle que modifiée). L'article 2 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante:

**Art. 2. 1.** *Tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l'article 1er, sont annulés par l'autorité compétente.*

*2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Dans la mesure où le nombre réduit de ces quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1er mai 2013, le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.*

#### *Amendement 3 portant sur l'article 3*

Pour ce qui est de l'article 3, un amendement s'impose en raison du fait que la décision n° 377/2013/UE précise qu'il s'agit des quotas du secteur de l'aviation. Comme l'avait d'ailleurs à juste titre relevé le Conseil d'Etat dans son avis du 30 avril 2013, cette précision ne figurait pas dans le projet de loi initial. L'article 3 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante:

**Art. 3.** *Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.*

#### *Amendement 4 portant introduction d'un article 4 nouveau*

Le projet de loi est complété par un article 4 ayant la teneur suivante:

**Art. 4.** *La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions prennent effet rétroactivement à partir du 24 avril 2013.*

Pour des raisons de sécurité juridique, le législateur européen a entrepris toutes les démarches pour veiller à une application de la décision de dérogation le plus rapidement possible. Pour des raisons de cohérence avec le droit communautaire, il importe donc de donner un effet rétroactif à la loi.

Bien que l'article 2 du Code civil stipule que „*La loi ne dispose que pour l'avenir; elle n'a point d'effet rétroactif.*“, les juridictions administratives et judiciaires ont eu l'occasion de juger que dans certains cas, le législateur peut conférer à une loi une entrée en vigueur rétroactive. En effet:

„*La loi et le règlement n'ont pas d'effet rétroactif. Seul le pouvoir législatif pouvant déroger à la règle de la non-rétroactivité de la loi, le règlement auquel le pouvoir exécutif a donné un effet rétroactif ne peut, nonobstant ce fait, produire ses effets que pour l'avenir*“ (C.E. 13 juillet 1979, 24, 307).

„*Seule une rétroactivité expresse doit être admise, toute rétroactivité tacite qu'on croirait pouvoir induire de termes non formels, de travaux préparatoires de la loi ou de son but doit être repoussée. Le juge lié par l'article 2 du code civil ne peut – à moins qu'elle ne soit expressément déclarée rétroactive par le législateur – entendre la loi comme portant effet dans le passé*“ (Cour 5 avril 2000, 31, 328).

\*

Au nom de la Commission du Développement durable et au regard de l'extrême urgence que revêt l'évacuation du projet de loi sous rubrique, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

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

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

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

\*

## TEXTE COORDONNE

**Art. 1er.** Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des Etats membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu le 27 mai 2013 au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 en vue de leur annulation.

**Art. 2.** 1. Tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l'article 1er, sont annulés par l'autorité compétente.

2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Dans la mesure où le nombre réduit de ces quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1er mai 2013, le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.

**Art. 3.** Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.

**Art. 4.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions prennent effet rétroactivement à partir du 24 avril 2013.

6547/05

N° 6547<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI**

**dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT**

(18.6.2013)

Par dépêche du 4 juin 2013, le président de la Chambre des députés a fait parvenir au Conseil d'Etat des amendements au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission du développement durable lors de sa séance du même jour. La dépêche comportait en outre un texte coordonné du projet de loi tenant compte des amendements parlementaires.

\*

**OBSERVATION PRELIMINAIRE**

Dans son avis du 30 avril 2013, le Conseil d'Etat avait exprimé son accord d'aviser le projet de loi sous examen, qui a pour but de transposer la décision n° 377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2013 dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté, alors qu'il ne disposait que de la version provisoire du 7 avril 2013 de cette décision. Il insistait à ce que le projet de loi sous rubrique ne soit adopté avant l'entrée en vigueur de ladite décision du Parlement européen et du Conseil.

La décision précitée est entretemps entrée en vigueur et ceci depuis le 24 avril 2013.

*Amendement 1er*

Les changements concernent des clarifications apportées au texte, en tous points identiques au texte du règlement. Le Conseil d'Etat y marque son accord.

*Amendement 2*

La dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 2 reprend une disposition du règlement européen destinée aux Etats membres. Le Conseil d'Etat considère que soit l'autorité compétente du Luxembourg a déjà mis aux enchères le nombre de quotas du secteur de l'aviation pour 2013, alors cette phrase est superfétatoire et à omettre, soit tel n'a pas été fait avant le 1er mai 2013, alors il suffit de mentionner que le nombre de quotas du secteur de l'aviation, à mettre aux enchères en 2013, soit adapté en fonction de la dérogation visée par le projet de loi sous revue.

Dans cette dernière hypothèse, le paragraphe 2 de l'article 2 est à libeller comme suit:

„2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1er, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.“

*Amendement 3*

Cet amendement précise qu'il s'agit bien des seuls quotas du secteur de l'aviation. Le Conseil d'Etat approuve cette précision.

*Amendement 4*

Par cet article nouveau, les membres de la commission parlementaire prévoient de donner aux dispositions un effet rétroactif à partir du 24 avril 2013 et ceci pour des raisons de cohérence avec le droit européen.

Etant donné que les dispositions introduites par le projet de loi sous avis ne créent pas d'obligations nouvelles, qu'elles ne lèsent pas des droits individuels, mais qu'au contraire, elles instaurent pendant une certaine durée un régime plus favorable pour les exploitants d'aéronefs, le Conseil d'Etat peut y marquer son accord.

Il propose la rédaction suivante pour la deuxième phrase de l'article 4:

„Ces dispositions produisent leurs effets à partir du 24 avril 2013.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 18 juin 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

6547/06



**N° 6547<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

**PROJET DE LOI****dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(3.7.2013)

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

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés par Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures le 4 mars 2013. Il était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre des Salariés a remis le 8 mars 2013 son avis relatif au projet de loi sous rubrique et la Chambre de Commerce en date du 6 mai 2013.

L'avis du Conseil d'Etat date du 30 avril 2013.

Lors de la réunion du 17 avril 2013, la Commission du Développement durable a désigné Monsieur Marcel Oberweis comme rapporteur du projet de loi. Elle a entamé l'examen du texte du projet de loi et de l'avis de la Haute Corporation y afférent le 22 mai 2013 et a adopté une série d'amendements parlementaires suite à cet avis en date du 4 juin 2013.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat en relation avec ces amendements est parvenu à la Chambre le 18 juin 2013 et a été analysé par la Commission du Développement durable en date du 26 juin 2013.

Le présent rapport a été adopté le 3 juillet 2013.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi vise à déroger temporairement au régime d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour ce qui est des vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne. Ce projet de loi s'inscrit dans le cadre des efforts du Parlement européen et du Conseil afin d'établir un mécanisme de marché mondial des émissions dans le secteur de l'aviation.

Le projet de loi a pour objet de transposer la décision n° 377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté. Cependant, au regard de la durée de la procédure législative, dans un souci de célérité et étant donné l'importance de ces mesures pour les

exploitants d'aéronefs, le projet de loi a été déposé avant même l'achèvement de la procédure d'adoption de la décision européenne. Le SCEQE constitue le premier système international de plafonnement des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et des autres gaz à effet de serre dans les entreprises au niveau européen.

Le but préconisé de cette dérogation est d'aboutir lors de la prochaine réunion de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à une régulation mondiale des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation.

A cet effet, le projet de loi sous rubrique propose de suspendre l'application des mesures visant à assurer le respect des obligations imposées aux exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à destination et en provenance des pays hors UE dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Ainsi aucune mesure ne sera prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs qui ne se soumettent pas aux exigences de la directive, applicables avant le 1er janvier 2014 et ceci pendant les années civiles 2010, 2011 et 2012.

Par conséquent, tous les exploitants d'aéronefs qui ont réalisé des activités aériennes relevant de la directive entre de tels aéroports en 2011 et en 2012 sont invités à respecter les exigences en matière de surveillance, de déclaration et de vérification. Pour le 30 avril 2013, tous les exploitants d'aéronefs qui ont effectué de tels vols en 2012 sont invités à restituer les quotas ou crédits internationaux se rapportant aux émissions provenant de ces vols.

La proposition de décision du Parlement européen et du Conseil en date du 20 novembre 2012 vise notamment à lutter contre le changement climatique et d'améliorer les chances d'un résultat positif lors de la prochaine assemblée générale de l'OACI en novembre 2013.

\*

### III. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Après avoir analysé le projet de loi, la Chambre de Commerce est en mesure de donner son approbation. Elle salue même l'initiative de l'Union européenne de déroger à la directive SCEQE afin d'améliorer les chances d'élaborer au sein de l'OACI un mécanisme de marché mondial pour les émissions provenant de l'aviation internationale.

La Chambre des Salariés a marqué son accord relatif au projet de loi.

\*

### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 30 avril 2013, le Conseil d'Etat se demande si les dérogations au régime de la loi modifiée du 23 décembre 2004 s'appliquent aussi à l'année en cours. Il prend acte de la volonté du projet de décision européenne d'éviter des distorsions de concurrence au niveau de l'aviation internationale avant même l'achèvement de la procédure d'adoption de cette décision.

Néanmoins, le Conseil d'Etat insiste à ce que le projet de loi sous rubrique ne soit adopté avant l'entrée en vigueur de ladite décision du Parlement européen et du Conseil, alors que l'avis se base sur une décision provisoire du 7 avril 2013. La Haute Corporation refuserait de donner dispense du second vote constitutionnel si cette condition n'était pas remplie.

Suite à l'introduction des amendements parlementaires du 5 juin 2013, le Conseil d'Etat a publié son deuxième avis complémentaire le 18 juin 2013. Après avoir constaté que la décision européenne précitée est entretemps entrée en vigueur et ceci depuis le 24 avril 2013, la Haute Corporation approuve les amendements à l'endroit des articles 1er et 3 et fait une proposition de texte pour la deuxième phrase de l'article 2, paragraphe 2 et pour la dernière phrase de l'article 4 du projet de loi.

Pour l'examen détaillé de l'avis du Conseil d'Etat, il est renvoyé au commentaire des articles.

\*

## V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 1er

Des progrès significatifs ont été accomplis en vue de l'adoption, lors de l'assemblée de l'OACI de 2013, d'un cadre facilitant la régulation mondiale des émissions dans le secteur de l'aviation. Afin de faciliter ces progrès, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant l'assemblée de l'OACI de 2013 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés hors de l'Union européenne. Ainsi, l'article 1er prévoit de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences résultant de la directive 2003/87/CE applicables avant le 1er janvier 2014 portant sur la déclaration des émissions vérifiées et sur la restitution correspondante de quotas provenant de vols à l'arrivée et au départ à destination et en provenance de tels aérodromes. Dans sa version initiale, l'article 1er se lisait comme suit:

*Art. 1er. Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences établies aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 et pour une activité à destination de ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays en dehors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et des territoires de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer des quotas à titre gratuit pour une telle activité en ce qui concerne l'année civile 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de telles quotas, ont retourné un nombre correspondant de quotas en vue de leur annulation.*

Lors de la procédure législative européenne, le texte de l'article 1er de la proposition de décision a été modifié pour des raisons de clarification. Quant au fond, rien n'a été modifié. La commission parlementaire décide de remplacer le texte de l'article 1er pour le rendre conforme à la décision n° 377/2013/UE, étant entendu que la référence à la date butoir du 27 mai 2013 reflète le bout de phrase suivant de la décision européenne: „le trentième jour après l'entrée en vigueur de la présente décision“ et prend en considération la Convention européenne de Bâle du 16 mai 1972 sur la computation des délais. Ainsi, l'article 1er amendé se lira comme suit:

*Art. 1er. Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de la ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des Etats membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu le 27 mai 2013 au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 en vue de leur annulation.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec la teneur de cet article.

### Article 2

L'article 2 prévoit d'annuler les quotas qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont retournés. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

*Art. 2. Tous les quotas de 2012 pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l'article 1er qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été retournés, sont annulés.*

Lors de la procédure législative au niveau communautaire, le texte de l'article 2 a été modifié et complété pour des raisons de clarification. La commission parlementaire décide donc d'amender l'article 2 du projet de loi à l'instar de la formulation de la décision n° 77/2013/UE. Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont restitués sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la décision de dérogation temporaire et afin de garantir le respect de l'article 5ter, paragraphe 1er de la

loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (article 3<sup>quinquies</sup>, paragraphe 1er de la directive 2003/87/CE telle que modifiée). L'article 2 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante:

*Art. 2. 1. Tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1er, sont annulés par l'autorité compétente.*

*2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Dans la mesure où le nombre réduit de ces quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1er mai 2013, le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 2 reprend une disposition du règlement européen destinée aux Etats membres. Il considère que soit l'autorité compétente du Luxembourg a déjà mis aux enchères le nombre de quotas du secteur de l'aviation pour 2013, alors cette phrase est superflue et à omettre, soit tel n'a pas été fait avant le 1er mai 2013, alors il suffit de mentionner que le nombre de quotas du secteur de l'aviation, à mettre aux enchères en 2013, soit adapté en fonction de la dérogation visée par le projet de loi sous revue. Dans cette dernière hypothèse, la Haute Corporation suggère de libeller le paragraphe 2 de l'article 2 comme suit:

*„2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1er, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.“*

Les membres de la Commission décident de retenir le libellé suggéré par le Conseil d'Etat à l'endroit du paragraphe 2 de l'article 2, alors qu'une mise aux enchères n'est pas intervenue.

### Article 3

L'article 3 prévoit que, afin d'éviter des distorsions de concurrence, la dérogation temporaire s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont retourné tous les quotas qui ont été alloués à titre gratuit pour de telles activités en 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit:

*Art. 3. Les quotas annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.*

Pour ce qui est de l'article 3, un amendement s'impose en raison du fait que la décision n° 377/2013/UE précise qu'il s'agit des quotas du secteur de l'aviation; cette précision ne figurait pas dans le projet de loi initial. L'article 3 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante:

*Art. 3. Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat marque son accord avec la teneur de cet article.

### Introduction d'un article 4 (nouveau)

Le projet de loi est complété par un article 4 ayant la teneur suivante:

*Art. 4. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions prennent effet rétroactivement à partir du 24 avril 2013.*

Pour des raisons de sécurité juridique, le législateur européen a entrepris toutes les démarches pour veiller à une application de la décision de dérogation le plus rapidement possible. Pour des raisons de cohérence avec le droit communautaire, il importe donc de donner un effet rétroactif à la loi. Bien que l'article 2 du Code civil stipule que „La loi ne dispose que pour l'avenir; elle n'a point d'effet rétroac-

tif.“, les juridictions administratives et judiciaires ont eu l’occasion de juger que dans certains cas, le législateur peut conférer à une loi une entrée en vigueur rétroactive.

Dans son avis complémentaire et étant donné que les dispositions introduites par le projet de loi ne créent pas d’obligations nouvelles, qu’elles ne lèsent pas des droits individuels, mais qu’au contraire, elles instaurent pendant une certaine durée un régime plus favorable pour les exploitants d’aéronefs, le Conseil d’Etat peut marquer son accord, tout en proposant la rédaction suivante pour la deuxième phrase de l’article 4:

„*Ses dispositions produisent leurs effets à partir du 24 avril 2013.*“

Les membres de la Commission décident de suivre la suggestion du Conseil d’Etat.

\*

## VI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

\*

### PROJET DE LOI

#### **dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre**

**Art. 1er.** Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d’échange de quotas d’émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n’est prise à l’encontre des exploitants d’aéronefs en ce qui concerne les exigences aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de la ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d’aérodromes situés dans des pays hors de l’Union européenne qui ne sont pas membres de l’AELE, des dépendances et territoires des Etats membres de l’EEE ou des pays ayant signé un traité d’adhésion avec l’Union européenne, lorsque ces exploitants d’aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l’année 2012 ou, s’ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu le 27 mai 2013 au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l’aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d’une telle activité sur la base de l’année de référence 2010 en vue de leur annulation.

**Art. 2.** 1. Tous les quotas du secteur de l’aviation de 2012 qui n’ont pas été délivrés ou, s’ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l’article 1er, sont annulés par l’autorité compétente.

2. Eu égard à l’annulation visée au paragraphe 1er, un nombre réduit de quotas du secteur de l’aviation au titre de l’année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l’aviation en circulation dans l’Union européenne. Le nombre de quotas du secteur de l’aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.

**Art. 3.** Les quotas du secteur de l’aviation annulés en application de l’article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d’utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.

**Art. 4.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions produisent leurs effets à partir du 24 avril 2013.

Luxembourg, le 3 juillet 2013

*Le Rapporteur,*  
Marcel OBERWEIS

*Le Président,*  
Fernand BODEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6547/07

**N° 6547<sup>7</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

---

**PROJET DE LOI**

**dérogant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE  
DES SALARIES AU MINISTRE DELEGUE AU DEVELOPPEMENT DURABLE  
ET AUX INFRASTRUCTURES**

(25.6.2013)

Monsieur le ministre délégué,

Par lettre du 19 juin 2013, vous avez soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

Par la présente, nous avons l'honneur de vous informer que le projet sous rubrique n'appelle pas de commentaire de la part de notre Chambre professionnelle et que nous y marquons notre accord.

Veillez agréer, Monsieur le ministre délégué, l'expression de notre très haute considération.

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING



CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6547/08

**N° 6547<sup>8</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

---

---

**PROJET DE LOI****dérogant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(26.6.2013)

L'objet des amendements au projet de loi n° 6547 dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, lequel la Chambre de Commerce a avisé en date du 6 mai 2013, est de transposer la décision 377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE (ci-après la „Décision“). En fait, le projet de loi initial anticipait la Décision qui est entretemps entrée en vigueur. Les amendements au projet de loi initial assurent la transposition fidèle et complète de la Décision en droit national.

Dans son avis du 6 mai 2013, la Chambre de Commerce a salué la dérogation temporaire, permettant ainsi qu'aucune mesure, et notamment aucune sanction, ne soit prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs qui ne se conforment pas aux exigences de la directive en matière de déclaration des émissions, en ce qui concerne les vols à destination ou en provenance de l'Union européenne, des dépendances, et des territoires des Etats membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne. Le projet de loi sous avis permet d'instaurer, pendant une certaine durée, un régime plus favorable pour les vols à destination ou en provenance de l'Union européenne et de restaurer le jeu de concurrence, notamment envers les exploitants d'aéronefs desservant les aéroports situés en dehors de l'Union européenne.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler à l'égard des amendements proposés.

\*

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

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6547

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 10/07/2013 12:43:01  
 Scrutin: 5  
 Vote: PL 6547 Quotas gaz à effet de  
 serre  
 Description: Projet de loi 6547

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

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	37	1	5	43
Procuration:	12	0	4	16
Total:	49	1	9	59

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

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

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

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

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

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

Le Président:

Le Secrétaire général:




Date: 10/07/2013 12:43:01	Président: M. Mosar Laurent
Scrutin: 5	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 6547 Quotas gaz à effet de serre	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 6547	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	37	1	5	43
Procuration:	12	0	4	16
Total:	49	1	9	59

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

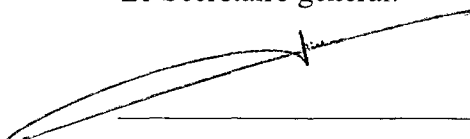
déi Lénk

M. Urbany Serge

Le Président:



Le Secrétaire général:



6547/09



**N° 6547<sup>9</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

---

**PROJET DE LOI**

**dérogant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

\* \* \*

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

(12.7.2013)

*Le Conseil d'Etat,*

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

**PROJET DE LOI**

**dérogant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre  
2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission  
de gaz à effet de serre**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 juillet 2013 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 30 avril 2013 et 18 juin 2013;

*se déclare d'accord*

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

Ainsi décidé en séance publique du 12 juillet 2013.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

46



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 03 juillet 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 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
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
  - Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 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)
  - Rapporteur : Monsieur Ali Kaes
  - Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. 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, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth

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

Mme Isabelle Didier, M. Romain Diederich, M. Claude Franck, M. Dawid Gawlik, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 juin 2013**

Les projets de procès-verbal des réunions des 19 et 26 juin 2013 sont approuvés.

**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**

Suite à la présentation du projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au courrier électronique n°124601, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- le groupe parlementaire *déi gréng* regrette que le chapitre III « Points saillants de la réforme » ne mentionne aucunement la décision d'abroger les plans directeurs régionaux, décision pourtant importante et méritant donc sa place dans ledit chapitre. Les membres de la Commission opinent et décident d'y ajouter un paragraphe qui aura la teneur suivante :

***Abrogation des plans directeurs régionaux***

*Le volet des plans directeurs régionaux de la loi de 1999 n'a pas été suivi d'une mise en œuvre concrète et aucun projet de plan directeur régional n'a été élaboré depuis l'entrée en vigueur de cette loi. Dès lors, la commission parlementaire a décidé, dans sa majorité, de suivre l'avis du Conseil d'Etat et de supprimer dans la nouvelle loi un instrument qui n'a trouvé aucune application dans la pratique. En contrepartie, une disposition a été ajoutée dans le projet de loi afin de donner une base légale à la conclusion de conventions entre l'Etat et des communes.*

- pour plus de clarté, le point « 6. La procédure de modification des plans directeurs sectoriels et POS » de la page 7 du document sera modifié comme suit :

*Concernant la modification des plans directeurs, il importe de souligner qu'un plan ne doit pas être un instrument figé, mais qu'il doit pouvoir se développer dans le temps. Pour faire ainsi du plan directeur sectoriel un instrument plus souple et évolutif, il faut distinguer, d'un côté, entre les modifications qui sont le résultat de la mise en œuvre du plan directeur, comme par exemple la détermination d'un nouveau site et, de l'autre côté, des modifications ponctuelles. Tandis que les premières nécessiteront toujours le recours à la même procédure que celle utilisée pour l'adoption du plan, les deuxièmes*

**qui** sont des modifications **ayant** pour objet l'adaptation d'un plan directeur sectoriel sur un ou plusieurs points précis sans mettre en cause la structure générale ou les orientations et objectifs du plan directeur sectoriel concerné et sans aggraver les servitudes qu'il a introduites ni ajouter des servitudes nouvelles pour le domaine communal et les propriétés privées, **profiteront d'une procédure allégée.**

La loi révisée institutionnalisera le principe du suivi pour tous les plans directeurs. Le suivi a pour but d'accompagner la mise en œuvre du plan et d'apporter des corrections en cours de route et de vérifier si l'objectif défini par le plan a été atteint.

~~La nouvelle loi introduira une distinction entre une modification et une modification ponctuelle des plans directeurs sectoriels. Cette distinction est nécessaire afin de disposer d'une procédure allégée en cas d'une modification mineure rendue nécessaire par la mise en œuvre d'un plan.~~

- de même, le premier paragraphe de la page 9 prendra la teneur suivante :

Le Conseil d'Etat recommande dans le même contexte de renoncer aux **orientations qui lient les communes quant aux résultats à atteindre** qui, d'un côté sont considérés comme « orientations », et d'un autre côté sont désignés comme « obligatoires » quant aux résultats à atteindre. Ce terme « orientations » pose d'autres soucis aux yeux du Conseil d'Etat, car son champ sémantique varie d'un contexte à l'autre, à savoir selon qu'il est question des effets du programme directeur ou des plans directeurs sectoriels.

\*

Suite à un bref échange de vues, les membres de la commission parlementaire décident de reporter l'adoption du projet de rapport jusqu'à la prochaine réunion, qui se tiendra le 4 juillet courant à 14h00.

### **3. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au document parlementaire 6547<sup>6</sup>.

Ce projet de rapport ne soulève pas de commentaire de la part des membres de la Commission du Développement durable. Il est adopté à la majorité des membres présents, le groupe parlementaire DP votant contre et le groupe parlementaire *déi gréng* s'abstenant.

Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance publique.

### **4. 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 le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au courrier électronique n°124544.

Monsieur le Rapporteur propose en outre de ne pas suivre le Conseil d'Etat dans ses suggestions de :

- compléter le tableau des projets d'infrastructure ferroviaire à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi du 10 mai 1995 en y ajoutant une colonne indiquant les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction, et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur ;
- modifier ledit tableau ajourné de sorte qu'il reflète les priorités d'investissements du Gouvernement ;
- transformer la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 en un alinéa nouveau prenant la teneur suivante : « *Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, les montants visés au tableau précité sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des prix de la construction.* »

Les membres de la Commission acquiescent et décident d'ajouter, à la page 6 *in fine*, un nouveau paragraphe ayant la teneur suivante :

*Les membres de la commission parlementaire décident de ne pas faire droit à la demande la Haute Corporation pour les raisons suivantes :*

- *il n'est pas coutume d'indiquer les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction ; l'autorisation donnée par le législateur pour une dépense spécifique étant ainsi clairement associée à un indice des prix de la construction donné ;*
- *une actualisation par projet des dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur est présentée semestriellement à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire de la Chambre des Députés ;*
- *les priorités d'investissement du Gouvernement sont reprises dans le programme gouvernemental, la stratégie de mobilité « MODU » ainsi qu'annuellement dans le projet de budget sous le volet « Fonds du Rail ».*

Il est par ailleurs procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- la Commission d'analyse des projets d'infrastructure ferroviaire a émis un avis favorable quant à la réalisation du projet sous rubrique, sous réserve que d'autres projets ferroviaires soient reportés dans le temps afin que l'enveloppe financière globale arrêtée par le Gouvernement pour les années à venir ne soit pas dépassée. A une question afférente, il est répondu qu'aucun projet ferroviaire ne sera annulé, mais que le calendrier de réalisation de certains projets sera adapté ;
- en ce qui concerne les nuisances sonores, les activités du nouveau site s'écarteront de la localité de Bettembourg et s'exerceront sur une plate-forme abaissée au niveau des rails de la gare de triage qui, du côté de la Ville de Dudelange, se trouve derrière la digue supportant l'autoroute A13 qui fait fonction d'écran antibruit. En outre, grâce à deux grandes grues portiques, l'activité des reachstackers, principale source de bruits, sera sensiblement réduite ;
- les mesures compensatoires afférentes au projet de loi porteront notamment sur l'hydrologie, la végétation détruite par le projet, ainsi que sur les émissions émanant des activités sur le site. La renaturation du ruisseau *Diddeléngerbaach* constituera l'élément principal des compensations écologiques.

\*

Le projet de rapport est ensuite adopté à la majorité des membres présents, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* s'abstenant.

Les membres de la commission parlementaire proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance publique.

## **5.            Divers**

A la demande du groupe parlementaire DP, une réunion jointe avec la Commission de la Culture sera convoquée pour le 23 septembre 2013 à 10h30. Au cours de cette réunion, la situation des Archives nationales sera abordée.

Luxembourg, le 12 juillet 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden







## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 26 juin 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juin 2013
2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
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)  
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes  
- Présentation du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Josée Lorsché, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis

M. Claude Franck, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Tom Braun, M. Henri Werdel, M. Marc Widong, de la Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois

M. François Benoy, de CFL-Multimodal

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur

\*

Présidence : M. Camille Gira, Vice-président de la Commission

\*

## **1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 12 juin 2013**

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

## **2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

Les membres de la commission parlementaire examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, avis datant du 18 juin dernier et émis à la suite de la série d'amendements parlementaires du 4 juin 2013.

Le Conseil d'Etat marque son accord à l'égard des amendements 1<sup>er</sup> et 3.

En ce qui concerne l'amendement 2, le Conseil d'Etat note que la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 2 reprend une disposition du règlement européen destinée aux Etats membres. Il considère que soit l'autorité compétente du Luxembourg a déjà mis aux enchères le nombre de quotas du secteur de l'aviation pour 2013, alors cette phrase est superfétatoire et à omettre, soit tel n'a pas été fait avant le 1<sup>er</sup> mai 2013, alors il suffit de mentionner que le nombre de quotas du secteur de l'aviation, à mettre aux enchères en 2013, soit adapté en fonction de la dérogation visée par le projet de loi sous revue. Dans cette dernière hypothèse, la Haute Corporation suggère de libeller le paragraphe 2 de l'article 2 comme suit :

*« 2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence. »*

Les membres de la Commission décident de retenir le libellé suggéré par le Conseil d'Etat à l'endroit du paragraphe 2 de l'article 2.

Pour ce qui est de l'amendement 4, il prévoit de donner aux dispositions de la future loi un effet rétroactif au 24 avril 2013 et ceci pour des raisons de cohérence avec le droit européen. Etant donné que les dispositions introduites par le projet de loi ne créent pas d'obligations nouvelles, qu'elles ne lèsent pas des droits individuels, mais qu'au contraire, elles instaurent pendant une certaine durée un régime plus favorable pour les exploitants d'aéronefs, le Conseil d'Etat peut y marquer son accord, tout en proposant la rédaction suivante pour la deuxième phrase de l'article 4

*« Ces dispositions produisent leurs effets à partir du 24 avril 2013. »*

Les membres de la Commission décident de suivre la suggestion du Conseil d'Etat

\*

Monsieur le Rapporteur est chargé de rédiger son projet de rapport, en vue de son adoption le 3 juillet prochain.

### **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 le Rapporteur, ainsi que les responsables du Ministère et des CFL présentent le projet de loi sous rubrique. Pour les détails de cette présentation, il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'aux deux documents repris en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire en ajoutant un projet supplémentaire à la liste des projets inscrits à l'article 10. La loi précitée du 10 mai 1995 règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi. Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi sous rubrique vise à faire autoriser par le législateur, conformément à l'article 99 de la Constitution, la création d'un centre de logistique et le développement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. Le projet comprend tous les travaux préparatoires y compris l'ensemble des terrassements, des soutènements et de la stabilisation et de protections des sous-sols ainsi que les infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire et du terminal pour transports combinés. Le montant de cette loi de financement s'élève à 182.000.000 euros.

Le premier des deux documents repris en annexe a pour objet de situer le projet de construction dans son contexte global, à savoir celui de la politique de mobilité durable du Gouvernement et celui de la mise en place des corridors ferroviaires internationaux. Il montre en outre l'importance cruciale que revêt le projet pour l'économie du pays. Le second document présente quant à lui en détail l'aménagement de la plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange.

De l'échange de vues corrélatif à la présentation de ces documents, il peut être retenu les points saillants suivants :

- dans la mesure du possible, les trains de fret circulent en dehors des heures de pointe ;
- le taux de remplissage moyen de certains trains de fret, comme notamment celui reliant Trieste, est actuellement supérieur à 90% ;
- s'il est évident que le système d'autoroute ferroviaire est moins flexible que le transport routier classique, il faut cependant garder à l'esprit les importants problèmes de congestion sur les routes. L'autoroute ferroviaire dispose en l'occurrence d'un avantage compétitif non négligeable et apparaît comme une réponse à ces problèmes. Un autre point qui pourrait, de l'avis des responsables de CFL-Multimodal, jouer en faveur d'une utilisation accrue des trajets ferroviaires est la mise en place d'un système de péage autoroutier à l'échelle de l'Union européenne ;

- la clientèle de CFL-Multimodal est une clientèle très diversifiée, l'objectif principal de la société étant bien entendu de servir au mieux les intérêts de l'industrie luxembourgeoise ;
- des accords avec des opérateurs tiers permettent à CFL-Multimodal de desservir, de manière indirecte, des endroits très éloignés. Est notamment donné l'exemple de la plate-forme de Lübeck qui permet de rejoindre la Russie ou la Finlande ;
- le projet de construction de la nouvelle plate-forme multimodale fera l'objet de trois lois de financement successives. La première loi fait l'objet du présent projet de loi et comprend tous les travaux préparatoires ainsi que les infrastructures fixes de l'autoroute ferroviaire et du terminal pour transports combinés. La deuxième loi englobera les équipements techniques ainsi que le bâtiment administratif. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire à quelque 28.000.000 euros. La troisième loi prévoit, en cas d'insuffisance en places de stationnement pour conteneurs, la réalisation d'une construction de stockage de conteneurs sur six étages. Son montant est évalué au niveau d'avant-projet sommaire à 30.000.000 euros. Cette troisième loi sera probablement déposée quelques années après la mise en service du terminal. La date de dépôt sera fonction de l'évolution du trafic sur les futurs terminaux. A la question de savoir pour quelles raisons un seul projet global n'a pas été déposé, il est répondu que toutes les analyses nécessaires pour les deuxième et troisième phases de construction ne sont pas encore finalisées. Si l'on attendait la finalisation de ces études, un temps précieux serait perdu avant le début des travaux de la première phase. Or, il est très important de pouvoir être opérationnel en 2015, afin d'éviter de perdre des parts de marché ;
- afin d'éviter au maximum le trafic parasite dans les localités avoisinantes, une infrastructure à destination des chauffeurs des poids lourds fréquentant le site de la plateforme multimodale sera construite. Il est misé sur l'attractivité de ce futur site, qui comprendra des installations sanitaires, des possibilités de restauration, des facilités de repos avec motel, ainsi qu'une station de carburant « multiscartes » ;
- la renaturation du ruisseau *Diddeléngerbaach* constituera l'élément principal des compensations écologiques. La variante préconisée pour la déviation de la *Diddeléngerbaach* permet un aménagement dans un lit naturel qui est proche de la situation actuelle et qui constitue une nette amélioration par rapport au lit actuel entièrement bétonné ;
- les activités sur le site seront organisées de manière à éviter une extension du périmètre de l'actuelle zone SEVESO de la gare de triage. Le stockage des conteneurs avec matières dangereuses se fera de façon à pouvoir récupérer en cas de fuites ou d'accidents ces matières dans des cuves spéciales et d'éviter toute pollution des eaux de surface. L'entre-distance entre les conteneurs a été déterminée de manière à contrecarrer tout effet domino. Pour les détails graphiques du périmètre de la zone SEVESO, il est renvoyé à la page 31 de l'annexe 2 du présent procès-verbal ;
- il est porté à la connaissance des membres de la Commission qu'une étude a été réalisée par la société Luxcontrol, étude dans laquelle plusieurs solutions ont été envisagées afin de réduire au maximum les nuisances sonores pour les riverains. Les activités du nouveau site s'écartent de la Ville de Bettembourg et s'exercent sur une plate-forme abaissée au niveau des rails de la gare de triage qui du côté de la Ville de Dudelange se trouve derrière la digue supportant l'autoroute A13 qui fait fonction d'écran antibruit. Grâce à deux grandes grues portiques l'activité des reachstackers, principale source de bruits, particulièrement en marche arrière, dans la manutention des conteneurs sera largement réduite. Les bruits générés par les camions circulant sur

l'autoroute, voirie d'accès préférentiel vers la nouvelle plate-forme multimodale, seront soumis aux règles générales valables sur l'ensemble du réseau autoroutier. Dès que des seuils prédéfinis seront dépassés, des écrans antibruit seront érigés ;

- la conduite d'eaux usées du Syndicat responsable pour la gestion de la station d'épuration de Bettembourg et de la réalisation de toutes activités de recyclage et de gestion écologique (STEP) sera renouvelée. Cette conduite d'un diamètre de 1.100 millimètres sera en effet remplacée par une nouvelle conduite en un lieu où elle sera accessible pour les interventions d'entretien. L'actuelle conduite qui date de l'époque d'avant la construction du grand bassin de décharge de Burange étant surdimensionnée, une réduction de la section à des diamètres de 700 millimètres et de 800 millimètres suffit aux besoins d'écoulement futurs. Le nouveau tracé suit au sud de l'autoroute celui de la *Diddeléngerbaach* déviée, traverse l'autoroute par un fonçage et se place sous la voirie interne longeant la ligne ferroviaire vers Dudelange jusqu'à l'extrémité nord du site où elle rejoint la conduite existante. Pour les détails graphiques de cette nouvelle conduite d'eaux usées, il est renvoyé à la page 7 de l'annexe 2 du présent procès-verbal.

### Examen de l'article unique

L'article unique se propose de modifier le paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 précitée par l'ajout du projet relatif à l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange. En vue de pouvoir mettre en compte les hausses légales, il y a en outre lieu de faire correspondre le montant de l'enveloppe financière précitée à la valeur de l'indice semestriel des prix à la construction. Il convient d'inscrire cette précision au troisième alinéa du paragraphe 3 dudit article 10. L'évaluation financière du projet n° 29 se situe au coût de 182.000.000 euros au niveau de l'indice des prix à la construction valable au 1er octobre 2012 (indice 725,05).

Dans sa version initiale, l'article unique se lit comme suit :

**Article unique.** – *Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit :*

1. *Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est complété comme suit :*

« 29°	Ligne de Zoufftgen/frontière à Luxembourg ; aménagement d'une plate-forme multimodale à Bettembourg/Dudelange – Phase I : travaux préparatoires .....	182.000.000 € »
-------	---	-----------------

2. *Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :*

*« Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Celui repris sous 28° correspond à la valeur 685,44 de cet indice au 1er octobre 2010. Celui sous 29° correspond à la valeur 725,05 de cet indice au 1er octobre 2012. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité. »*

Le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à profiter de l'occasion de la présente modification de la loi de 1995 pour compléter le tableau des projets d'infrastructures

ferroviaires à l'article 10, paragraphe 3, alinéa 2 de la loi précitée du 10 mai 1995 en y ajoutant une colonne indiquant les coûts réévalués des dépenses d'investissement selon l'indice des prix de la construction, et de l'actualiser en indiquant par projet les dépenses déjà réalisées par le pouvoir adjudicateur. En outre, il se demande si le tableau ajourné ne devrait pas refléter les priorités d'investissements du Gouvernement.

Afin d'éviter toute discussion d'interprétation ultérieure, le Conseil d'Etat voudrait que la dernière phrase de l'alinéa 3 du paragraphe 3 devienne un alinéa nouveau prenant la teneur suivante :

*« Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, les montants visés au tableau précité sont adaptés semestriellement en fonction de la variation des prix de la construction. »*

\*

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

#### **4.            Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 3 juillet prochain.

Luxembourg, le 28 juin 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Vice-président,  
Camille Gira



## Nouveaux terminaux intermodaux Bettembourg-Dudelange

Société Nationale des  
Chemins de Fer  
Luxembourgeois



La logistique au cœur de la stratégie de développement



- La logistique: un secteur clé de la diversification économique



3 plateformes logistiques dédiées

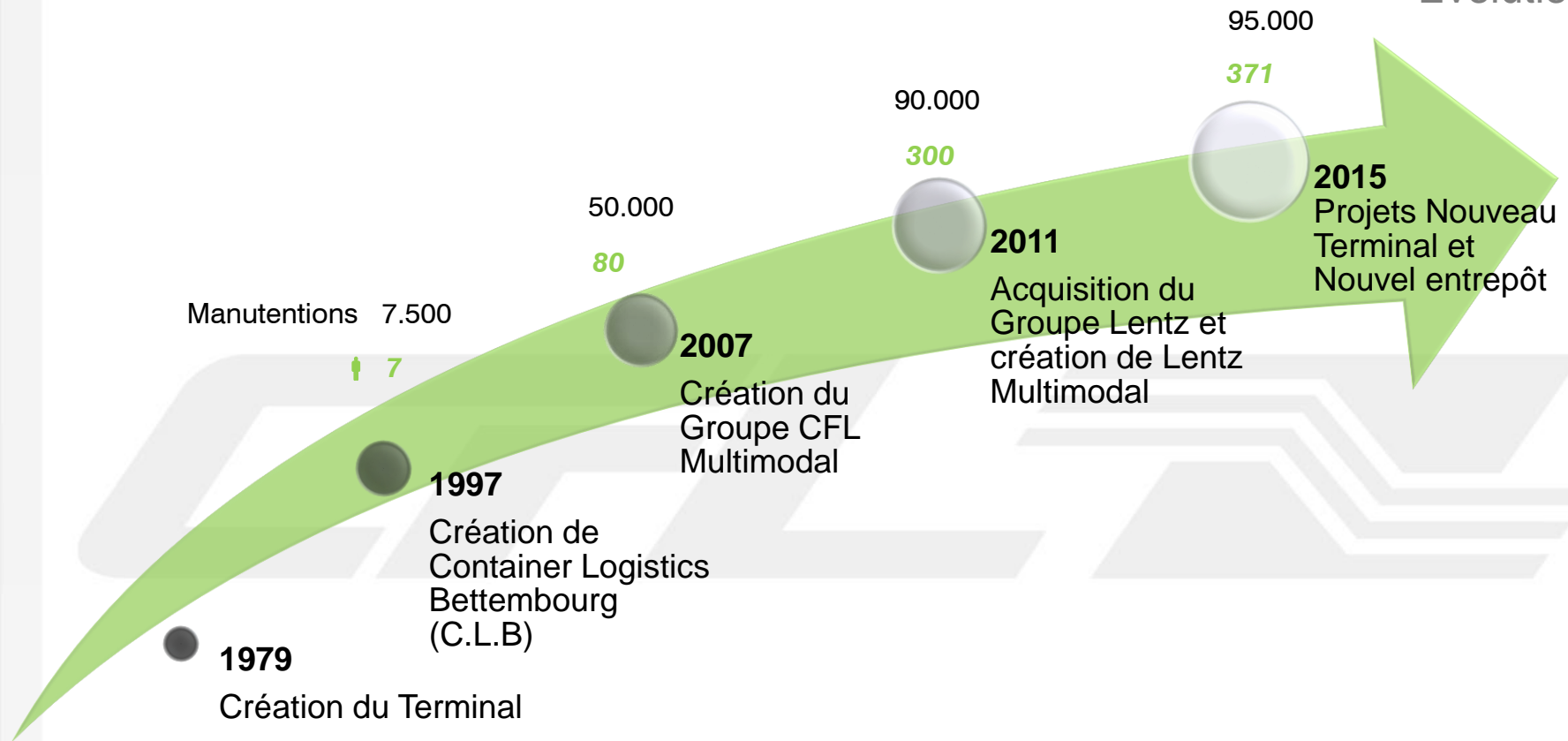
**Eurohub Sud  
(Ferroviaire /  
Multimodal)**



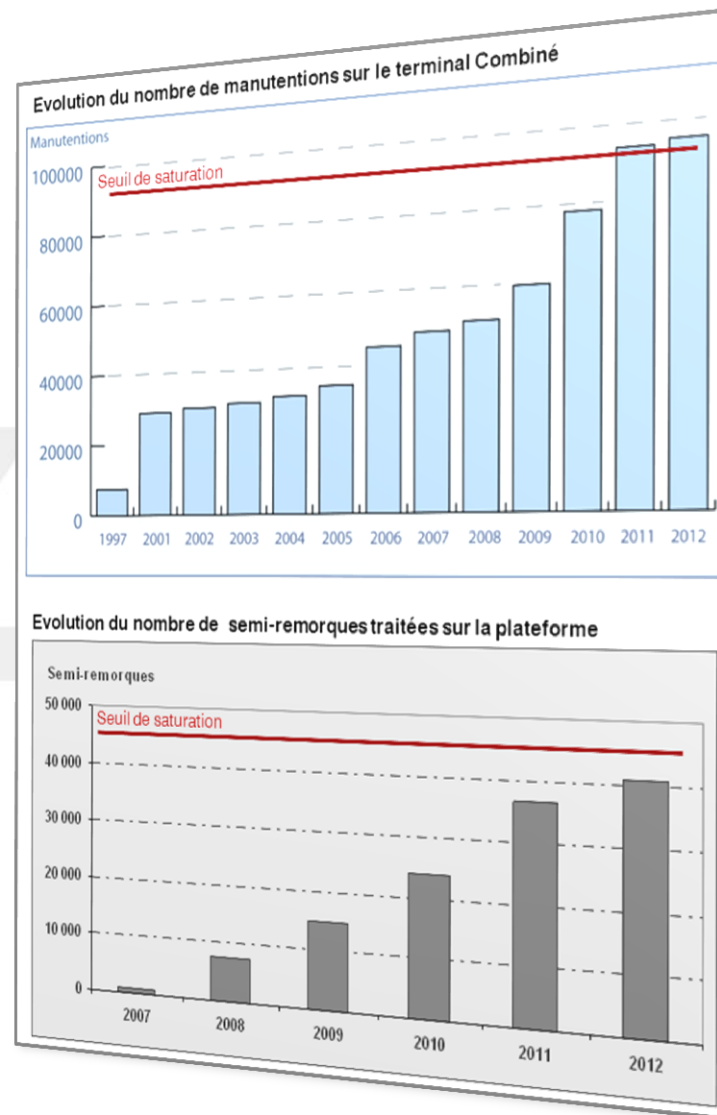
**Eurohub Centre  
(Aérien)**



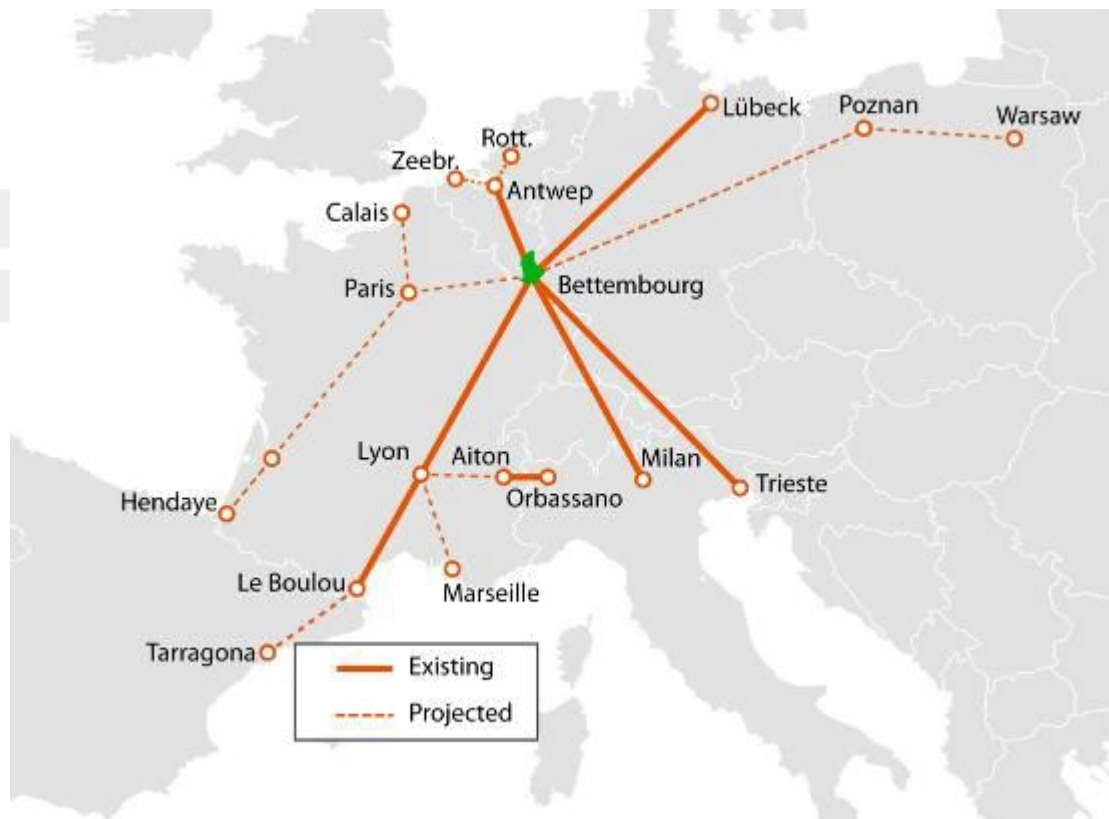
**Port de Mertet  
(Fluvial)**



- Gestion et exploitation du terminal intermodal
- Exploitation de la plateforme de l'Autoroute Ferroviaire
- Services techniques - maintenance des installations et équipements



- Connexion de Luxembourg:
  - Aux ports de la Mer du Nord, de la Baltique et de la Méditerranée
  - Aux principaux centres industriels européens
- Positionnement de Bettembourg au centre d'un réseau d'autoroutes ferroviaires européen en création

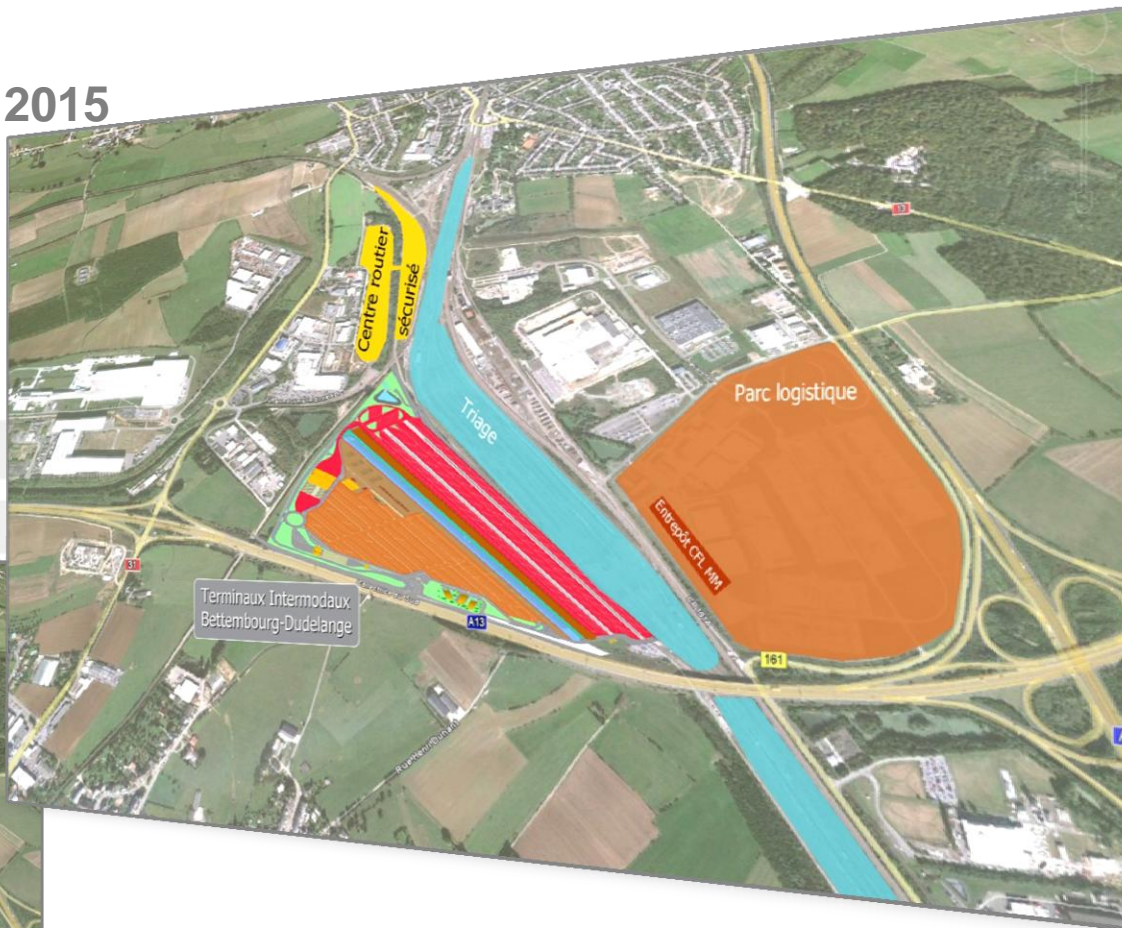


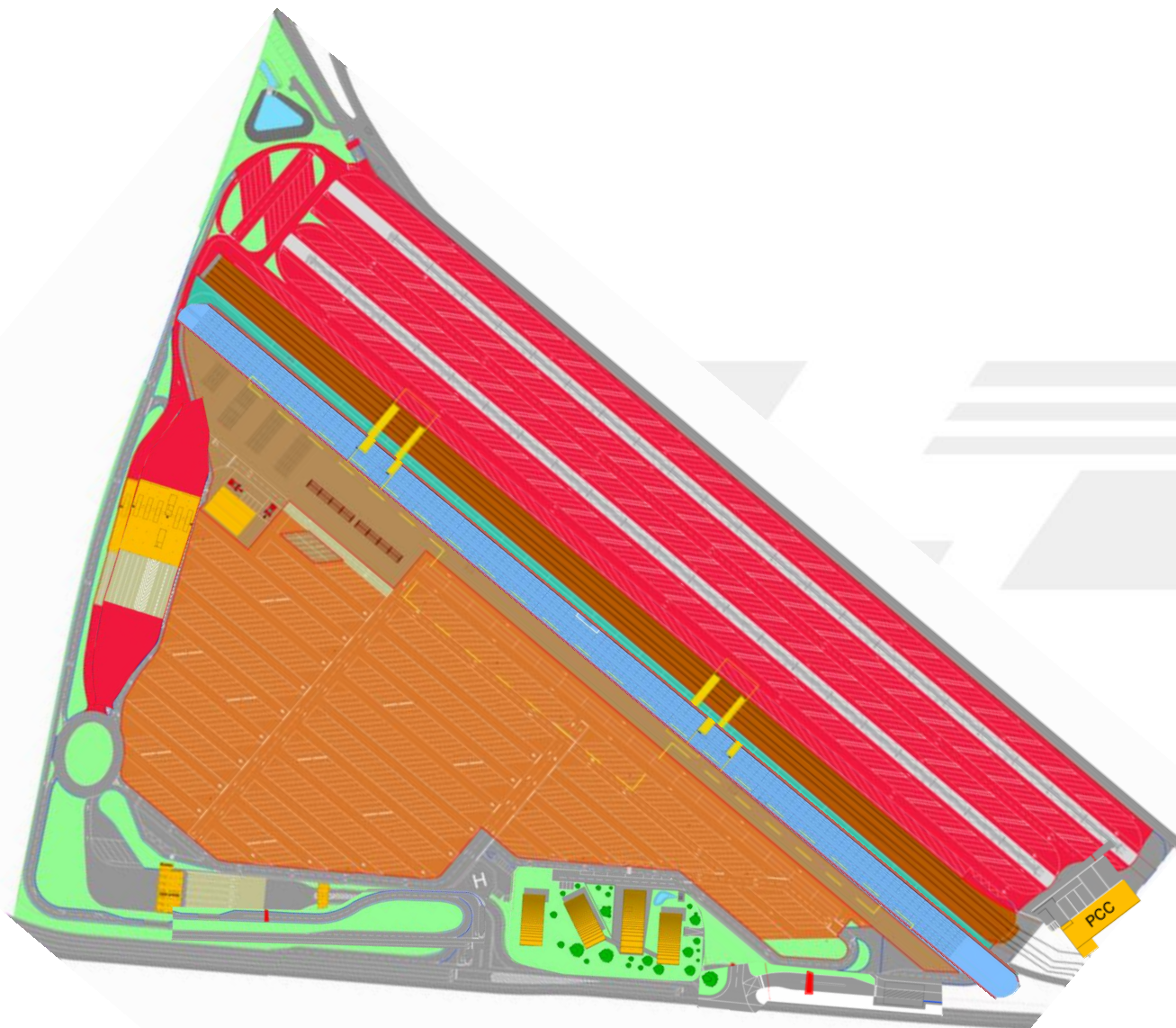
- Situation idéale sur les axes routier et ferroviaire existants
- Site unique sur le territoire luxembourgeois

2013



2015

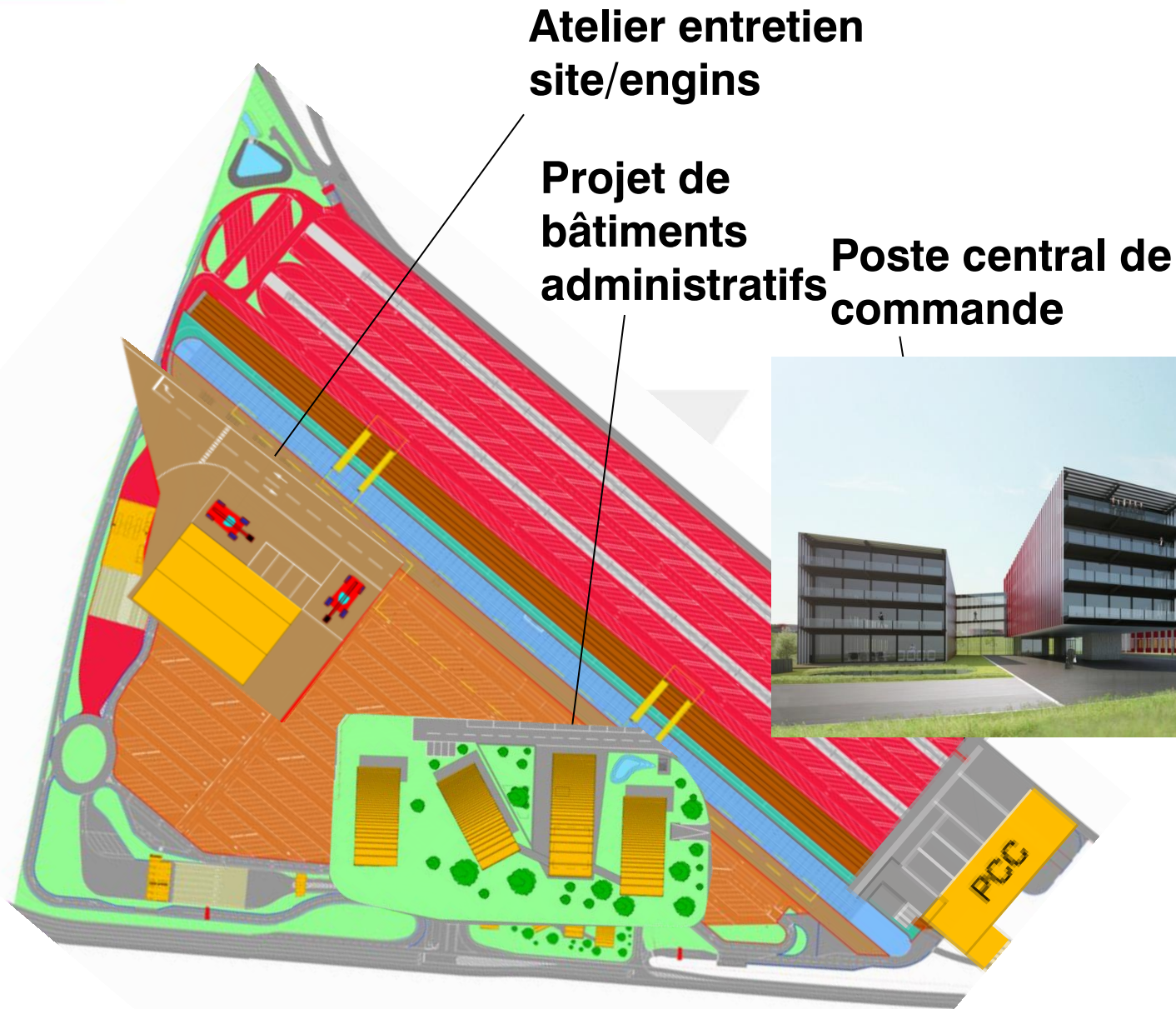


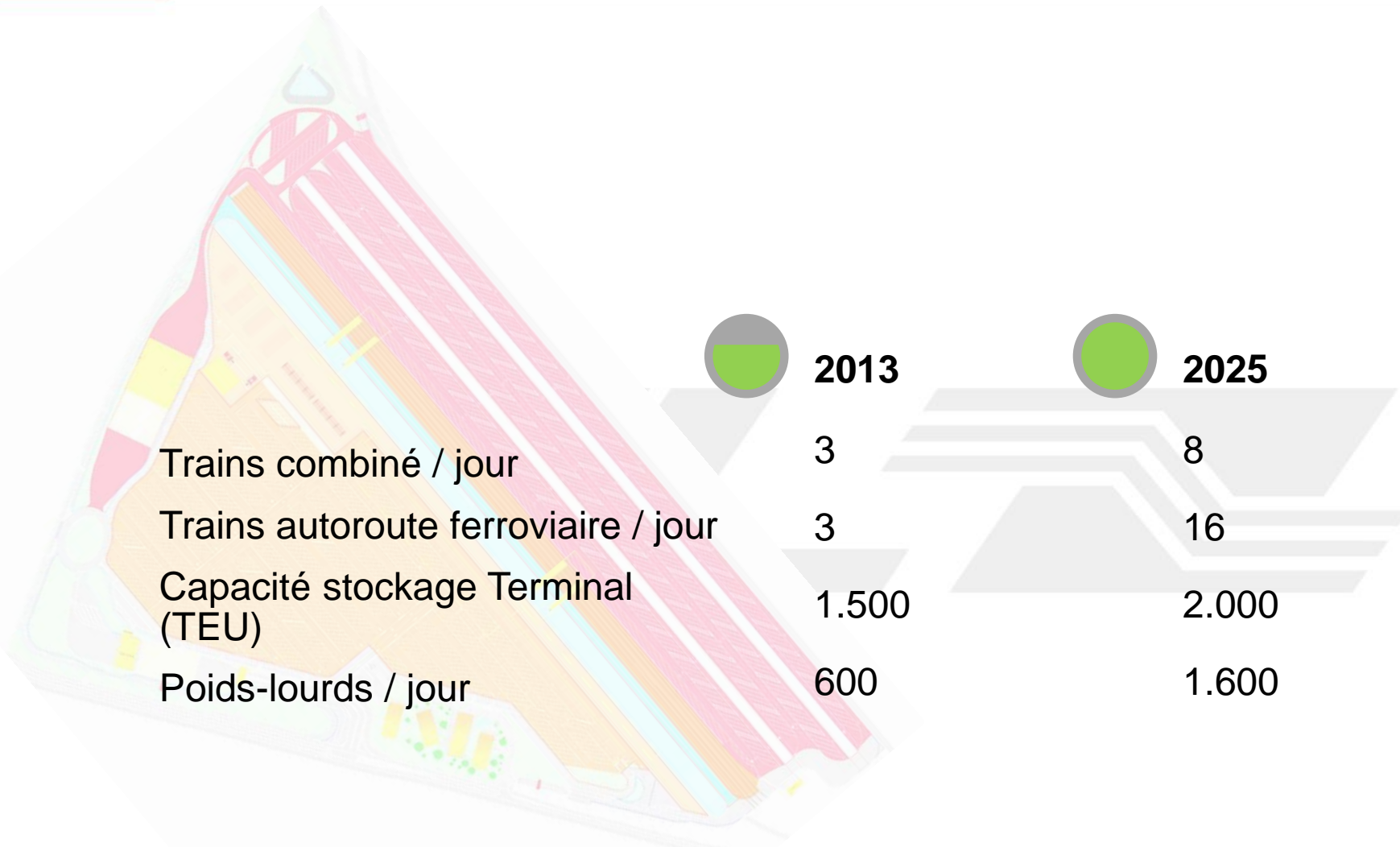


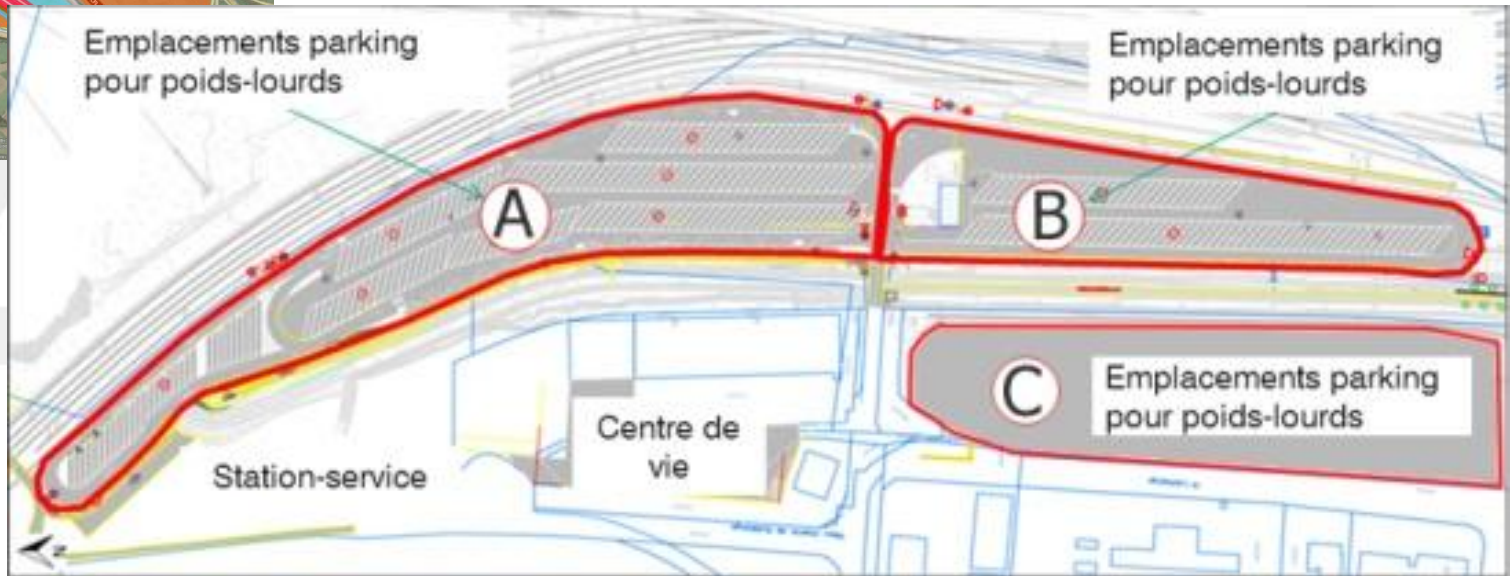
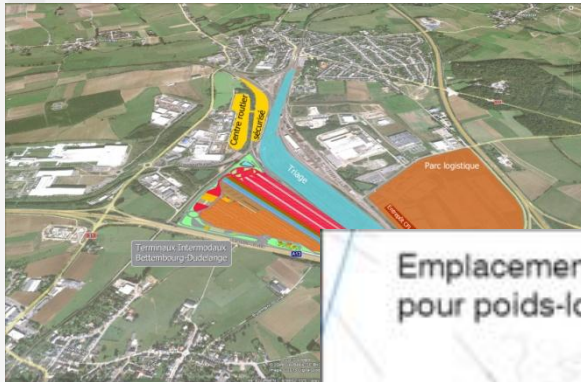
6547 - Dossier consolidé : 151











- Site sécurisé
- Environ 400 emplacements parking pour poids-lourds
- Site réservé aux usagers de l'Eurohub Sud



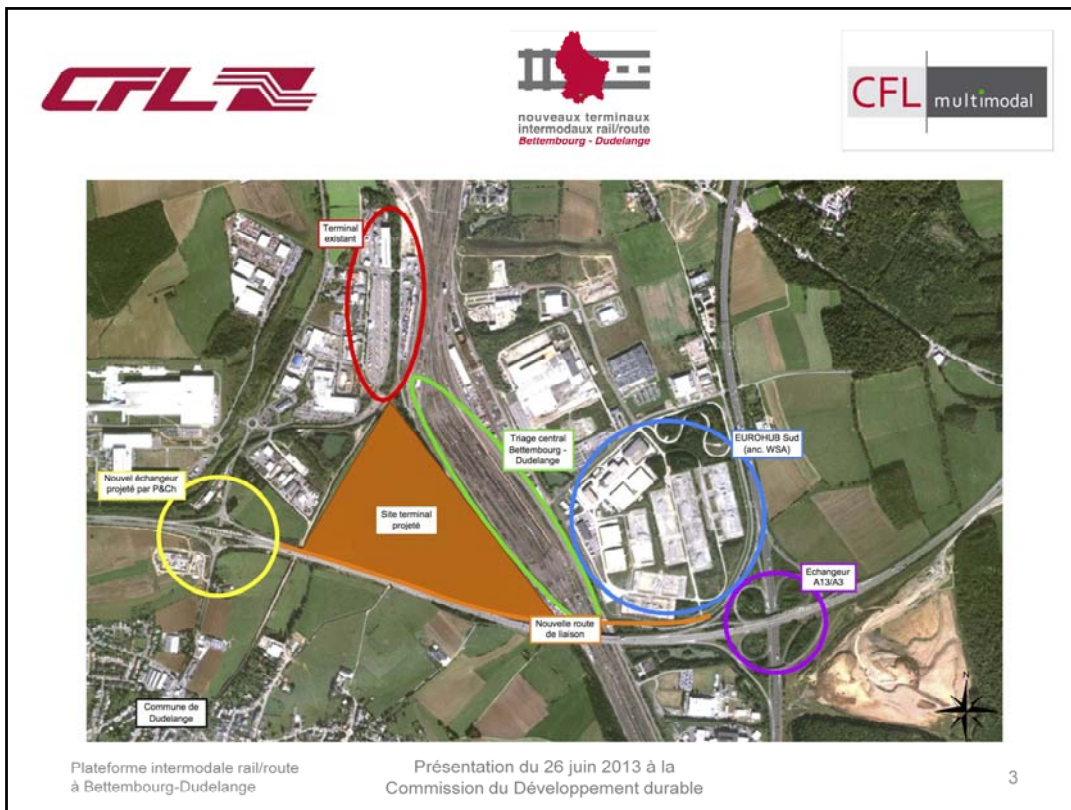


Cette diapositive montre le projet à l'état de l'APS avec deux voies Modalohr et un terminal pour transports combinés (conteneurs) comportant une partie sous l'emprise d'une grande grue et une partie à manutentionner par des reachstackers. L'entrée au site se fait par un grand giratoire. Les espaces de verdure, avec notamment la large bande entre la plateforme et la gare de triage, sont conçus de manière beaucoup trop généreuse.



Sur le plan des infrastructures ferroviaires la nouvelle plateforme est directement attenante à la gare de triage de Bettembourg. Cette proximité permet de profiter de voies pour le garage, la composition et le rangement des trains accédant au ou quittant la nouvelle autoroute ferroviaire. L'embranchement unique se fait par le sud par une seule voie qui s'ouvre sur un éventail de six voies, chaque fois une pour les terminaux des systèmes Modalohr et Cargobeamer et les quatre autres pour le terminal des transports combinés.

Sur le plan des infrastructures routières la nouvelle plateforme se trouve sur le croisement de deux autoroutes internationales, à savoir dans la direction nord-sud l'autoroute A3 venant de la Belgique pour se diriger vers la France et dans la direction est-ouest l'autoroute A13 assurant la liaison entre le bassin minier luxembourgeois et le bassin de la Sarre. Grâce à la croix de Bettembourg, point d'intersection de ces deux autoroutes, tous les trafics peuvent être dirigés vers l'échangeur de Dudelange Burange. Il sera donc possible d'accéder à la nouvelle plateforme multimodale sans devoir traverser une seule zone habitée, même périphérique.



Cette diapositive montre les infrastructures attenantes existantes et à réaliser:

- Au nord, en rouge, est indiqué le site actuel de l'autoroute ferroviaire. Ce site sera transformé en « truckstop », infrastructure à destination des chauffeurs des poids lourds fréquentant le site de la plateforme multimodale, et comprendra des installations sanitaires, une restauration, une aire de repos et station de carburant interne où les routiers peuvent s'approvisionner sans causer de gênes aux populations riveraines.
- A l'ouest en couleur jaune l'échangeur autoroutier de Dudelange/Burange qui sera entièrement réaménagé par les Ponts et Chaussées pour le rendre plus performant et plus sûr.
- Au Nord de la Collectrice du Sud (A13) en couleur orange la nouvelle voie de liaison, une route publique qui desservira à partir de l'échangeur de Dudelange/Burange tant la plateforme multimodale que le nouveau Centre Logistique et qui se raccordera ensuite au CR161, route étatique qui traverse la zone industrielle de Riedchen en direction de l'échangeur de Dudelange-Est.
- A l'est en mauve la Croix de Gasperich, point d'intersection des autoroutes A3 et A13, qui permettra aux camions accédant de n'importe quelle direction, d'accéder via l'échangeur de Dudelange-Burange et la nouvelle route de liaison tant à la plateforme multimodale qu'au centre logistique de la WSA.
- A l'est en bleu le site de l'ancienne WSA sur lequel sera réalisé un nouveau centre logistique, où les CFL exploiteront une grande halle et qui offrira des synergies avec la plateforme multimodale.

**CFL**

nouveaux terminaux  
intermodaux rail/route  
Bettembourg - Dudelange

CFL multimodal

**Déboisement et débroussaillage réalisé sur le site**

[autorisation MDDI accordée en date du 22 janvier 2013]

Plateforme intermodale rail/route à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

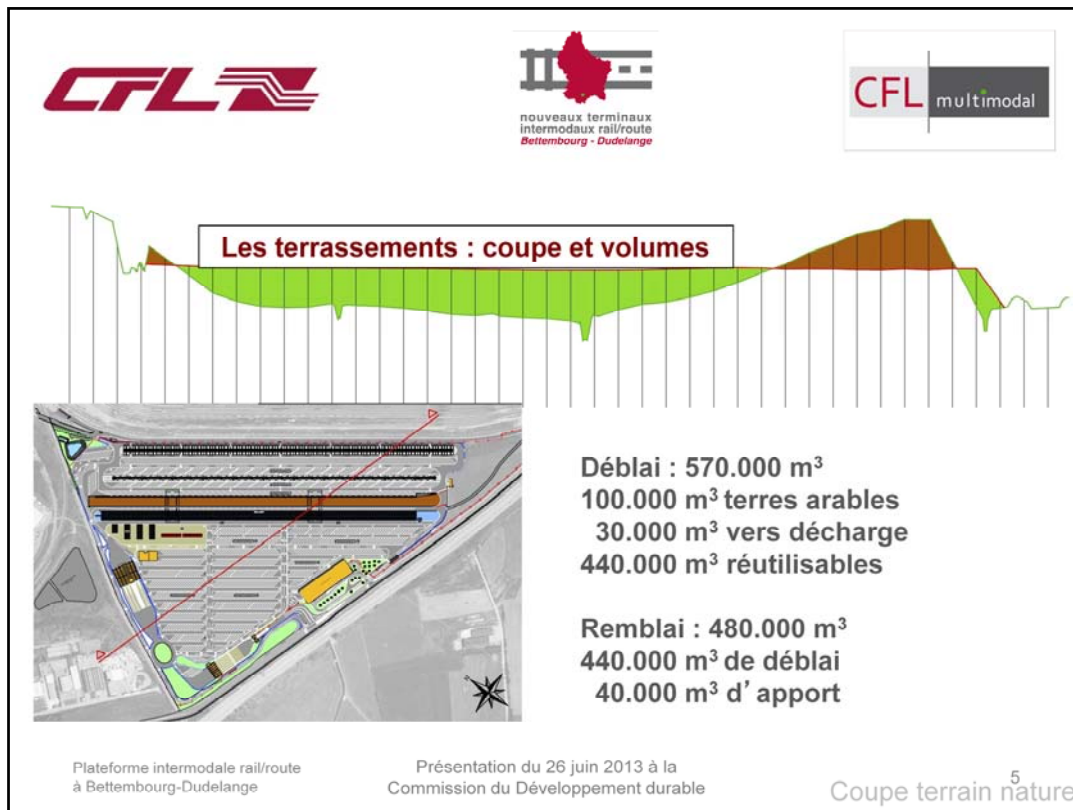
4

Sur cette photo aérienne sont indiqués les haies et les arbres qu'il faut enlever avant le démarrage des travaux:

- Les plantations le long de l'ancienne rivière et de la Didelengerbaach.
- Les plantations le long de la ligne ferroviaire vers Dudelange.
- Les plantations sur les talus de l'autoroute.
- Les plantations sur le talus le long de la gare de triage.
- Un sapinière de 53 ares

Les travaux sont actuellement en cours et il devrait être possible de respecter le délai allant jusqu'au 1<sup>er</sup> mars.

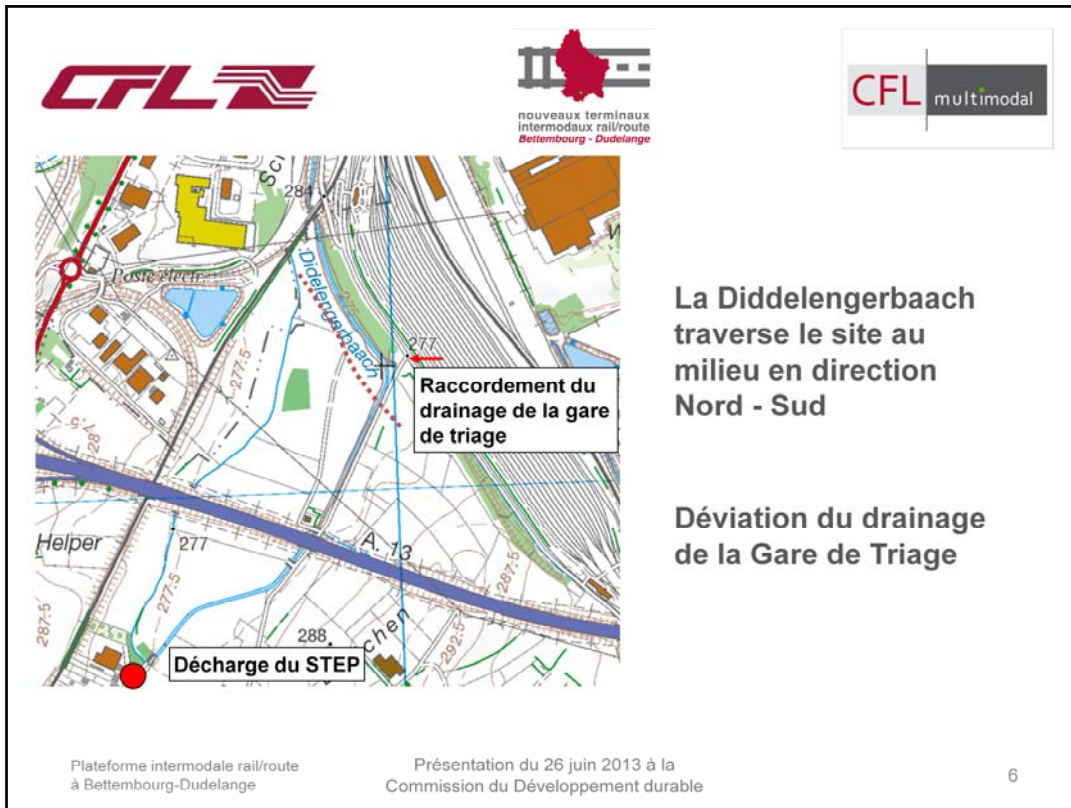




Cette diapositive montre une coupe à travers le terrain naturel tracée parallèlement à l'autoroute.

Une autre coupe, implantée en bordure directe de l'autoroute est représentée sur le plan de la route de liaison.

La diapositive donne les volumes de déblai et de remblai : on remarque que la quantité à évacuer vers la décharge a été fortement réduite, ce qui est le résultat d'une nouvelle expertise géotechnique, confirmée par le Service Géologique de l'Etat.

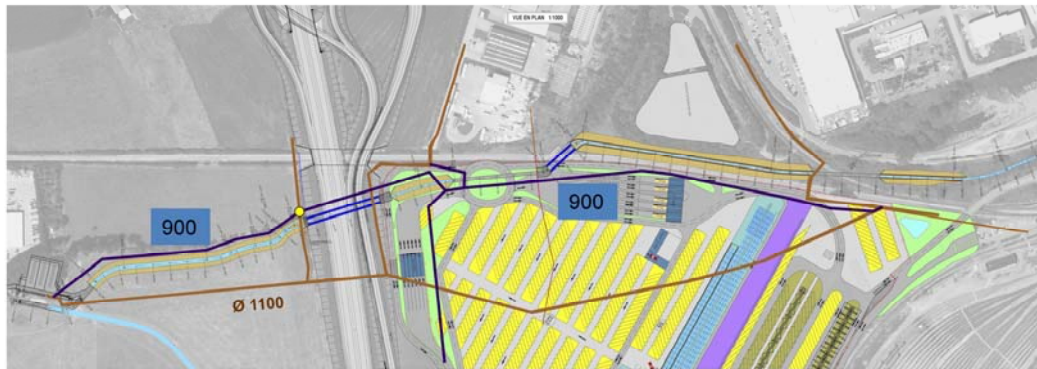


Sur cette diapositive on voit le tracé de la Diddelengerbaach, qui doit être déplacée en dehors du nouveau site.

Ceci a comme conséquence directe que la canalisation des eaux de surface en provenance de la gare de triage se déversant dans cette rivière au point marqué par la flèche rouge ne fonctionnera plus et que ces eaux doivent être évacuées par un nouvel ouvrage hydraulique (indiqué par la ligne bleue pointillée) logé dans la route interne longeant le bord du site pour rejoindre la rivière à l'extrémité Nord du site.

Cette diapositive montre également l'emplacement de l'ouvrage de décharge du Syndicat STEP, d'où part une canalisation pour eaux mixtes en direction de la station d'épuration de Bettembourg.

## Nouveau lit naturel de la Diddelengerbaach Nouvelle conduite d'eaux usées du STEP



Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

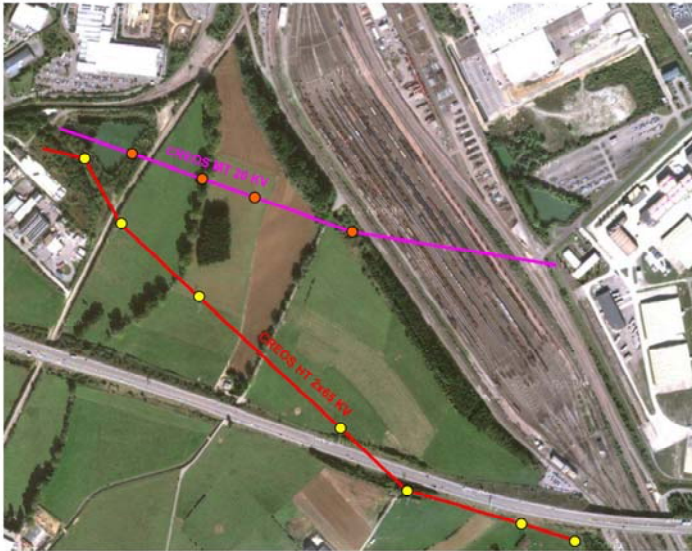
Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

7

Cette diapositive montre le nouveau tracé du lit naturel de la Diddelengerbaach déviée.

Est également représenté par une ligne bleue le tracé de la nouvelle conduite d'eaux mixtes du STEP. Comme la canalisation en place date du temps d'avant la construction de l'ouvrage de décharge, le diamètre de la nouvelle conduite pourra être diminué à un DN 700 jusqu'au point de raccordement avec la canalisation venant de l'Ouest et à un DN 800 pour la section restante de la canalisation déviée.

Pour des raisons de niveau le tracé de la nouvelle canalisation doit être choisi de manière à ne pas franchir la rivière. (un franchissement du tracé de la rivière est certes techniquement possible, mais exige une modification coûteuse de la sortie du bassin de décharge.)



Deux lignes aériennes  
de CREOS à déplacer:

1 ligne MT 20 KV  
1 ligne HT 2x65 KV

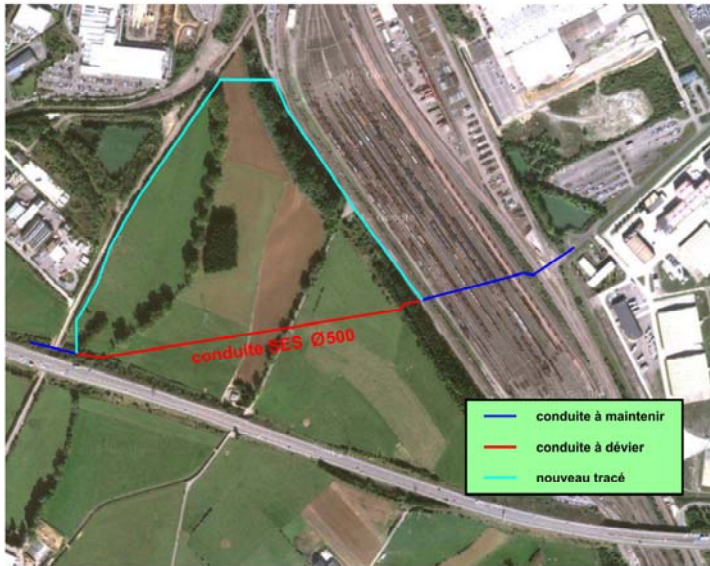
Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

8

Sur les 3 diapositives suivantes on montre le déplacement d'une partie des infrastructures gênantes traversant le site. D'autres infrastructures, comme les câbles des P&T et certaines conduites des Communes sont également à déplacer, mais sont plus difficiles à représenter en détail sur le format d l'extrait de carte choisi.

Sur cette diapositive on voit es deux lignes HT et MT existantes de CREOS



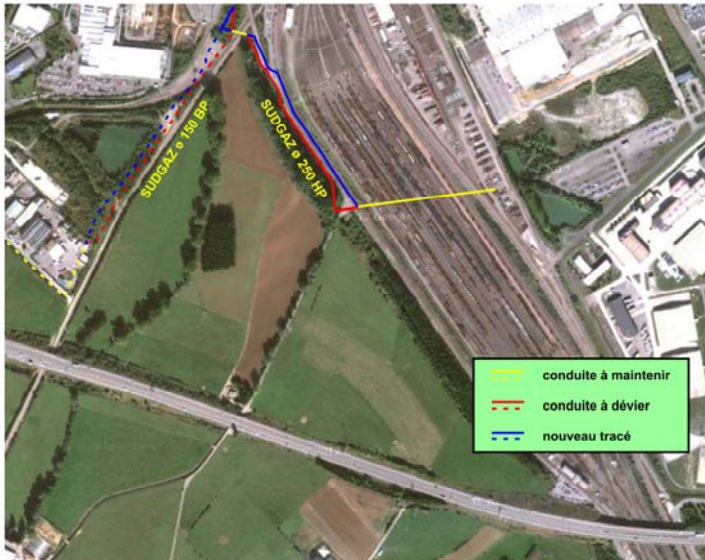
Déviation de la  
conduite Ø 500  
du SES (Syndicat  
des Eaux du Sud)

Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

9

Cette diapositive montre le tracé existant et le tracé futur de la conduite DN 500 de l'SES qui contourne le site par le Nord.



Déviation des conduites HP et BP de SUDGAZ

DN de BP porté de Ø 80 à Ø 150

Plateforme intermodale rail/route à Bettembourg-Dudelange

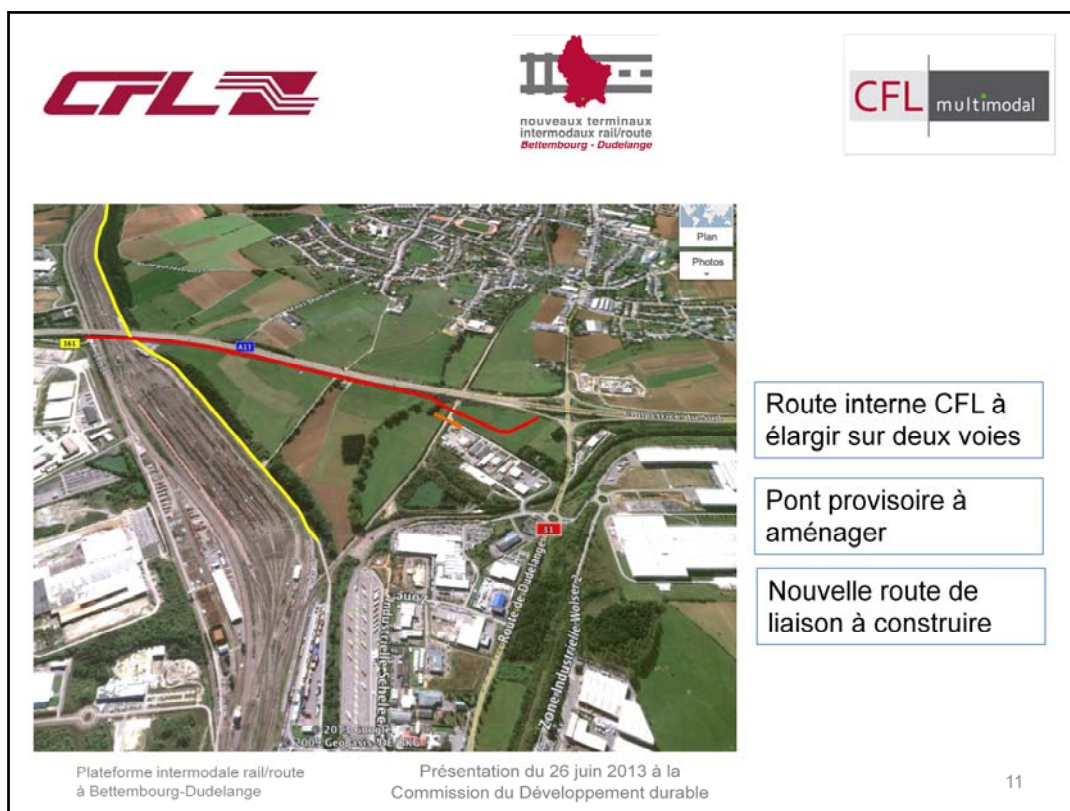
Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

10

Cette diapositive montre les tracés existants et futurs des conduites HP et BP de SUDGAZ.

La conduite existante de HP se trouve dans l'emprise de la future autoroute ferroviaire et doit être déplacée dans la nouvelle voie interne élargie à deux voies.

La conduite existante de BP se trouve dans l'emprise du lit naturel de la Didelengerbaach déviée et doit être déplacée vers l'Ouest. SUDGAZ profite de ces travaux pour porter le diamètre de DN80 à DN150.



Cette diapositive montre les accès au site de la nouvelle plateforme.

Actuellement le seul accès est le chemin rural prolongeant la rue Albert Schweitzer longeant la Didelengerbaach et passant sous l'autoroute A13 par un passage souterrain.

Pour **la desserte du chantier** deux accès nouveaux seront réalisés:

- L'élargissement de la route interne des CFL le long des voies. Cet élargissement sera de nature définitive.
- La construction d'un pont provisoire dans le prolongement de la voirie du Schéleck. Ce pont assure aussi la liaison entre la « base de vie » (installation de chantier) et les sites des travaux sur la plateforme à construire, permettant de réaliser cette infrastructure de manière à pouvoir rester en place pendant la durée totale des travaux.

Pour **la phase d'exploitation** l'accès au site se fera par une nouvelle route de liaison à aménager au nord de l'autoroute A13 entre l'échangeur de Dudelange/Burange et le CR161 aux abords de l'entrée vers le nouveau Centre Logistique.



Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

Cette diapositive montre une vue générale de la nouvelle plateforme intermodale. On y voit aussi l'échangeur autoroutier dans sa nouvelle configuration.





**Infrastructures routières :**

- Le carrefour d'entrée au site
- Le gate d'entrée
- Le gate du pesage et du contrôle gabarit
- Le parking

Plateforme intermodale rail/roule à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la Commission du Développement durable

Les infrastructures routières:

Choix du type du carrefour d'entrée au site. Critères: limiter l'emprise au sol, éviter toute gêne du trafic sur la route de liaison en cas de problèmes d'accès au site, par ex en cas de blocage du gate d'entrée (panne de courant), prévoir de la place pour les files d'attente, etc

Gate de contrôle visuel.

Gate d'entrée.

Gate gabarit.

Parking pour remorques et tracteurs.



**Infrastructures ferroviaires :**

- L' embranchement du site
- Le terminal pour conteneurs
- Les autoroutes ferroviaires

Plateforme intermodale rail/roue  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

Les infrastructures ferroviaires:

Zones pour le stockage des conteneurs avec matières dangereuses.

Embranchement du site : embranchement unique par le Sud.

Quatre voies pour les transports combinés.

Deux voies pour l'autoroute ferroviaire: un terminal Modalohr et un terminal Cargobeamer.



**Les Bâtiments :**

- L'atelier
- Le poste PCC (Poste Central de Commande)
- Le bâtiment administratif

Les trois bâtiments : l'atelier, le poste PCC, le bâtiment administratif.



## Le programme des travaux



Plateforme intermodale rail/route  
à Bettembourg-Dudelange

Présentation du 26 juin 2013 à la  
Commission du Développement durable

16

Le planning initial des travaux.



Plateforme Multimodale : Fiche financière	
Définition des travaux	Montants
<i>indice des prix de la construction d'octobre 2012 : 725,05</i>	
A Travaux préparatoires	80 115 320 €
B Travaux d'aménagement du site	83 612 836 €
C Coûts annexes : Taxes et assurances	85 000 €
D Acquisition et location de fonds - Mesures compensatoires	2 150 000 €
E Frais d'études et frais d'expertises	8 872 150 €
F Divers, imprévu et pour arrondir	7 164 695 €
Montant total hors TVA :	182 000 000 €

Le résumé des chapitres.



## Enveloppes financières des trois projets de loi

Objet de la répartition	Montant	Fonds du Rail	CFL TIB
1 <sup>ère</sup> loi de financement	182 000 000 €		
2 <sup>ème</sup> loi de financement	28 000 000 €		
3 <sup>ème</sup> loi de financement	30 000 000 €		
<b>Total</b>	<b>240 000 000 €</b>	<b>240 000 000 €</b>	<b>15 000 000 €</b>

Répartition de l'investissement total sur trois lois.

2<sup>ème</sup> loi : Le bâtiment administratif avec raccordements, l'assainissement et alimentation du site, la protection pour produits dangereux.

3<sup>ème</sup> loi : Le CTI.



# Merci de votre attention



## Menu des slides explicatifs

La route de liaison

Les infrastructures ferroviaires

Le carrefour d'entrée au site

L'atelier

Le pont provisoire

Le poste central de commande

La base de vie

Le bâtiment administratif

Le gate d'entrée au site

Les périmètres SEVESO

Le gate gabarit et pesage

Le réseau des pistes cyclables







Plan de situation et profil en long de la nouvelle route de liaison.

Sur le profil en long on voit à côté de la route de liaison (en rouge), le niveau du terrain naturel (en vert), le niveau de la plateforme (en mauve) et le niveau de l'autoroute (en brun).

Aux abords du carrefour d'entrée au site les profils en long de la voie de liaison et de la plateforme multimodale se confondent. Le niveau de l'autoroute dépasse celui de la plateforme de 4 – 5 mètres.

En s'approchant des infrastructures de la nouvelle autoroute ferroviaire la différence de hauteur entre l'autoroute et la plateforme multimodale augmente jusqu'à dix mètres.







**Le carrefour d'entrée au site :**

**Le carrefour en T remplace le carrefour giratoire**



Le carrefour retenu est celui en T fonctionnant avec des feux tricolores.

L'avantage de cette forme de carrefour est qu'elle est moins dévoratrice en emprises au sol, que toute gêne du trafic circulant sur la route de liaison par le trafic de desserte de la plateforme multimodale est exclue et que le stockage de camions sur les pistes de tourne à droite (en provenance de l'autoroute) est possible en cas de problèmes au gate d'entrée provoquant des reflux jusqu'à la route de liaison.

Le bâtiment administratif est raccordé par un 2<sup>ème</sup> carrefour réglementé par feux.

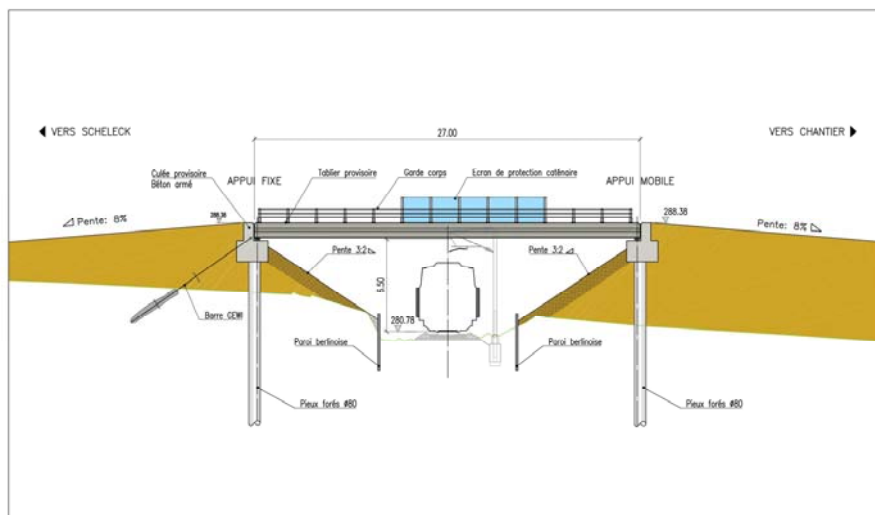
Trafic de poids lourds (PL) accédant au site ou en sortant à l'heure de pointe :

Trafic entrant : 106 PL / heure.

Sortie 1 : 65 PL / heure.

Sortie 2 : 41 PL / heure.

## Le pont provisoire



Le pont provisoire à 2 voies:

- Assure la liaison avec la base de vie.
- Evite des détours pour l'évacuation des terres excédentaires vers la décharge de Differdange.
- Sert d'acheminement des matériaux en provenance de l'échangeur de Dudelange/Burange.

Le tablier est mis à disposition par les Ponts et Chaussées.

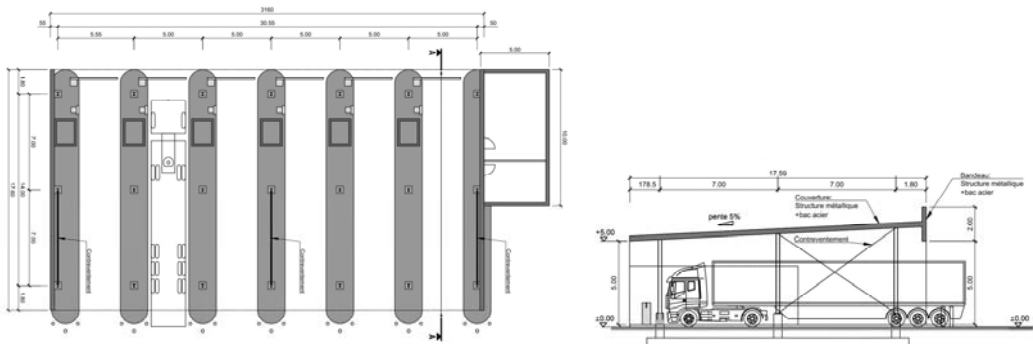
Les culées et les rampes d'accès sont réalisées par les CFL.



La base de vie:

- Bureau pour la direction des travaux.
- Locaux pour le laboratoire de chantier.
- Emplacement prévu pour les bureaux des entreprises.

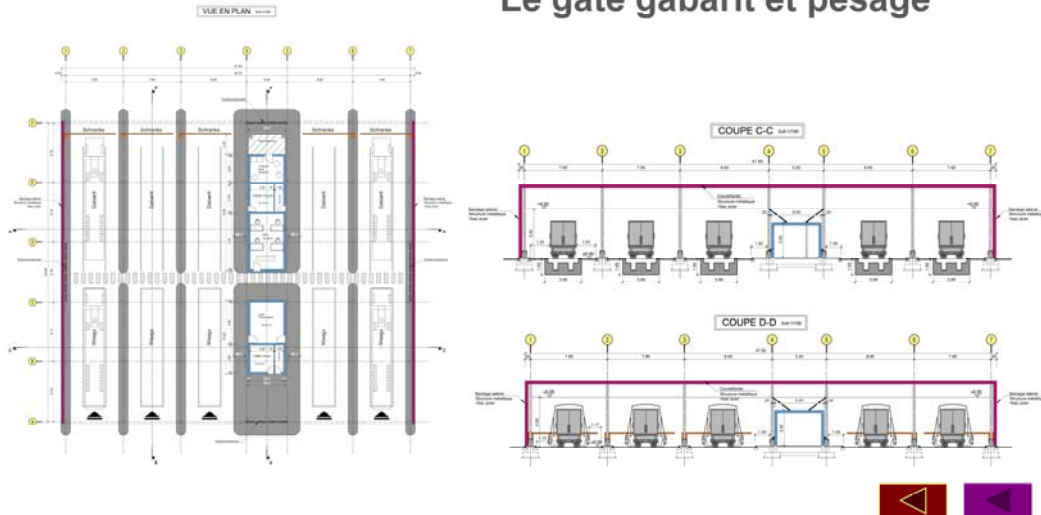
## Le gate d'entrée au site



Le gate d'entrée à six pistes.

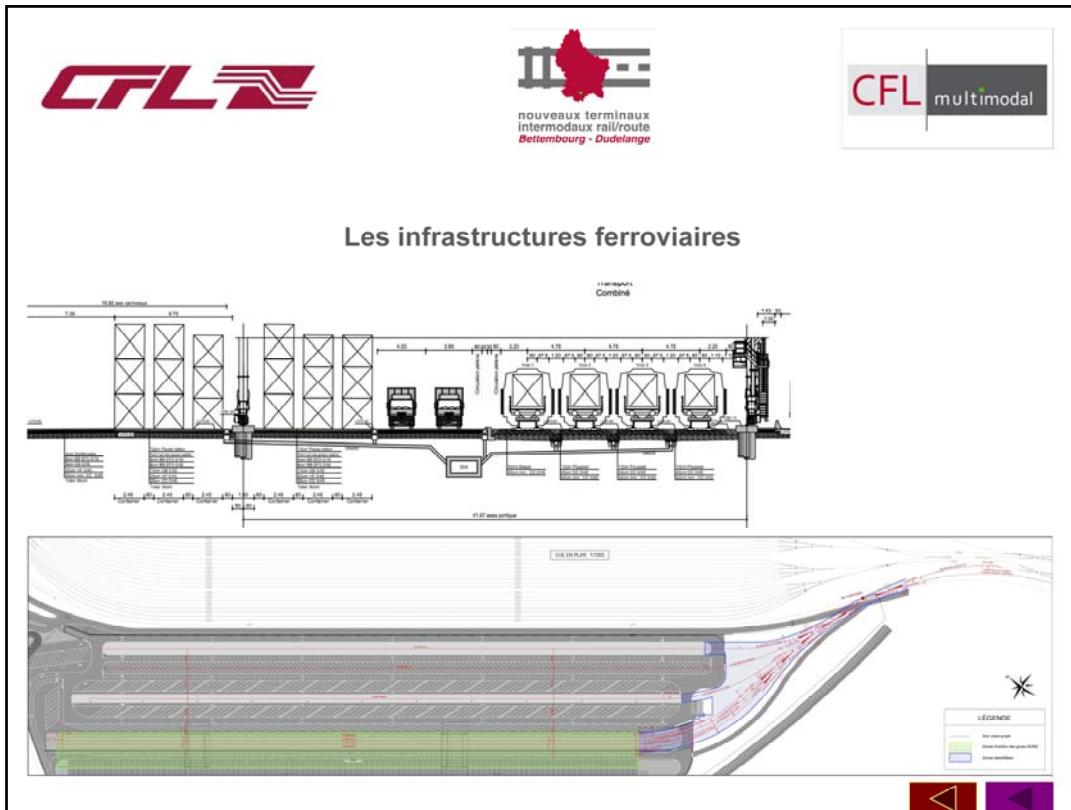
Certains couloirs seront équipés de postes d'enregistrement automatique.

## Le gate gabarit et pesage



Le gate de contrôle du gabarit et du pesage des camions. Installation pour accéder sur le toit des remorques pour faire des contrôles et/ou des interventions, comme la fermetures de couvercles, ou pour l'exécution des petites réparations.

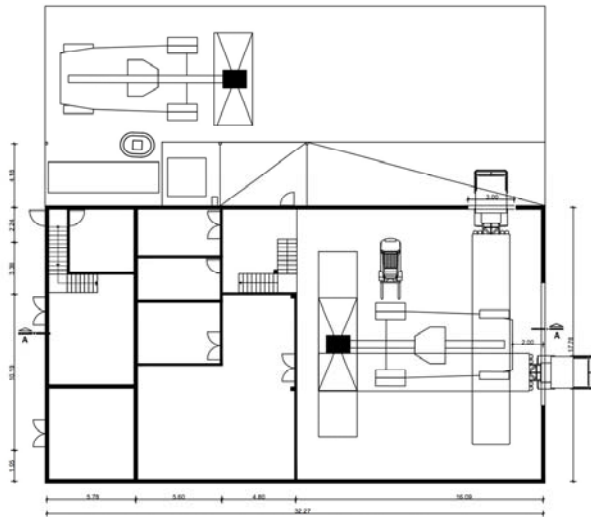
Des variantes plus compactes du gate sont à l'étude.



L'autoroute ferroviaire comprend **deux** voies pour le chargement des remorques (actuellement un terminal Modalohr et un terminal Cargobeamer) et **quatre** voies pour le terminal des transports combinés.

L'embranchement unique se fait par le Sud.

La coupe montre le terminal pour conteneurs avec les 4 voies ferroviaires, six rangées de conteneurs et une route de circulation à deux voies pour les poids lourds. Les deux grues peuvent faire des manutentions entre les poids lourds et le rail, entre les poids lourds et le stock et entre le stock et le rail.



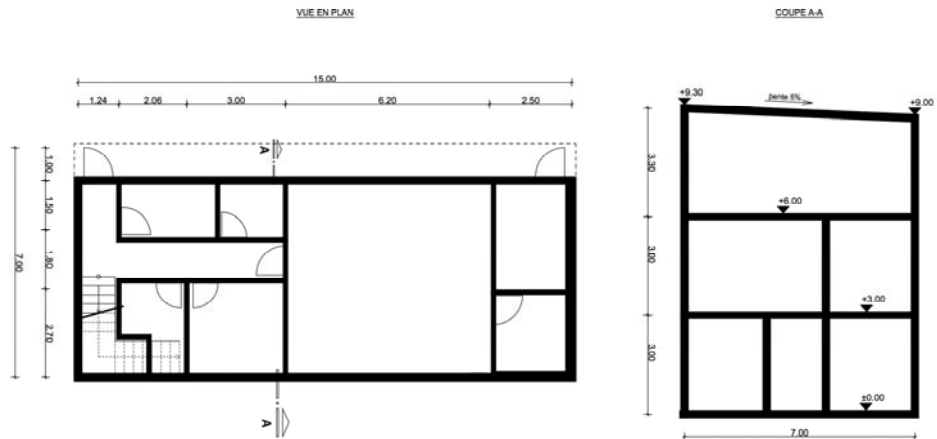
## L'atelier



Le bâtiment de l'atelier comprend des bureaux, un atelier, un magasin et un local où peut entrer un reachstacker pour inspection, entretien et réparation.

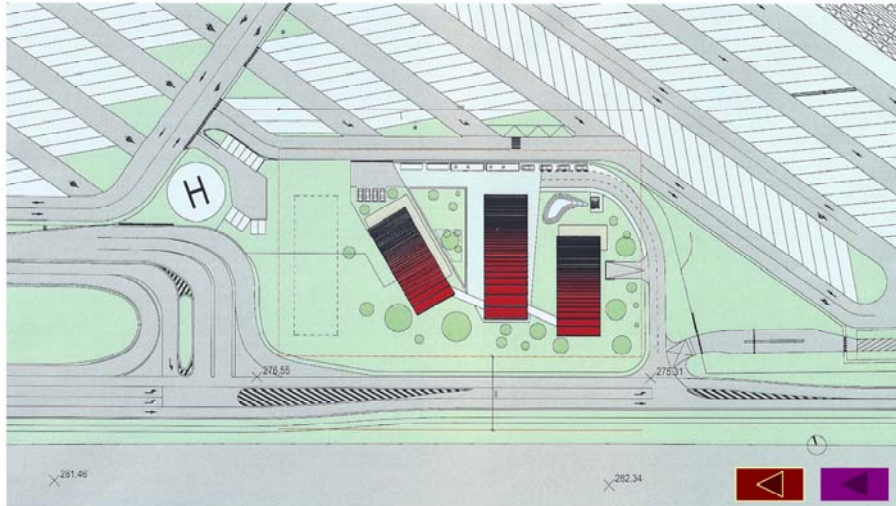


### Le Poste Central de Commande (PCC)

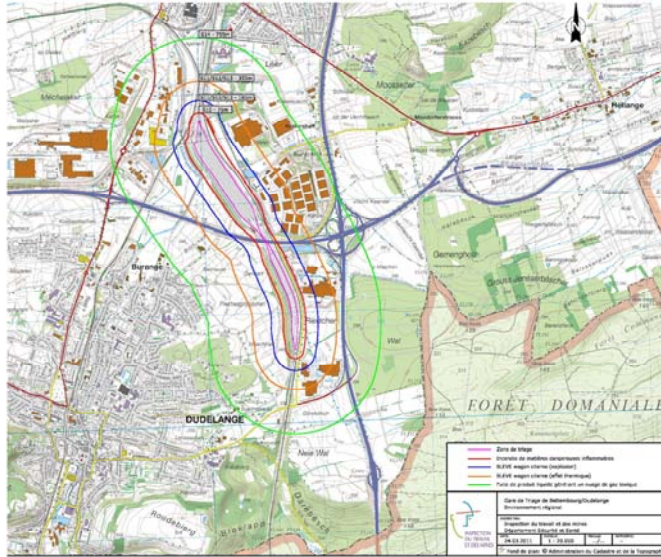


Le poste de commande central, intercalé entre les voies d'entrée, est à trois niveaux, le niveau supérieur offrant une bonne vue sur le fuseau des voies d'entrée au site et sur les infrastructures de l'autoroute ferroviaire.

### Le bâtiment administratif

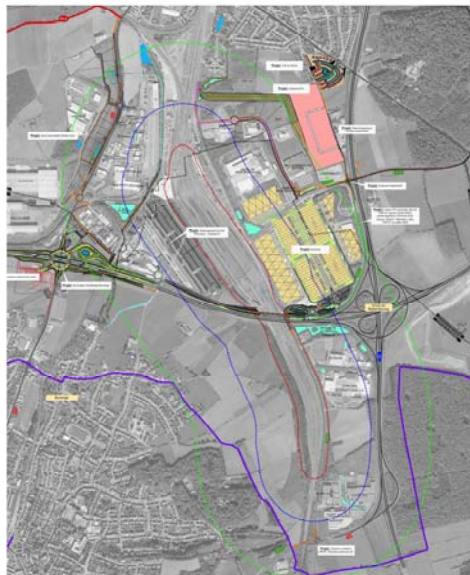


Le bâtiment administratif offre de la place pour 300 postes de travail, pour des vestiaires pour 200 personnes, pour une cantine avec cuisine ainsi que des emplacements de stationnement pour 320 voitures (y compris les visiteurs).



## Périmètres SEVESO de la Gare de Triage

Cette carte montre les périmètres de sécurité (SEVESO) de la Gare de triage.



### Périmètres SEVESO de la Gare de Triage

### Réseau des pistes cyclables Nord-Sud et Est-Ouest entre Dudelange et Bettembourg



Cette carte donne une vue générale du site et de ses environs.

On y voit aussi la continuité des pistes cyclables entre Bettembourg et Dudelange, tant en direction Nord-Sud qu'en direction Est-Ouest.





## Commission du Développement durable

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

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 15 mai 2013 et du 22 mai 2013
2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
- Adoption d'une série d'amendements parlementaires
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 huit semaines 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

COM (2013) 129 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - La protection des passagers en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne

COM (2013) 130 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n°261/2004 établissant des

règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 21 mars 2013 et prendra fin le 16 mai 2013.*

COM (2013) 167 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - L'accord international de 2015 sur le changement climatique: définition de la politique internationale en matière de climat après 2020

COM (2013) 169 : Livre vert un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030

COM (2013) 175 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Rapport sur les progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables

COM (2013) 180 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur l'avenir du captage et du stockage du carbone en Europe

COM (2013) 195 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisées en trafic international

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 15 avril 2013 et prend fin le 10 juin 2013.*

COM (2013) 213 : LIVRE VERT sur les assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine

COM (2013) 214 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

COM (2013) 216 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique

COM (2013) 225 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - Soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments

COM (2013) 253 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Technologies et innovation

énergétiques

4. Divers

\*

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

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

M. Claude Franck, Mme Françoise Kuth, M. Claude Pauly, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Martine Kemmer, de l'Administration de l'environnement

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 15 mai 2013 et du 22 mai 2013**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

**2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

Monsieur le Rapporteur présente le projet de lettre d'amendements, tel que repris en annexe 1 du présent procès-verbal. Cette lettre ne soulève pas de commentaire de la part des membres de la Commission ; elle sera envoyée au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

**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**

**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

COM (2013) 129 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS LA PROTECTION DES PASSAGERS EN CAS D'INSOLVABILITÉ D'UNE COMPAGNIE AÉRIENNE

COM (2013) 130 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

COM (2013) 167 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - L'accord international de 2015 sur le changement climatique : définition de la politique internationale en matière de climat après 2020

COM (2013) 169 : Livre vert un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030

COM (2013) 175 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Rapport sur les progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables

COM (2013) 180 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur l'avenir du captage et du stockage du carbone en Europe

COM (2013) 195 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisées en trafic international

COM (2013) 213 : LIVRE VERT sur les assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine

COM (2013) 214 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS sur l'application de la directive

**2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie**

**COM (2013) 216 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique**

**COM (2013) 225 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - Soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments**

**COM (2013) 253 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Technologies et innovation énergétiques**

Le document COM (2013) 102 est une proposition de directive modifiant les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE, 2004/37/CE. Suite à l'adoption du règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, certaines dispositions contenues dans les directives précitées doivent en effet être adaptées afin de mettre en œuvre, dans l'Union européenne, le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques des Nations Unies.

Etant donné que les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE et 2004/37/CE contiennent des références à la législation de l'UE sur la classification et l'étiquetage des produits chimiques, elles doivent être alignées sur la nouvelle législation en vigueur dans ce domaine. Le but de la présente proposition de directive est donc d'actualiser les références et la terminologie des cinq directives susmentionnées.

Le document sous rubrique est conforme au respect du principe de subsidiarité ; il ne soulève aucune question de la part des membres de la commission parlementaire.

\*

Le document COM (2013) 111 est un rapport de la Commission 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).

Le PRTR européen met en œuvre le protocole CEE-ONU sur les registres des rejets et transferts de polluants de la convention d'Aarhus. Son objectif principal est d'ouvrir l'accès aux informations environnementales concernant les plus grands établissements industriels. Les obligations en matière de notification des émissions sont liées à des types spécifiques d'activités industrielles et aux valeurs-seuils de polluants fixées dans le règlement en vue de remédier aux principales sources de pollution industrielle, notamment les activités visées par la directive 2008/1/CE relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution.

Le rapport sous rubrique conclut que la mise en place d'un PRTR européen a constitué un outil important pour accroître la base de connaissances permettant une gestion efficace des ressources de l'air, de l'eau et du sol. Cela a été une avancée importante pour assurer une plus grande transparence quant aux types et volumes d'émissions industrielles et à la surveillance environnementale. Le PRTR européen comprend un ensemble unique de données couvrant un large éventail de polluants, traitant des rejets et de leurs transferts vers tous les milieux. En effet, à l'heure actuelle, le site Internet du PRTR européen fournit un

accès électronique aux données communiquées par 29.000 établissements industriels couvrant 65 activités économiques relevant des principaux secteurs industriels (énergie, production et transformation de métaux, industrie chimique, gestion des déchets et des eaux usées, fabrication et transformation du papier et du bois,...).

L'évaluation réalisée par la Commission de la mise en œuvre du règlement met en évidence une très bonne réussite d'ensemble. Les États membres se sont rapidement acquittés des nouvelles obligations qui leur incombent, si bien que la collecte des données, leur évaluation et leur transmission à la Commission sont maintenant achevées de manière fiable pour la plupart des rejets.

Toutefois, il est possible et nécessaire de continuer à améliorer la situation. Les mesures prévues dans le rapport permettront de résoudre les principaux problèmes mis en évidence et de faire progresser le PRTR européen de façon à améliorer encore sa facilité d'utilisation et à encourager un usage plus large des informations environnementales importantes qu'il contient. Ces mesures seront mises en œuvre dans un ordre de priorité approprié afin de cibler de façon efficace celles qui comportent les plus grands avantages potentiels.

Tous les États membres de l'UE, ainsi que la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein, la Suisse et la Serbie, ont mis en œuvre le règlement sur le PRTR européen. Au Grand-Duché, le PRTR européen a été mis en place par le biais de la loi du 13 mars 2009<sup>1</sup> ainsi que par son règlement d'exécution<sup>2</sup>.

\*

Le document [COM \(2013\) 121](#) est une communication de la Commission européenne sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclassé des installations nucléaires et à la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs.

En 2006, une recommandation sur la gestion des ressources financières destinées au déclassé a officiellement mis en place un groupe d'experts baptisé « groupe sur le financement des opérations de déclassé », qui a pour mission d'apporter un soutien à la Commission européenne dans la réalisation des tâches suivantes :

- promouvoir une bonne compréhension des politiques en matière de déclassé, ainsi que des tâches et activités y afférentes ;
- fournir des connaissances à jour sur les estimations du coût des opérations de déclassé et la gestion des provisions et/ou des fonds réservés à cet effet ;
- étudier les possibilités de renforcer la coopération et l'harmonisation au niveau européen.

La communication sous rubrique vise à donner une vue d'ensemble de la situation dans les États membres. En particulier, elle fait le point sur les progrès accomplis en matière d'harmonisation des régimes de financement du déclassé des installations nucléaires et de la gestion des déchets.

L'environnement juridique dans le domaine du déclassé et de la gestion des déchets a changé de manière significative avec l'adoption de la directive 2011/70/Euratom établissant un cadre communautaire pour la gestion responsable et sûre du combustible usé et des déchets radioactifs. Cette directive prévoit en son article 9 que « *Les États membres veillent*

---

<sup>1</sup> loi du 13 mars 2009 a) concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 166/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 18 janvier 2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants et modifiant les directives 91/689/CE et 96/61/CE b) portant création d'un registre national des rejets et des transferts de polluants c) modifiant l'article 15 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

<sup>2</sup> Règlement grand-ducal du 13 mars 2009 relatif a) à la conception et la structure du registre national des rejets et des transferts de polluants b) aux conditions et modalités de notification, d'assurance et d'évaluation de la qualité des informations à fournir pour la tenue du registre c) aux modalités de participation du public à la mise en place et au développement du registre.

à ce que le cadre national impose que les ressources financières suffisantes soient disponibles, le moment venu, pour la mise en œuvre des programmes nationaux visés à l'article 11, en particulier pour la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs, en tenant dûment compte de la responsabilité des producteurs de combustible usé et de déchets radioactifs ». Les programmes nationaux sur le combustible usé et les déchets radioactifs devront couvrir tous les types de déchets et toutes les étapes de leur gestion, depuis leur production jusqu'à leur stockage définitif, et fournir une base de calcul suffisamment détaillée pour permettre l'estimation du coût à long terme en tant que variable servant à déterminer le montant adéquat de ressources financières à rassembler pour obtenir des fonds suffisants pour la gestion des déchets.

\*

Le document COM (2013) 123 est un livre vert sur la stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement, dont l'objectif est de lancer une réflexion sur les réponses pouvant être apportées aux défis que posent les déchets plastiques qui, pour l'heure, ne font pas l'objet de dispositions spécifiques dans la législation de l'UE en matière de déchets. Le suivi du livre vert fera partie intégrante du réexamen approfondi de la législation en matière de déchets, qui s'achèvera en 2014. Ce réexamen sera l'occasion de se pencher sur les objectifs actuellement fixés pour la valorisation et la mise en décharge des déchets et d'effectuer une évaluation *ex post* de cinq directives couvrant différents flux de déchets.

Les caractéristiques intrinsèques des matières plastiques créent des problèmes particuliers du point de vue de la gestion des déchets. Le livre vert sous rubrique a pour objet de réévaluer les risques pour la santé humaine et l'environnement liés aux matières plastiques présentes dans les produits lorsque ceux-ci deviennent des déchets et de lancer un processus de réflexion sur la manière de résoudre le problème de l'élimination incontrôlée des déchets plastiques, notamment en milieu marin. Il devrait également contribuer à faire progresser la réflexion sur la prise en compte des incidences tout au long du cycle de vie, de l'extraction des matières premières à la fin de la phase de vie, dans les coûts des produits en matière plastique.

Comme mentionné ci-dessus, les problèmes spécifiques posés par les déchets plastiques ne sont pas ciblés par la législation actuelle de l'UE en matière de déchets. Les États membres doivent privilégier la prévention et le recyclage par rapport à d'autres modes d'élimination, comme c'est le cas pour l'ensemble des flux de déchets visés dans la directive-cadre relative aux déchets, mais il faut aller encore plus loin. Le livre vert a pour objet d'évaluer les incidences des déchets plastiques et de définir une stratégie européenne visant leur atténuation.

Toutes les parties intéressées sont invitées à soumettre leur point de vue sur les suggestions exposées dans le livre vert et à s'exprimer sur la question de savoir si la législation en place doit être adaptée et de quelle façon, afin de gérer les déchets plastiques et d'encourager leur réutilisation, leur recyclage et leur valorisation par rapport à la mise en décharge. Leur avis est également sollicité sur l'efficacité d'objectifs potentiels de recyclage et de mesures économiques telles que les interdictions et les taxes de mise en décharge. Le livre vert invite également à réfléchir sur les possibilités d'amélioration de la conception modulaire et chimique des matières plastiques afin d'augmenter leur recyclabilité, sur la réduction des déchets marins et sur l'opportunité de promouvoir les matières plastiques biodégradables.

Au Luxembourg, quelque 27.000 tonnes de déchets en plastique, dont 22.000 tonnes d'emballages, sont produits annuellement (chiffres de 2010). En étroite collaboration avec le Ministère de l'Environnement et la Confédération luxembourgeoise du Commerce, VALORLUX a lancé en janvier 2004 l'opération « éco-sac », afin d'éviter autant que possible

le recours aux sacs de caisse jetables. Depuis le lancement de l'opération, celle-ci rencontre un grand succès et a permis de réduire notablement l'utilisation de sac en plastique à usage unique.

\*

Le document COM (2013) 129 est une communication de la Commission européenne concernant la protection des passagers en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne.

Entre l'année 2000 et le premier semestre de l'année 2012, 105 exploitants européens de lignes régulières sont devenus insolubles. Ces cas d'insolvabilité n'ont eu que peu d'impact lorsqu'ils concernaient de petites compagnies aériennes offrant un nombre limité de sièges, mais ils ont entraîné des perturbations majeures pour les passagers lorsqu'il s'agissait de compagnies aériennes plus grandes. Les passagers qui étaient partis, ou sur le point de partir, lorsque leur transporteur est devenu insoluble risquaient de se retrouver sans assistance. Ces défaillances sont plus gênantes pour les passagers qui sont bloqués loin de chez eux, surtout dans les endroits où l'offre d'autres services est limitée.

La situation des passagers dont le transporteur aérien est déclaré insolvable varie en fonction du type de billet acheté, la différence la plus marquée concernant les billets achetés seuls (vol sec) et les billets achetés dans le cadre d'un forfait. Les passagers qui achètent un forfait couvert par la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait jouissent déjà de mesures de protection. En effet, conformément à ladite directive, en cas d'insolvabilité d'un transporteur aérien sous contrat, les organisateurs sont tenus de rembourser le consommateur ou de prendre d'autres dispositions pour assurer le vol et de fournir une assistance temporaire.

Environ 76% des passagers ayant réservé un vol sec et victimes d'un cas d'insolvabilité entre 2000 et 2010 ne bénéficiaient d'aucune autre forme de protection que celle prévue par le règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important de vol. Celui-ci n'est entré en vigueur qu'en 2005 et, dans la pratique, n'a été que très rarement appliqué dans des situations d'insolvabilité. Les passagers ont, pour la majorité, dû demander un remboursement de leur billet en tant que créanciers du transporteur aérien défaillant en ayant recours aux procédures nationales en matière d'insolvabilité, et ont à cet égard rencontré un succès d'ampleur variable.

La Commission européenne est d'avis qu'un engagement volontariste de la part des autorités nationales de régulation pourrait sensiblement améliorer la situation des passagers concernés. Par conséquent, avant de décider de proposer de nouvelles mesures législatives dans ce domaine, la Commission considère qu'il est indispensable de renforcer le contrôle des licences des transporteurs aériens de l'UE en vertu du règlement (CE) n°1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans ce contexte, la Commission européenne se propose :

- d'encourager les autorités nationales chargées de l'application des règlements (CE) n°1008/2008 et n°261/2004 précités à coordonner leurs actions afin d'assurer un suivi adéquat de la situation financière des transporteurs aériens et, si nécessaire, à adopter une approche coordonnée en matière de suspension des activités, afin de réduire au maximum les répercussions sur les passagers ;
- d'encourager une coopération accrue et un meilleur échange des bonnes pratiques et des informations entre les autorités de régulation des États membres ;
- de nouer un dialogue avec les associations du secteur du transport aérien de l'UE afin de formaliser les accords volontaires existants relatifs à l'offre de tarifs de sauvetage et à leur promotion efficace ;

- de nouer un dialogue avec les associations représentant les aéroports de l'UE pour élaborer, de manière volontaire, des mesures visant à compléter les tarifs de sauvetage, en proposant par exemple de réduire les redevances aéroportuaires dans de telles situations afin de réduire au maximum les coûts pour les passagers ;
- de nouer un dialogue avec le secteur industriel afin que des produits d'assurance soient proposés plus largement et de manière plus systématique dans toute l'UE ;
- de nouer un dialogue avec l'IATA pour encourager l'adoption d'un accord sur le niveau de service afin de garantir le recours au plan de règlement bancaire pour que le plus grand nombre possible de passagers puisse récupérer le montant versé avant qu'un transporteur aérien ne soit déclaré insolvable ;
- de veiller à ce que des informations sur les formules de remboursement des versements effectués par carte de crédit ou sur des produits similaires dans un État membre soient disponibles plus largement et de manière plus systématique, afin que les passagers puissent se prémunir contre les risques d'insolvabilité en vertu du droit national.

Suite à une demande d'un membre de la Commission du Développement durable, les responsables du Ministère feront parvenir d'éventuelles informations sur le bilan qui a pu être établi à la suite de l'entrée en vigueur de la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

\*

Le document COM (2013) 130 est une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages.

Il arrive fréquemment que les transporteurs aériens ne respectent pas les droits dont les passagers peuvent, en vertu des deux règlements précités, se prévaloir en cas de refus d'embarquement, de retard important, d'annulation ou d'erreur de manipulation des bagages. Si la législation de l'UE définit des droits d'une grande fermeté, les passagers peuvent en effet avoir du mal à les faire valoir et ressentir une certaine frustration lorsque les transporteurs aériens semblent ne pas les appliquer.

La proposition de règlement sous rubrique vise donc à promouvoir l'intérêt des passagers aériens en veillant à ce que les transporteurs aériens respectent un niveau élevé de protection de leurs passagers au cours des perturbations pendant le voyage, tout en tenant compte des conséquences financières pour le secteur du transport aérien et en veillant à ce que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

La proposition de la Commission européenne clarifie des aspects importants de la législation de l'UE qui ont causé des difficultés tant pour les passagers que pour les transporteurs aériens. Lorsque nécessaire, elle introduit de nouveaux droits des passagers. Elle prévoit des procédures efficaces de traitement des plaintes et renforce les politiques de contrôle de l'application, de suivi et de sanctions afin de garantir un meilleur respect de l'ensemble des droits des passagers. Elle veille également à ce que les obligations restent réalistes d'un point de vue financier ; elle prévoit des mesures sur la transparence des prix et vise à améliorer la protection des passagers en cas d'insolvabilité d'un transporteur aérien.

La Commission européenne prévoit donc de garantir l'efficacité et la cohérence dans le contrôle de l'application des droits des passagers dans l'ensemble de l'UE, mais aussi de réduire les effets dissuasifs, sur les transporteurs aériens, de certains coûts découlant du règlement.

A la suite de la présentation du document sous rubrique par un représentant du Ministère, les membres de la commission parlementaire concluent que le principe de subsidiarité est respecté.

\*

Le document COM (2013) 167 est une communication de la Commission européenne concernant l'accord international de 2015 sur le changement climatique, tandis que le document COM (2013) 169 est un livre vert posant un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030.

La Commission a lancé une série de consultations afin d'engager un débat entre les États membres, les institutions de l'Union européenne et les parties concernées sur la meilleure orientation à donner au régime international en matière de climat entre 2020 et 2030.

Pour élaborer l'accord de 2015, il faudra tirer les leçons des succès et des échecs du protocole de Kyoto et du processus Copenhague-Cancun. Il faudra également se départir du modèle Nord/Sud qui caractérisait le monde dans les années '90 pour se tourner vers un système fondé sur l'interdépendance et la responsabilité partagée.

L'accord de 2015 devra réussir à emporter l'adhésion de toutes les grandes économies, jusqu'à présent opposées aux engagements juridiquement contraignants de réduction des émissions de GES. Il devra s'appuyer sur les systèmes mis en place pour soutenir les pays, en particulier les plus vulnérables, dans leurs efforts d'adaptation au changement climatique. Il devra surtout garantir la transition entre l'approche actuelle, qui repose largement sur des décisions non contraignantes et un accord juridiquement contraignant, qui engagera le monde sur la voie d'une réduction des émissions qui permettra de maintenir le réchauffement de la planète sous la barre des 2°C. Cet accord devra rendre compte de l'évolution du monde depuis le début des négociations sur le climat en 1990 et de la manière dont il continuera d'évoluer à mesure que nous nous rapprocherons de 2030. Il s'appliquera dans un contexte dans lequel :

- les progrès de la science auront levé tout doute possible quant à notre rôle dans le réchauffement de la planète ;
- les économies émergentes seront une source de croissance économique et d'émissions de GES qui ne cessera de se développer ;
- d'importants problèmes resteront à résoudre en matière de développement durable ;
- la lutte contre le changement climatique ouvrira aussi des débouchés non négligeables ;
- le développement des échanges internationaux continuera de poser des problèmes liés aux émissions associées à la production et à la prévention de la fuite de carbone.

Le livre vert soulève une série de questions, dont notamment : Quels devraient être le type, la nature et le niveau des objectifs climatiques et énergétiques fixés pour 2030 ? Comment assurer la cohérence entre les différents instruments ? Comment le système énergétique peut-il au mieux contribuer à la compétitivité de l'UE ? Comment tenir compte des différences dans la capacité d'action des États membres ?

Sur base des résultats de la consultation, la Commission européenne prévoit de proposer d'ici la fin de l'année un cadre pour les politiques dans le domaine du climat et de l'énergie à l'horizon 2030. Les investisseurs auront ainsi un horizon fiable, ce qui stimulera l'innovation et la demande de technologies à faible intensité de carbone et soutiendra les efforts en vue d'une économie européenne plus compétitive, durable et assurée d'un approvisionnement énergétique adéquat. Le cadre pour 2030 s'appuiera sur l'expérience et les leçons tirées du cadre pour 2020 et mettra en évidence les points susceptibles d'être améliorés. Il tiendra

également compte des changements survenus depuis lors notamment dans le système énergétique et l'économie, ainsi que des développements internationaux.

Suite à la présentation de ce document et à une question afférente, il est rappelé que :

- la 18e session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui s'est tenue à Doha du 26 novembre au 7 décembre 2012, a abouti à l'engagement par la communauté internationale à conclure en 2015 un accord mondial unique juridiquement contraignant, qui entrera en vigueur à l'horizon 2020 ;
- une deuxième période d'engagement du protocole de Kyoto a commencé en janvier 2013. La portée de cette seconde période, qui s'achèvera fin 2020, sera néanmoins très limitée car elle ne concerne que l'Union européenne et une dizaine d'autres pays, soit 15% des émissions de GES mondiales ;
- l'UE s'est engagée à porter à 30% au lieu de 20% la réduction des émissions d'ici 2020 par rapport à 1990, dans le cadre d'un accord mondial global et à condition que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions comparables.

\*

Le document COM (2013) 175 est un rapport de la Commission sur l'évaluation des progrès des États membres dans la réalisation de leurs objectifs pour 2020 en matière d'énergies renouvelables.

Sous l'effet de l'adoption, en 2009, de la directive sur les énergies renouvelables fixant des objectifs juridiquement contraignants dans ce domaine, le secteur des énergies renouvelables a connu une forte croissance. Les données et l'analyse figurant dans le rapport sur les progrès accomplis dans le domaine des énergies renouvelables indiquent que si l'UE est globalement en voie d'atteindre les objectifs fixés pour 2020, certains États membres doivent consentir des efforts supplémentaires. En outre, l'analyse pointe quelques motifs d'inquiétude concernant les progrès futurs :

- la transposition de la directive n'a pas été aussi rapide qu'elle aurait dû et le chemin qui reste à faire va être de plus en plus ardu. En fait, la majeure partie de l'effort attendu de la part des États membres devra être fourni au cours des dernières années : s'ils disposaient de sept années pour réaliser une première tranche de 20% de leur objectif pour 2012, ils n'ont plus ensuite que deux ans pour la deuxième tranche de 10% en 2014, puis 15% en 2016, 20% en 2018 et 35% en 2020 ;
- la détérioration de la situation économique en Europe aura pour conséquence que les politiques actuelles ne suffiront vraisemblablement pas, dans une majorité des États membres, à susciter le déploiement requis des énergies renouvelables ;
- les écarts des États membres par rapport à la trajectoire prévue selon leurs propres plans d'action nationaux dans le domaine des énergies renouvelables sont le résultat de modifications des politiques qui réduisent la clarté et la visibilité pour les investisseurs, lesquels se trouvent davantage exposés au risque lié à la réglementation. Les écarts par rapport aux plans en ce qui concerne les tendances sectorielles et technologiques font ressortir les points où des efforts supplémentaires pourraient être nécessaires ;
- d'autres motifs d'inquiétude concernent la persistance d'obstacles au déploiement des énergies renouvelables : lourdeur des procédures administratives, lenteur du développement des infrastructures,...
- le changement de climat économique a également eu un impact manifeste sur le développement de nouveaux projets dans le domaine des énergies renouvelables. Une des conséquences est la hausse des coûts d'investissement en général. Une autre est l'accroissement du risque résultant des modifications apportées par les États membres aux régimes d'aide. Les orientations que la Commission prévoit de publier concernant la réforme des régimes d'aides ont vocation à garantir que ce soutien soit d'un bon rapport



coût-efficacité et contribue à l'intégration de la production d'énergie à partir de sources renouvelables sur le marché de l'énergie.

Suite à la présentation de ce document et à une question afférente, il est rappelé que le Luxembourg doit couvrir, d'ici 2020, 11% de ses besoins totaux en énergie par des sources renouvelables. Les statistiques actuelles font état d'un niveau atteint de 3%.

\*

Le document COM (2013) 180 est une communication de la Commission sur l'avenir du captage et du stockage du carbone (CSC) en Europe, ayant pour but de lancer le débat sur les options envisageables pour assurer le développement de cette technologie.

Plusieurs rapports internationaux indiquent clairement que les énergies fossiles feront toujours partie du bouquet énergétique européen et mondial et qu'elles continueront d'être utilisées dans de nombreux procédés industriels à l'horizon 2050. Le CSC est aujourd'hui une des principales technologies disponibles pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Pour tirer parti de ce potentiel, il faut que le CSC devienne une technologie compétitive en matière de coûts, afin que son déploiement commercial puisse débuter et qu'il puisse ainsi faciliter la transition de l'Europe vers une économie à faible intensité de carbone.

Mais le CSC est aujourd'hui à la croisée des chemins. Tous ses aspects ont déjà fait l'objet de démonstrations en dehors de l'UE où il est appliqué à l'échelle commerciale pour le traitement du gaz et où une vingtaine de projets de taille industrielle devraient être en cours d'ici 2020. En dépit des nombreux efforts et du soutien considérable de l'UE, les projets de démonstration du CSC dans l'UE ont pris du retard et les financements disponibles sont insuffisants. En fait, il va falloir redoubler d'efforts pour qu'au moins les quelques projets auxquels un financement de l'UE a été octroyé puissent être menés à bien. Les retards pris dans le domaine du CSC appliqué aux centrales au charbon et au gaz feront probablement augmenter à plus long terme les coûts de la décarbonisation du secteur de l'électricité, en particulier dans les États membres où la dépendance à l'égard des combustibles fossiles est forte.

Il est urgent d'agir pour réussir à stimuler l'investissement dans la démonstration du CSC, de manière à pouvoir vérifier si le déploiement ultérieur de la technologie et la construction de l'infrastructure du CSC sont faisables. La première étape de ce processus consiste donc à permettre la démonstration du CSC à l'échelle commerciale en Europe afin de confirmer la viabilité technique et économique du CSC en tant que mesure économiquement rationnelle pour atténuer les émissions de GES du secteur de l'électricité et du secteur industriel.

Suite à la présentation de ce document, il est rappelé qu'à l'instar de nombreux autres États membres, le Grand-Duché a décidé, par le biais de la loi du 27 août 2012 a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone b) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau c) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale, d'interdire tout stockage géologique de CO<sub>2</sub> sur son territoire.

\*

Le document COM(2013)195 est une proposition de directive modifiant la directive 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Les véhicules utilitaires lourds transportant des biens et des personnes en Europe doivent être conformes à certaines règles relatives à leur poids et à leurs dimensions. Pour chaque

type de véhicule, la directive 96/53/CE fixe respectivement les limites maximales autorisées de longueur, largeur, hauteur et poids. Une récente consultation a révélé que les limites fixées par la directive sont l'un des obstacles principaux au transport intermodal et à l'efficacité énergétique du transport routier. En outre, le non-respect des règles par les opérateurs de transport nuit à l'efficacité de la directive. Cette consultation a mis en avant les causes suivantes responsables de l'inefficacité de la directive :

- certaines limites maximales de poids et de dimensions empêchent l'introduction sur le marché de camions électriques, hybrides et plus aérodynamiques et réduisent l'attrait de certains services de transport par autocar ;
- certaines limites maximales de dimensions et de poids ne sont pas en phase avec l'évolution technique du transport intermodal et de la conteneurisation ;
- l'absence de méthodes coercitives communes et dissuasives.

Compte tenu de ces problèmes, la proposition de directive sous rubrique poursuit un double objectif : d'une part, améliorer l'efficacité énergétique du transport routier et intermodal en révisant certaines limites relatives aux poids et dimensions des véhicules routiers tout en maintenant l'équilibre entre les exigences d'entretien de l'infrastructure, de sécurité routière et de protection de l'environnement et, d'autre part, établir des conditions de concurrence plus équitables et, par là même, développer le marché intérieur du transport routier. La proposition de directive permettra en outre une réduction de la consommation de carburant grâce à la nouvelle conception des véhicules, entraînant des économies potentielles de carburant d'environ 15% sur autoroute. Des contrôles plus efficaces sur les véhicules en surcharge, grâce à des méthodes de filtrage, auront un effet positif considérable sur la concurrence et réduiront le nombre de contrôles inutiles ainsi que, par conséquent, les coûts administratifs liés à ces derniers.

A la suite de la présentation du document sous rubrique par un représentant du Ministère, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- actuellement, la longueur maximale autorisée est 18,75 mètres. La proposition de directive prévoit de faciliter le développement du transport intermodal par une dérogation de 15 cm sur la longueur des camions transportant des conteneurs de 45 pieds, lesquels sont de plus en plus utilisés en transport intercontinental et en Europe ;
- le poids d'ensemble maximal autorisé est en principe de 40 tonnes. La proposition de directive prévoit d'autoriser l'augmentation d'une tonne du poids des véhicules ayant une propulsion électrique ou hybride, pour tenir compte du poids des batteries électriques ou de la double motorisation, sans préjudice pour la capacité d'emport du véhicule ;
- la proposition confirme également que l'utilisation transfrontalière des *gigaliners* pouvant mesurer jusqu'à 25,25 mètres et peser jusqu'à 60 tonnes est licite pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, si les deux États membres concernés le permettent et disposent d'une infrastructure adaptée et si les opérations de transport n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale. Monsieur le Ministre, ainsi que plusieurs membres de la commission parlementaire expriment leur réserve et leur scepticisme par rapport au développement de ce type de transport ;
- à la demande d'un membre de la commission parlementaire, les responsables du Ministère fourniront de plus amples informations concernant l'harmonisation des règles pour le transport national, notamment dans le cadre du transport d'animaux vivants ;
- suite à une remarque concernant le manque de places de parking pour les camions sur les aires de d'autoroute, Monsieur le Ministre informe que l'Administration des ponts et chaussées est en train de réfléchir à la mise en place d'un système électronique pour la gestion des places de parking. De la même manière, une réflexion est menée sur la création de parkings de délestage aux frontières ;
- les membres de la commission parlementaire concluent que le principe de subsidiarité est respecté.

\*

Le document COM (2013) 213 est un livre vert sur les assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine. Comme bien d'autres régions du monde, l'Union européenne est exposée à presque tous les types de catastrophes naturelles. Outre les vies qu'elles ôtent, ces catastrophes coûtent des milliards d'euros chaque année, mettant en péril la stabilité et la croissance économiques. Les catastrophes peuvent avoir des répercussions par-delà les frontières et représenter une menace pour des pans entiers du territoire des pays voisins. Même lorsque le coût de catastrophes majeures est concentré localement, une mauvaise couverture de ceux-ci par les assurances peut grever le budget des États membres individuels, au risque de causer des déséquilibres internes et externes. Il s'agit donc d'une question cruciale pour les citoyens, les entreprises et les gouvernements de toute l'Union européenne.

Le livre vert sous rubrique pose un certain nombre de questions sur l'adéquation et la disponibilité des assurances contre les catastrophes. Il poursuit un objectif de sensibilisation et cherche à évaluer si des mesures prises à l'échelon de l'UE pourraient être appropriées pour consolider le marché des assurances contre les catastrophes dans l'Union européenne. À titre plus général, ce processus élargira également la base des connaissances, encouragera le recours aux assurances dans la gestion des catastrophes et contribuera dès lors à l'adoption d'une philosophie générale de prévention des catastrophes et d'atténuation de leurs risques.

Selon de récentes recherches analytiques, les données disponibles montrent que les polices d'assurance couvrant les catastrophes ont un taux de pénétration sur le marché généralement faible pour le moment dans certains États membres. Il ressort de ces analyses que les risques d'inondation, de tempête et de tremblement de terre sont, comme on pouvait s'y attendre, différents d'un État à un autre.

D'après les informations disponibles, le marché des assurances contre les catastrophes ne semble pas répondre à tous les risques existants. Les études montrent que, pour les tempêtes, les taux de pénétration sont élevés dans la plupart des États membres. En revanche, pour les inondations et les tremblements de terre, les taux de pénétration ne sont élevés que lorsque ces risques sont couverts conjointement avec d'autres risques.

Le livre vert pose donc une série de questions liées aux assurances contre les catastrophes. Quels types d'assurance obligatoire contre les catastrophes existe-t-il, le cas échéant, dans les États membres ? Ces produits d'assurance sont-ils généralement combinés avec d'autres produits dans le cadre d'un groupage obligatoire ou liés à une obligation faite aux assureurs de couvrir ces risques ? L'assurance obligatoire contre les catastrophes s'accompagne-t-elle généralement du droit pour le consommateur d'exclure de la couverture certains risques de catastrophes ? Quels sont les avantages et inconvénients possibles ? Une action au niveau de l'UE serait-elle utile dans ce domaine ?

\*

Le document COM (2013) 214 est un rapport de la Commission européenne sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Au Luxembourg, ladite directive a été transposée par le biais du règlement grand-ducal du 17 juin 2011.

Le rapport sous rubrique conclut que la transposition tardive de la directive 2009/33/CE dans la plupart des États membres limite l'expérience que l'on peut en tirer à ce jour et complique l'évaluation de son impact. Cette situation est encore aggravée par le fait qu'il n'existe pas d'obligations de notification pour les États membres.

Il s'avère nécessaire de fournir des orientations supplémentaires concernant l'application des différentes options prévues par la directive afin de prendre en compte la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants lors de l'achat de véhicules. Il est nécessaire également de soutenir l'approche encore nouvelle consistant à traduire les incidences en valeur monétaire. Les États membres devraient fournir ces orientations, en accordant une attention particulière aux dispositions pertinentes de leur législation nationale. Il conviendrait aussi de prendre en compte des actions de formation spécifiques pour le personnel responsable de la mise en œuvre de la législation nationale pertinente.

Le portail « Véhicules propres » est jugé utile pour aider les autorités publiques à passer des marchés de véhicules propres et économes en énergie. La Commission adaptera ce portail de manière à répondre aux attentes exprimées par les acheteurs publics et privés. Elle en améliorera la fonctionnalité en favorisant la passation conjointe de marchés de véhicules propres et économes en énergie et en facilitant notamment les contacts étroits entre autorités nationales et régionales concernées dans l'UE 27 et au-delà.

\*

Le document COM (2013) 216 est une communication de la Commission concernant la stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique. Les conséquences du changement climatique sont de plus en plus perceptibles en Europe et dans le reste du monde : les températures moyennes de la planète continuent d'augmenter, certains processus naturels sont altérés, les régimes des précipitations modifiés, les glaciers fondent et le niveau des mers s'élève. Pour éviter de devoir faire face aux conséquences les plus graves du changement climatique, et en particulier à des effets irréversibles à grande échelle, il faut limiter le réchauffement de la planète à moins de 2°C par rapport aux températures de l'ère préindustrielle.

Au cours de la dernière décennie, les températures enregistrées sur le territoire européen dépassaient en moyenne de 1,3°C les niveaux de l'ère préindustrielle, ce qui indique qu'elles ont augmenté en Europe plus rapidement que la moyenne mondiale. La stratégie européenne relative à l'adaptation au changement climatique poursuit trois objectifs :

- favoriser l'action au niveau des États membres : la Commission encouragera tous les États membres à adopter des stratégies d'adaptation globales et mettra des financements à disposition pour les aider à renforcer leurs capacités d'adaptation et à prendre des mesures. Elle apportera également son soutien aux municipalités en lançant un engagement volontaire suivant le modèle du « Pacte des maires » ;
- agir en faveur de la résilience au climat : l'adaptation dans les secteurs les plus vulnérables, tels que l'agriculture et la pêche, et son intégration dans la politique de cohésion continueront d'être encouragées, afin d'assurer la résilience des infrastructures européennes et d'encourager le recours aux assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine ;
- favoriser une prise de décision éclairée : les lacunes seront comblées dans les connaissances en matière d'adaptation et la position de la plate-forme européenne Climate-ADAPT sera renforcée, celle-ci devenant un guichet d'information unique sur l'adaptation en Europe.

La Commission européenne facilitera la coordination des politiques et s'efforcera de coopérer avec les États membres. Elle continuera de tenir des consultations et de coopérer avec les parties prenantes afin que cette stratégie puisse être mise en œuvre de façon adéquate et dans les délais.

L'amélioration de l'accès au financement sera un élément déterminant de la construction d'une Europe à l'épreuve du climat. Le projet de cadre financier pluriannuel 2014-2020

comprend une proposition visant à augmenter les dépenses liées au climat de telle sorte qu'elles représentent au moins 20% du budget de l'UE.

Le suivi et l'évaluation des mesures en matière d'adaptation au changement climatique sont indispensables. La Commission mettra au point des indicateurs destinés à faciliter l'évaluation des efforts en matière d'adaptation et des vulnérabilités à travers l'UE.

En 2017, la Commission rendra compte au Parlement européen et au Conseil de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie et, s'il y a lieu, proposera une révision de cette dernière.

Il est à noter qu'en date du 18 juin prochain, le Conseil « Environnement » adoptera ses conclusions relatives à la communication sous rubrique.

\*

Le document COM (2013) 225 est un rapport de la Commission européenne concernant le soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments. Ce rapport montre que :

- la situation varie fortement d'un État membre à l'autre en fonction du parc immobilier, des mesures de soutien financier mises en place et des barrières commerciales existantes ;
- bien que les investissements dans le domaine de l'efficacité énergétique des bâtiments augmentent et qu'il existe de nombreux exemples en matière de bonnes pratiques d'utilisation d'instruments permettant de réaliser des économies d'énergie d'un bon rapport coût/efficacité, l'on ne dispose que d'informations limitées sur l'efficacité des diverses mesures de soutien financier, tant au niveau de l'UE qu'au niveau des États membres ;
- il subsiste des obstacles importants qui entravent la réalisation d'investissements en matière d'efficacité énergétique des bâtiments, notamment un manque d'information et d'expertise dans le domaine du financement de l'efficacité énergétique, touchant tous les acteurs concernés.

Pour que l'UE puisse atteindre son objectif en matière d'efficacité énergétique à l'horizon 2020 et réaliser les ambitions qui sont les siennes de faire des économies supplémentaires d'ici 2050, il est impératif de renforcer le soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments. À cet effet, il est nécessaire de veiller à ce que le cadre réglementaire soit correctement mis en œuvre, que davantage de fonds soient rendus disponibles et que les principaux obstacles soient levés.

\*

Le document COM (2013) 253 est une communication de la Commission relative aux technologies et à l'innovation énergétiques. La stratégie européenne en la matière doit accélérer l'innovation dans les technologies basse carbone de pointe et la mise au point de solutions novatrices, en comblant le fossé entre la recherche et le marché. Cette stratégie fait partie intégrante de la politique de l'UE dans le domaine de l'énergie. De ce fait, elle doit compléter les dispositions réglementaires en vigueur afin d'assurer la première place de l'UE en matière d'innovation sur les marchés énergétiques internationaux et relever les défis associés à la conjoncture économique actuelle. Elle doit aussi contribuer à renforcer la compétitivité de l'UE sur les coûts de l'énergie et la fiabilité de son approvisionnement énergétique.

Les principes de l'action de l'UE sont d'apporter une certaine valeur ajoutée à l'échelon de l'UE, de fixer des priorités en fonction de l'ensemble du système énergétique et de favoriser

des actions d'intégration le long de la chaîne d'innovation énergétique. Pour ce faire, la Commission européenne :

- veillera à l'élaboration, d'ici fin 2013, avec les parties prenantes du plan stratégique de l'UE pour les technologies énergétiques, d'une feuille de route intégrée en vue des priorités indiquées dans la stratégie de l'UE pour les technologies et l'innovation énergétiques ;
- définira d'ici la mi-2014, en collaboration avec les États membres, un plan d'action pour des investissements conjoints et individuels à l'appui de la feuille de route intégrée ;
- renforcera, avec les États membres, les rapports obligatoires aux fins du suivi de la mise en œuvre de la feuille de route intégrée et du plan d'action, sur la base du système d'information stratégiques en ligne sur les technologies énergétiques (SETIS) ;
- encouragera les initiatives industrielles européennes et les plateformes technologiques européennes associées à adapter leur mandat, leur structure et la composition de leurs participants en vue de mettre à jour leurs feuilles de route technologiques et de contribuer à la feuille de route intégrée ;
- établira une structure de coordination placée sous l'égide du groupe de pilotage du plan stratégique de l'UE pour les technologies énergétiques, afin de promouvoir les investissements dans la recherche et l'innovation en matière d'efficacité énergétique.

\*

Le document repris en annexe 2 du présent procès-verbal a été établi par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département Environnement. Il fournit de plus amples informations sur les documents relevant de sa compétence.

#### **4. Divers**

Suite à une question afférente, Monsieur le Président rappelle que la Commission du Développement durable a prévu de s'entretenir avec des représentants du Mouvement écologique et de *natur&mwelt* au sujet du projet de loi n°6477. Sous réserve de l'accord de la Conférence des Présidents, cette entrevue sera organisée dans les meilleurs délais.

Luxembourg, le 7 juin 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## **ANNEXE 1 : LETTRE D'AMENDEMENTS**

### **Projet de loi n°6547 dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

#### **Remarque préliminaire**

Le projet de loi a pour objet de transposer la décision n°377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté. Cependant, au regard de la durée de la procédure législative, dans un souci de célérité et étant donné l'importance de ces mesures pour les exploitants d'aéronefs, le projet de loi a été déposé avant même l'achèvement de la procédure d'adoption de la décision européenne.

Si, dans son avis du 30 avril 2013, le Conseil d'Etat s'était déclaré d'accord pour aviser la version provisoire du projet de loi, il avait insisté, d'une part, à ce que ledit projet ne soit pas adopté avant l'entrée en vigueur de la décision européenne et, d'autre part, à ce que le projet de loi soit en tout point conforme à la décision européenne arrêtée. Les membres de la Commission du Développement durable ont donc procédé à l'examen des articles du projet de loi, en gardant ces remarques du Conseil d'Etat à l'esprit. Alors que le projet de loi initial se base sur la version provisoire du 7 avril 2013 de la décision européenne, le libellé des articles du projet a été amendé afin de transposer fidèlement la version définitive de la décision européenne.

\*

#### **Amendement 1 portant sur l'article 1<sup>er</sup>**

Lors de la procédure législative européenne, le texte de l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de décision a été modifié pour des raisons de clarification. Quant au fond, rien n'a été modifié. La commission parlementaire décide de remplacer le texte de l'article 1<sup>er</sup> pour le rendre conforme à la décision n°377/2013/UE, étant entendu que la référence à la date butoir du 27 mai 2013 reflète le bout de phrase suivant de la décision européenne : « *le trentième jour après l'entrée en vigueur de la présente décision* » et prend en considération la Convention européenne de Bâle du 16 mai 1972 sur la computation des délais. Ainsi, l'article 1<sup>er</sup> amendé se lira comme suit :

***Art.1<sup>er</sup>. Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de la ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des Etats membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu le 27 mai 2013 au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 en vue de leur annulation.***

#### **Amendement 2 portant sur l'article 2**

Lors de la procédure législative au niveau communautaire, le texte de l'article 2 a été modifié et complété pour des raisons de clarification. La commission parlementaire décide donc d'amender l'article 2 du projet de loi à l'instar de la formulation de la décision n°77/2013/UE. Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont restitués sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la décision de dérogation temporaire et afin de garantir le respect de l'article 5<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (article 3<sup>quinquies</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2003/87/CE telle que modifiée). L'article 2 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante :

**Art. 2. 1.** *Tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1<sup>er</sup>, sont annulés par l'autorité compétente.*

**2.** *Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Dans la mesure où le nombre réduit de ces quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1<sup>er</sup> mai 2013, le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.*

### **Amendement 3 portant sur l'article 3**

Pour ce qui est de l'article 3, un amendement s'impose en raison du fait que la décision n°377/2013/UE précise qu'il s'agit des quotas du secteur de l'aviation. Comme l'avait d'ailleurs à juste titre relevé le Conseil d'Etat dans son avis du 30 avril 2013, cette précision ne figurait pas dans le projet de loi initial. L'article 3 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante :

**Art.3.** *Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.*

### **Amendement 4 portant introduction d'un article 4 nouveau**

Le projet de loi est complété par un article 4 ayant la teneur suivante :

**Art. 4.** *La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions prennent effet rétroactivement à partir du 24 avril 2013.*

Pour des raisons de sécurité juridique, le législateur européen a entrepris toutes les démarches pour veiller à une application de la décision de dérogation le plus rapidement possible. Pour des raisons de cohérence avec le droit communautaire, il importe donc de donner un effet rétroactif à la loi.

Bien que l'article 2 du Code civil stipule que « *La loi ne dispose que pour l'avenir ; elle n'a point d'effet rétroactif.* », les juridictions administratives et judiciaires ont eu l'occasion de juger que dans certains cas, le législateur peut conférer à une loi une entrée en vigueur rétroactive. En effet :

« *La loi et le règlement n'ont pas d'effet rétroactif. Seul le pouvoir législatif pouvant déroger à la règle de la non-rétroactivité de la loi, le règlement auquel le pouvoir exécutif a donné un effet rétroactif ne peut, nonobstant ce fait, produire ses effets que pour l'avenir* » (C.E. 13 juillet 1979, 24, 307).



« Seule une rétroactivité expresse doit être admise, toute rétroactivité tacite qu'on croirait pouvoir induire de termes non formels, de travaux préparatoires de la loi ou de son but doit être repoussée. Le juge lié par l'article 2 du code civil ne peut – à moins qu'elle ne soit expressément déclarée rétroactive par le législateur – entendre la loi comme portant effet dans le passé » (Cour 5 avril 2000, 31, 328).

\*

## TEXTE COORDONNE

**Art.1<sup>er</sup>.** Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de la ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des Etats membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu le 27 mai 2013 au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 en vue de leur annulation.

**Art.2.** 1. Tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l'article 1<sup>er</sup>, sont annulés par l'autorité compétente.

2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Dans la mesure où le nombre réduit de ces quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1er mai 2013, le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.

**Art.3.** Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.

**Art.4.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions prennent effet rétroactivement à partir du 24 avril 2013.

## **ANNEXE 2**

### ***Documents européens***

#### ***I. COM (2013) 102 final modification des directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE et 2004/37/CE aux fins d'alignement sur le règlement (CE) no 1272/2008 »CLP »***

Les directives en question visent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs : signalisation de sécurité et/ou de santé au travail; amélioration de la sécurité et de la santé des travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes au travail ; protection des jeunes au travail ; protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à des agents chimiques sur le lieu de travail ; protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents cancérigènes ou mutagènes au travail.

Elles contiennent des références à la législation de l'UE sur la classification et l'étiquetage des produits chimiques. Pour qu'elles restent effectives, il convient de les aligner sur la nouvelle législation dans ce domaine ; ceci n'affecte ni le champ d'application, ni le niveau de protection. Il s'agit du règlement (CE) no 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges («règlement CLP»), afin de mettre en œuvre, dans l'Union européenne, le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques des Nations unies (« SGH ») ; il est exécuté en droit national par la loi du 16 décembre 2011 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi que la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et mélanges chimiques.

Le système SGH permet d'identifier les substances chimiques dangereuses et d'informer les utilisateurs sur les dangers qu'elles présentent au moyen de symboles et de phrases figurant sur les étiquettes, les emballages et les fiches de données de sécurité. Les fiches de données de sécurité établies par les fournisseurs de produits chimiques sont une source d'informations importante pour les employeurs et les salariés.

Le règlement CLP est entré en vigueur le 20 janvier 2009. Les dates limites pour la classification selon les nouvelles règles sont le 1<sup>er</sup> décembre 2010 pour les substances et le 1<sup>er</sup> juin 2015 pour les mélanges. (Jusqu'au 1<sup>er</sup> décembre 2010, les substances sont classées, étiquetées et emballées conformément à la directive 67/548/CEE. Jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2015, les mélanges sont classés, étiquetés et emballés conformément à la directive 1999/45/CE. Les substances et mélanges peuvent, avant le 1<sup>er</sup> décembre 2010 et le 1<sup>er</sup> juin 2015, respectivement, être classés, étiquetés et emballés conformément aux dispositions du règlement (CE) no 1272/2008. Dans ce cas, les dispositions en matière d'étiquetage et d'emballage des directives 67/548/CEE et 1999/45/CE ne sont pas applicables). À terme, le règlement CLP remplacera les règles actuelles en matière de classification, d'étiquetage et d'emballage des substances (directive 67/548/CEE) et des préparations (directive 1999/45/CE) après la période de transition, lesdites directives étant abrogées avec effet au 1<sup>er</sup> juin 2015.

L'utilisation du système SGH dans l'Union européenne via le règlement CLP oblige les sociétés à classer, étiqueter et emballer de façon appropriée leurs substances et mélanges avant de les mettre sur le marché, à l'issue d'une période de transition pendant laquelle les deux systèmes, le règlement CLP et la combinaison des directives relatives aux substances et

aux préparations, s'appliqueront en parallèle. Le but est de protéger les travailleurs, les consommateurs et l'environnement au moyen de l'étiquetage et de l'indication des effets potentiellement dangereux des produits chimiques.

## **II. COM (2013) 111 final progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement (CE) no 166/2006 « PRTR européen »**

La mise en place du PRTR européen a été une avancée importante pour assurer une plus grande transparence quant aux types et volumes d'émissions industrielles et à la surveillance environnementale. Le PRTR européen comprend un ensemble unique de données couvrant un large éventail de polluants, traitant des rejets et de leurs transferts vers tous les milieux et reposant sur une approche ascendante.

L'évaluation réalisée par la Commission de la mise en œuvre du règlement met en évidence une très bonne réussite d'ensemble. Les États membres se sont rapidement acquittés des nouvelles obligations qui leur incombaient, si bien que la collecte des données, leur évaluation et leur transmission à la Commission sont maintenant achevées de manière fiable pour la plupart des rejets. Ces résultats positifs ont été confirmés par des utilisateurs hors Union européenne et plusieurs pays n'appartenant pas à l'UE ont manifesté leur souhait d'utiliser ce système européen comme base pour la mise au point de leurs propres registres nationaux. Cependant, plusieurs utilisateurs ont observé que la facilité d'utilisation des pages web pourrait encore être améliorée (par exemple en ce qui concerne la navigation et les fonctions de recherche) et qu'une maintenance plus régulière pourrait être effectuée (notamment pour réparer les hyperliens). D'autres personnes suggèrent de rationaliser la terminologie utilisée. Des utilisateurs et des États membres estiment qu'il serait utile d'ajouter des informations contextuelles pour rendre les données plus compréhensibles et comparables (par exemple en ce qui concerne les méthodes de mesure utilisées).

Toutefois, il est possible et nécessaire de continuer à améliorer la situation. Les mesures prévues dans le rapport présenté en mars 2013 permettront de résoudre les principaux problèmes mis en évidence lors du réexamen et permettront de faire progresser le PRTR européen de façon à améliorer encore sa facilité d'utilisation et à encourager un usage plus large des informations environnementales importantes qu'il contient. Ces mesures seront mises en œuvre dans un ordre de priorité approprié afin de cibler de façon efficace celles qui comportent les plus grands avantages potentiels.

Le PRTR européen (E-PRTR) est basé sur le règlement CE 166/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et transferts de polluants, et modifiant les directives 91/689/CEE et 96/61/CE du Conseil. Il se fonde sur le précédent registre européen des émissions de polluants (EPER), établi en 2000 et l'élargit.

Par la loi du 2 décembre 2005 portant approbation du Protocole sur les registres des rejets et transferts de polluants, signé à Kiev, le 21 mai 2003, le Luxembourg s'est engagé à établir et tenir un registre national des rejets et transferts de polluants accessible au public.

Par la loi du 13 mars 2009, le règlement CE 166/2006 est exécuté au niveau national et il est créé un registre national des rejets et des transferts de polluants, tout en précisant les modalités de mise en œuvre (Mémorial a N°53 du 23 mars 2009).

**(Art. 1<sup>er</sup>.** Aux fins d'application du règlement (CE) N° 166/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 18 janvier 2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants et modifiant les directives

91/689/CE et 96/61/CE,

- les ministres ayant respectivement l'Environnement et la Gestion de l'eau dans leurs attributions sont chargés de coordonner les tâches prévues par le règlement précité,
- l'Administration de l'environnement est chargée d'exécuter les tâches administratives prévues par le règlement précité et tout particulièrement en relation avec les articles 7, 9, 15 et 16 dudit règlement,
- l'Administration de la gestion de l'eau est chargée d'exécuter les tâches administratives prévues par le règlement précité en relation avec l'article 9 dudit règlement pour ce qui est des rejets dans l'eau.

**Art. 2.**

1. Il est créé un registre national des rejets et des transferts de polluants. L'Administration de l'environnement est chargée d'exploiter et de gérer le registre
  - dont l'accès au public est réglé conformément aux dispositions de la loi du 25 novembre 2005 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement;
  - qui comporte un lien avec le registre européen des rejets et des transferts de polluants et assure un haut degré de comparabilité avec les données du registre européen des rejets et des transferts de polluants.
2. La première année de référence pour les données à fournir en vertu du règlement (CE) N° 166/2006 dont question à l'article 1<sup>er</sup> est l'année 2007).

Par un règlement grand-ducal du 13 mars 2009, la conception et la structure du registre national des rejets et transferts de polluants sont précisées, les conditions et modalités de notification par les exploitants sont fixées, un système d'assurance qualité et d'évaluation des informations fournies par les exploitants est introduit et les modalités d'accès à la justice et de participation du public à l'élaboration du PRTR national sont déterminées.

La Commission met le registre européen à la disposition du public et en assure la diffusion gratuite sur internet. Le site web du PRTR européen est hébergé et géré par l'agence européenne de l'Environnement ; il peut être consulté à l'adresse suivante:

<http://prtr.ec.europa.eu/>

Conformément à l'article 5 du règlement (CE), les exploitants de tout établissement relevant du champ d'application du règlement doivent notifier chaque année des informations spécifiques à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils sont installés. Les États membres doivent compiler et vérifier la qualité des données notifiées et les transmettre à la Commission et à l'AEE pour diffusion sur le site web du PRTR européen.

À l'heure actuelle, le site web du PRTR européen fournit un accès électronique aux données communiquées par 29 000 établissements industriels importants couvrant 65 activités économiques relevant des principaux secteurs industriels (énergie; la production et la transformation des métaux; l'industrie minérale; l'industrie chimique; la gestion des déchets et des eaux usées; la fabrication et la transformation du papier et du bois; l'élevage intensif et l'aquaculture; les produits d'origine animale ou végétale issus de l'industrie alimentaire et des boissons; d'autres activités ) et fournit des informations sur les quantités de rejets de polluants dans l'air, l'eau et le sol, ainsi que sur les transferts hors du site de déchets et de polluants dans les eaux usées pour 91 polluants clés incluant les métaux lourds, les pesticides, les gaz à effet de serre et les dioxines. En plus de ces ensembles de données essentielles, qui informent sur les principales sources de pollution ponctuelles, le PRTR européen contient également des données sur la répartition spatiale des rejets d'émissions dans l'air provenant de sources de polluants diffuses, et des données sur les émissions dans l'eau provenant de sources diffuses y figureront bientôt.

Tous les EM de l'UE ainsi que la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein, la Suisse et la Serbie ont mis en œuvre le règlement (CE).

**Situation au Luxembourg**

Pour l'année 2010, 33 établissements ont été déclarés à la Commission européenne. Ce nombre est inférieur au nombre des établissements qui ont fait rapport à l'Administration de

l'environnement dans le contexte du PRTR. En effet, seulement les établissements qui dépassent au cours d'une année au moins une des valeurs seuils du règlement européen PRTR sont déclarés par l'Administration de l'environnement à la Commission européenne.

Il y a lieu de préciser que le dépassement d'une valeur seuil ne signifie pas que l'établissement a manqué au respect d'une valeur limite. Le dépassement d'une valeur seuil a pour seule conséquence que cette valeur doit être notifiée à la Commission européenne.

Les établissements déclarés comprennent des activités dans les secteurs de la production et transformation des métaux, de la gestion des déchets et eaux usées, de l'industrie minérale, de l'énergie, de l'industrie chimique, de la transformation du bois et de l'élevage intensif de porcs. Plus précisément il s'agit entre autres des établissements suivants: ArcelorMittal, Circuit Foil, Alcuilux, Novelis, Twinerg, Goodyear, Cimalux, Luxguard, DuPont de Nemours, SIDOR, SIDEC, SIGRE, Lamesch.

Les émissions déclarées comprennent les rejets dans l'air (dioxyde de carbone, oxydes d'azote, oxydes de soufre, particules fines, métaux lourds, hydrocarbures aromatiques polycycliques, polychlorobiphényles, dioxines et furannes, ...), les rejets dans l'eau (carbone organique total, azote total, phosphore total, métaux lourds, ...) et les transferts de déchets (déchets dangereux et déchets non dangereux). Pour les déchets dangereux qui sont transférés à l'étranger, les noms et adresses des destinataires sont indiqués, sauf pour les établissements qui ont invoqué la confidentialité pour des raisons commerciales.

Les données pour l'année 2011 ont été déclarées fin mars 2013 à la Commission européenne.

### ***III. COM (2013) 121 final utilisation de ressources financières destinées au déclassé des installations nucléaires, à la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs***

En octobre 2004, la Commission a présenté au Parlement européen son premier rapport sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclassé des centrales nucléaires.

Le rapport de 2004 ayant généralement été bien accueilli, cela a amené le Parlement européen à présenter un rapport d'initiative. Dans ce rapport, le Parlement européen constatait que le déclassé est une question complexe et qu'une analyse plus approfondie était nécessaire pour comprendre les mécanismes de financement des États membres.

En 2006, la Commission a adopté une recommandation sur la gestion des ressources financières destinées au déclassé, après un dialogue approfondi avec des experts des États membres et sur la base de sa propre expertise dans le domaine. En décembre 2007, la Commission a présenté son deuxième rapport au Parlement européen et au Conseil, portant sur la comparaison des pratiques des États membres et des exploitants d'installations nucléaires de l'UE en matière de ressources financières avec les critères précisés dans la recommandation publiée par la Commission. L'une des conclusions du deuxième rapport précisait qu'il importait de demander aux États membres de fournir des informations plus détaillées et mieux structurées. Ce processus a permis d'élaborer les lignes directrices et le questionnaire sur lesquels repose le rapport de 2013 tel que présenté en mars 2013.

#### **Le déclassé et la gestion des déchets**

Tous les États membres sont d'accord sur le principe selon lequel, après leur mise à l'arrêt

définitif, les installations nucléaires doivent être déclassées, et une gestion adéquate des déchets doit être assurée. Ils ont toutefois choisi des moyens très différents pour atteindre ces objectifs: certains États membres optent pour un déclasséement immédiat tandis que d'autres préfèrent un déclasséement différé, après une période initiale de confinement sûr. En ce qui concerne l'état final du site, certains visent à créer le retour à l'état d'origine (équivalent à un site vierge), d'autres la situation d'une friche industrielle.

### **Le principe du pollueur-payeur**

Tous les États membres sont d'accord sur le principe du pollueur-payeur. Dans les États membres qui disposent d'installations nucléaires commerciales, des systèmes élaborés ont été mis en place pour obliger le titulaire du permis d'exploitation à rassembler les ressources financières adéquates avant l'expiration de la durée de vie des installations, de façon à ce que ces ressources soient disponibles en temps voulu pour le déclasséement des installations.

### **Les fonds de déclasséement**

Les systèmes en vigueur dans tous les États membres menant des activités nucléaires commerciales sont fondés sur un modèle de création de fonds de déclasséement adéquats sur la base des revenus obtenus au cours de la durée de vie des installations.

Jusqu'à présent, le taux d'accumulation des ressources financières dans ces fonds semble généralement suffisant. Le calendrier de constitution des fonds s'étend en général sur l'ensemble de la période d'exploitation prévue. Des périodes plus courtes ne sont pas exclues et constituent un moyen de se prémunir en cas de circonstances imprévues telles qu'une fermeture anticipée. Quant aux cas de fermetures anticipées imputables à des décisions politiques, il incombe en général au gouvernement responsable de combler le déficit qui en résulte pour le fonds. En cas d'accident, le régime international de responsabilité fondé sur les différentes conventions internationales s'applique.

Les États membres ont choisi un modèle qui correspond à l'un des types de fonds de déclasséement suivants:

-un *fonds interne séparé*, qui est détenu par l'exploitant de l'installation mais en tant que fonds distinct ne pouvant être utilisé qu'aux fins de déclasséement et de gestion des déchets, et sous le contrôle de l'organisme national. Des fonds de ce type existent par exemple en France, en Belgique et en République tchèque.

-un *fonds externe séparé*, c'est-à-dire non détenu par l'exploitant de l'installation; on trouve ce type de fonds en Finlande et en Suède, où il est également externe par rapport au budget de l'État, ainsi qu'en Hongrie, en Roumanie, en Slovaquie et en Bulgarie. Dans ces États membres, toutefois, les fonds font en quelque sorte partie du budget de l'État.

-un *fonds interne non séparé*. On trouve ce type de fonds en Allemagne, où le droit commercial oblige les sociétés exploitant des centrales nucléaires à constituer des réserves importantes dans leurs bilans financiers en prévision des coûts futurs de déclasséement et de gestion des déchets.

Les États membres qui n'ont pas mis en place un régime de financement pleinement opérationnel et qui envisagent de construire de nouvelles installations nucléaires, en particulier de nouvelles centrales nucléaires, devraient adopter les lois nécessaires à l'établissement d'un régime de financement du déclasséement solide avant la prise de décision d'investissement.

Les fonds de déclasséement ne doivent être utilisés qu'aux fins précises pour lesquelles ils ont été établis, tels que prévues dans le plan de déclasséement final, et non à d'autres fins.

### **La directive 2011/70/ Euratom**

Depuis la présentation du deuxième rapport sur le déclassement, en 2007, l'environnement juridique dans le domaine du déclassement et de la gestion des déchets a changé de manière significative avec l'adoption de la directive 2011/70/Euratom du Conseil du 19 juillet 2011 établissant un cadre communautaire pour la gestion responsable et sûre du combustible usé et des déchets radioactifs. Cette directive, qui doit être transposée dans le droit national des États membres au plus tard le 23 août 2013, prévoit en son article 9 que «Les États membres veillent à ce que le cadre national impose que les ressources financières suffisantes soient disponibles, le moment venu, pour la mise en œuvre des programmes nationaux, en particulier pour la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs, en tenant dûment compte de la responsabilité des producteurs de combustible usé et de déchets radioactifs».

Les programmes nationaux sur le combustible usé et les déchets radioactifs devront couvrir tous les types de déchets et toutes les étapes de leur gestion, depuis leur production jusqu'à leur stockage définitif, et fournir une base de calcul suffisamment détaillée pour permettre l'estimation du coût à long terme en tant que variable servant à déterminer le montant adéquat de ressources financières à rassembler pour obtenir des fonds suffisants pour la gestion des déchets. L'obligation de couvrir toutes les étapes de la gestion des déchets, dès leur production, signifie qu'une grande partie des activités de déclassement sera également couverte.

Les programmes nationaux devraient fournir une estimation détaillée du coût de toutes les étapes de gestion des déchets jusqu'à leur stockage, y compris les activités associées telles que la recherche et le développement.

Il convient également qu'ils fournissent des informations sur les modes de financement.

### ***IV. COM (2013) 123 final stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement***

Le livre vert, présenté en mars 2013, souligne le rôle clé que les matières plastiques jouent dans de nombreux processus et applications industriels, ainsi que les avantages économiques potentiels liés à une augmentation des taux de recyclage. Face à la croissance démographique mondiale et à la raréfaction des ressources naturelles, le recyclage des matières plastiques offrira une solution de substitution à l'exploitation de ressources vierges. Afin d'accélérer cette évolution, un meilleur cadre intégrant la prévention et le recyclage des déchets dans la conception des produits plastiques doit être mis en place pour soutenir l'éco-conception et l'innovation environnementale.

Les problèmes spécifiques posés par les déchets plastiques ne sont pas ciblés par la législation actuelle de l'UE en matière de déchets. Les États membres doivent privilégier la prévention et le recyclage par rapport à d'autres modes d'élimination, comme c'est le cas pour l'ensemble des flux de déchets visés dans la directive-cadre relative aux déchets, mais il faut aller encore plus loin. Le livre vert a pour objet de rassembler des faits et des opinions en vue d'évaluer les incidences des déchets plastiques et de définir une stratégie européenne visant leur atténuation. Les parties prenantes sont invitées à s'exprimer sur la question de savoir si la législation en place doit être adaptée et de quelle façon, afin de gérer les déchets plastiques et d'encourager leur réutilisation, leur recyclage et leur valorisation par rapport à la mise en décharge. Leur avis est également sollicité sur l'efficacité d'objectifs potentiels de recyclage et de mesures économiques telles que les interdictions et les taxes de mise en décharge et les régimes de tarification du type «payer pour jeter». Le livre vert invite également à réfléchir

sur les possibilités d'amélioration de la conception modulaire et chimique des matières plastiques afin d'augmenter leur recyclabilité, sur la réduction des déchets marins et sur l'opportunité de promouvoir les matières plastiques biodégradables.

La consultation, qui comprend 26 questions, durera jusqu'à début juin 2013. Les résultats viendront alimenter des mesures supplémentaires en 2014, dans le cadre plus large d'un réexamen stratégique de la législation en matière de déchets, qui portera notamment sur les objectifs actuellement fixés pour la valorisation et la mise en décharge des déchets et comprendra une évaluation ex post de cinq directives couvrant différents flux de déchets.

### **Situation législative et réglementaire au Luxembourg**

La loi du 21 mars 2012 relative aux déchets a comme objet l'établissement de mesures visant à protéger l'environnement et la santé humaine par la prévention ou la réduction des effets nocifs de la production et de la gestion des déchets. Elle vise également la *réduction des incidences globales de l'utilisation des ressources* et une amélioration de l'efficacité de cette utilisation.

La loi fixe des *objectifs généraux de recyclage* pour les déchets ménagers et assimilés ainsi que pour les déchets non dangereux de construction et de démolition, de 50% respectivement 70% en poids global. La *responsabilité élargie des producteurs* est reprise par le texte, comme l'est le principe du pollueur-payeur au niveau des coûts de la gestion des déchets. La *hiérarchie des déchets*, avec en tête de liste la *prévention* des déchets, est aussi bien ancrée dans la loi du 21 mars 2012 que l'est le *principe d'autosuffisance et de proximité*. Les détenteurs de déchets sont donc tenus de réduire dans toute la mesure du possible les mouvements de déchets vers l'étranger. Ceci affecte également les déchets plastiques, dont le recyclage au Luxembourg est favorisé, tout en évitant ainsi des pertes importantes de ressources.

La loi du 21 mars 2012 relative aux déchets prépare également le terrain pour une *conception plus durable des produits*, des produits permettant un recyclage efficace et économique, des produits plus innovants, présentant une durée de vie plus longue et permettant une *réparation et une réutilisation* accrue. Le texte propose des mesures de prévention des déchets, agissant aux différents stades du cycle de vie d'un produit et pouvant influencer les conditions d'encadrement de la production de déchets, la phase de conception (p.ex. en favorisant la promotion de l'*écoconception*), de production et de distribution, ainsi que finalement la phase de consommation et d'utilisation.

De plus, les emballages plastiques sont couverts spécifiquement par le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1998 relatif aux emballages et aux déchets d'emballages modifié par le règlement grand-ducal du 22 février 2006 et par la loi du 21 mars 2012 relative à la gestion de déchets, déterminant la gestion des emballages et des déchets d'emballages au Grand-Duché de Luxembourg.

Cette réglementation s'applique à *tous les emballages* mis sur le marché luxembourgeois et à *tous les déchets d'emballages*, qu'ils soient utilisés ou mis au rebut par les industries, les commerces, les bureaux, les ateliers, les services, les ménages ou à tout autre niveau, quels que soient les matériaux dont ils sont constitués.



En résumé, les responsables d'emballages ont notamment une:

- *obligation de reprise des déchets d'emballages*
- *obligation d'atteindre les taux de valorisation et de recyclage* déterminés par le règlement grand-ducal susmentionné (pour le 31 décembre 2008 au plus tard, 60 % en poids des déchets d'emballage seront recyclés avec, pour les plastiques, l'objectif minimal de 22,5 % en poids).

Le Luxembourg dispose ainsi d'un *système de collecte à domicile* des emballages. Sauf pour les résidus de tri, qui subiront une valorisation énergétique, tous les déchets d'emballages, y inclus les déchets d'emballages plastiques, ainsi collectés seront soumis à des opérations de recyclage.

L'article 5 du règlement concerne plus particulièrement la prévention et la réutilisation des emballages et des déchets d'emballages et prévoit la possibilité pour le Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions de conclure des *accords environnementaux* avec les responsables d'emballages et/ou le ou les organisme(s) agréé(s).

Un tel accord volontaire 2012-2017 a été signé entre le Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et l'organisme agréé Valorlux a.s.b.l. pour la *promotion de sacs de caisses réutilisables et uniformes*, les éco-sacs.

Le règlement grand-ducal modifié du 24 février 2003 concernant la mise en décharge des déchets a pour objet général, par des exigences techniques et opérationnelles strictes applicables aux déchets et aux décharges, de prévoir des mesures et procédures visant à prévenir ou à réduire autant que possible les effets négatifs de la mise en décharge des déchets sur l'environnement. Exception faite des déchets inertes et des autres déchets pour lesquels un traitement n'est pas réalisable techniquement ou ne réduit pas leurs quantités ou leurs risques pour la santé humaine et l'environnement, seuls les déchets ayant fait l'objet d'un *traitement préalable* sont mis en décharge. Cette disposition vise également le *tri des déchets*, réduisant ainsi la quantité mise en décharge des déchets recyclables, comme le sont les déchets plastiques.

### **Les déchets plastiques en chiffres**

Côté chiffres, en 2010, le Luxembourg a produit environ **27.000 tonnes de déchets plastiques**, dont un peu plus de **22.000 tonnes de déchets d'emballages en matières plastiques**. Du côté du traitement, environ **15.000 tonnes de déchets plastiques** étaient **recyclées au Luxembourg** et plus de 22.000 tonnes valorisées énergétiquement. La somme plus élevée de déchets traités au Luxembourg est due à des importations. En tout, le **taux de recyclage des emballages plastiques** est de **31% en poids global**, dépassant ainsi l'objectif fixé par le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1998 relatif aux emballages et aux déchets d'emballages.

Grâce à une collecte séparée à la source, aucune élimination directe des flux de déchets plastiques n'est réalisée actuellement, les matières valorisables étant toujours dirigées vers des opérations de recyclage ou la valorisation énergétique au Luxembourg, ou ailleurs.

La mise en décharge de matières plastiques se limite donc aux **matières plastiques présentes dans les déchets municipaux en mélange**. D'après l'analyse de ces déchets, réalisée en 2009/2010, le pourcentage de **déchets plastiques** s'élève à **environ 15% du poids**

**total** et plus de 80% de ces déchets plastiques sont des emballages. Lors de l'analyse réalisée en 2004/2005, cette valeur se situait encore à 17%. Une **diminution de la fraction des matières plastiques** est donc à noter. En 2014, une nouvelle analyse des déchets municipaux en mélange pourra indiquer si cette tendance favorable a bien progressé. Vu que la majorité des déchets municipaux en mélange est incinérée au Luxembourg, ceci est également valable pour la fraction des déchets plastiques y incluse. Ainsi, **moins de 30% de ces déchets plastiques sont mis en décharge**.

Hormis la fraction de déchets plastiques se retrouvant dans les déchets municipaux en mélange, les ménages ont produit, en 2010, environ 2.000 tonnes de déchets plastiques, dont les emballages représentent la moitié. Ces quantités sont toutes destinées à être recyclées.

### **L'opération PPP éco –sac**

L'opération «éco-sac» a été lancée en 2004 par un Partenariat Public-Privé (PPP) entre l'Administration de l'environnement du Luxembourg (Ministère du Développement durable et des Infrastructures), la clc (Confédération Luxembourgeoise du Commerce) et VALORLUX a.s.b.l. (détenteur de la licence Point Vert Luxembourg) dans le cadre d'un plan national de prévention des déchets d'emballages.

### Évolution

En collaboration avec 85 distributeurs, dont cinq grands supermarchés, l'opération «éco-sac» a connu un succès retentissant.

Au début de l'opération en 2004, l'éco-sac était vendu avec les sacs de caisse à usage unique gratuits donnés aux caisses des magasins. En 2007, la distribution de sacs de caisse à usage unique est arrêtée pour être remplacée par la vente d'éco-sacs réutilisables et de sacs de dépannage. En 2008, un format d'éco-sac plus petit a été mis sur le marché et le Partenariat Public-Privé a été prolongé de 4 ans.

### «Éco-sacs»

Trois types de sacs ont été commercialisés: un grand éco-sac de 34 litres, un petit éco-sac de 17 litres et le sac de dépannage. Le grand éco-sac est vendu à 0,70 €, le petit éco-sac à 0,50 € et le sac de dépannage coûte 0,03 €. Les sacs de dépannage contiennent au moins 40% de matériaux recyclés (PEHD) et sont 100% recyclables.

Les éco-sacs sont le meilleur choix car ils sont réutilisables et solides. Ils sont remplacés gratuitement s'ils sont abîmés et composés de matériaux (PP) faciles à recycler. Leur design frais et moderne permet de les utiliser en toutes circonstances et dans tous les types de commerces.

### Objectifs

Les objectifs ont évolué au fur et à mesure de l'opération. Après un début à 31% en 2004, le taux d'utilisation de sacs réutilisables est passé à 38% en 2007, pour s'établir à 51% en 2008.

### Résultats

Sur le plan matériel, la quantité des sacs de caisse à usage unique est passée de 454,4 tonnes (2006) à 53,6 tonnes (2010), soit une réduction des déchets de 89%. L'enquête réalisée auprès des consommateurs en 2011 a révélé que 16,3% des consommateurs n'emballent plus la plupart de leurs petits achats dans un sac de caisse à usage unique. Aujourd'hui, la majorité des clients utilisent des sacs réutilisables (69,4%). Depuis le début de l'opération, environ 300 millions de sacs de caisse à usage unique ont pu être économisés.

## ***V. COM (2013) 167 final accord international sur le changement climatique : définition de la politique internationale en matière de changement climatique***

La Commission a lancé en mars 2013 une série de consultations afin d'engager un débat entre les États membres, les institutions de l'Union européenne et les parties concernées sur la meilleure orientation à donner au régime international en matière de climat entre 2020 et 2030.

Connie Hedegaard, Membre de la Commission responsable de l'action pour le climat, a déclaré à ce propos: «À Copenhague, les dirigeants du monde entier se sont fixé pour objectif de limiter le réchauffement de la planète à moins de 2 °C, afin d'éviter les conséquences les plus dommageables du changement climatique. C'est une bonne chose, mais comme le monde s'écarte chaque jour un peu plus de cet objectif, ce n'est clairement pas suffisant. Il faut que toutes les parties redoublent d'efforts. Pour y parvenir, il est indispensable de disposer d'un accord international ambitieux en vertu duquel toutes les grandes économies seront tenues d'agir, en fonction de leurs capacités actuelles et futures. Le document de consultation sollicite des contributions pour aider l'UE à élaborer sa position en vue de parvenir au meilleur accord possible en 2015.»

Pour élaborer l'accord de 2015, il faudra tirer les leçons des succès et des échecs de la convention, du protocole de Kyoto et du processus Copenhague-Cancun. Nous devons nous départir du modèle Nord/Sud qui caractérisait le monde dans les années quatre-vingt-dix pour nous tourner vers un système fondé sur l'interdépendance et la responsabilité partagée.

L'accord de 2015 devra réussir à emporter l'adhésion de toutes les grandes économies dont les États-Unis, la Chine, l'Inde et le Brésil, jusqu'à présent opposés aux engagements juridiquement contraignants de réduction des émissions de GES. Il devra s'appuyer sur les systèmes mis en place pour soutenir les pays, en particulier les plus vulnérables, dans leurs efforts d'adaptation à un changement climatique devenu inévitable. Il devra surtout garantir la transition entre l'approche hétérogène et ascendante actuelle, qui repose largement sur des décisions non contraignantes, et un accord juridiquement contraignant, associant efficacement approche ascendante et approche descendante, qui engagera le monde sur la voie d'une réduction des émissions qui permettra de maintenir le réchauffement de la planète sous la barre des 2 °C.

### **Limiter le réchauffement de la planète à moins de 2°C**

Sous l'égide des Nations unies, les Parties ont ouvert les négociations sur le nouvel accord climatique à la fin de l'année 2011, à Durban ; cet accord, qui doit être finalisé d'ici la fin 2015, devrait s'appliquer à partir de 2020. La consultation publique coïncide donc avec une intensification des négociations attendue pour cette année.

L'accord de 2015 va devoir intégrer en un régime global unique les multiples arrangements contraignants ou non pris au titre de la Convention des Nations unies sur les changements climatiques qui sont en vigueur actuellement. Alors que l'UE, quelques autres pays européens et l'Australie ont accepté une seconde période d'engagement juridiquement contraignante au titre du protocole de Kyoto, une soixantaine d'autres pays dans le monde ont pris différents types d'arrangements non contraignants visant à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) ou à en limiter l'augmentation.

### **Autre point capital: relever le niveau d'ambition d'ici à 2020**

Parallèlement aux négociations internationales sur l'accord de 2015, d'autres négociations ont été lancées, dans le cadre de la « plateforme de Durban pour une action renforcée », afin de trouver les moyens de renforcer les réductions d'émissions de GES sur le plan mondial avant

l'entrée en vigueur de l'accord en 2020. Il existe en effet un écart considérable entre les engagements de réduction des émissions d'ici à 2020 qui lient actuellement les pays et les réductions qui seraient nécessaires pour mettre le monde sur la bonne voie afin d'éviter que le réchauffement de la planète ne dépasse le seuil des 2 °C.

Bien que centrée sur l'accord de 2015, la communication consultative indique clairement que les mesures qui seront prises sur le plan mondial avant 2020 seront déterminantes pour donner aux politiques l'orientation nécessaire en vue de parvenir à la conclusion de l'accord.

Cet accord devra rendre compte de l'évolution du monde depuis le début des négociations sur le climat en 1990 et de la manière dont il continuera d'évoluer à mesure que nous nous rapprocherons de 2030. Il s'appliquera dans un contexte dans lequel:

- les progrès de la science auront levé tout doute possible quant à notre rôle dans le réchauffement de la planète;
- les économies émergentes seront une source de croissance économique et d'émissions de GES qui ne cessera de se développer;
- d'importants problèmes resteront à résoudre en matière de développement durable;
- la lutte contre le changement climatique ouvrira aussi des débouchés non négligeables;
- le développement des échanges internationaux continuera de poser des problèmes liés aux émissions associées à la production et à la prévention de la fuite de carbone (déplacement des activités à forte intensité de carbone des pays à haut niveau d'ambition vers les pays moins ambitieux en matière de réduction des émissions.

Concernant les moyens d'exécution, l'accent devra être mis sur trois éléments : la technologie, les mécanismes dits flexibles et le financement. *Le Fonds vert pour le climat* est un mécanisme financier de l'Organisation des Nations unies, rattaché à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Il a pour objectif de réaliser le transfert de fonds des pays les plus avancés à destination des pays les plus vulnérables afin de mettre en place des projets pour combattre les effets des changements climatiques ; il a été officiellement lancé en 2011 lors de la 17<sup>ème</sup> Conférence des parties (COP17) à Durban et a son siège en Corée du Sud ; il est dirigé par un Conseil composé de 24 membres provenant à égalité de pays avancés et de pays en développement ; les pays développés ont accepté de mobiliser ensemble 100 milliards de dollars par an d'ici à 2020, en faisant appel à différentes sources. *Le Fonds d'adaptation* a été établi spécifiquement pour financer le coût total des projets et programmes d'adaptation pilotés par les pays en développement membres du Protocole de Kyoto qui sont particulièrement vulnérables aux impacts des changements climatiques ; il a été créé en 2007 ; le Fonds pour l'environnement mondial – organisation gérant un système de financement pour la préservation de l'environnement et partant le plus important bailleur de fonds mondial pour les projets visant à préserver l'environnement - fournit le secrétariat et la Banque Mondiale l'administre. (« fast start finance » pour LU, contribution de 1 mio d'euros pour la période 2010 – 2012).

Parmi les principes directeurs devant guider l'élaboration du futur instrument international figurent la comptabilisation fiable et un système robuste de mise en conformité et de contrôle de l'application.

A Doha en 2012, les négociateurs ont adopté une deuxième période d'engagement sous le protocole de Kyoto, préservant ainsi l'unique accord contraignant dont dispose la communauté internationale. Cette deuxième période engagera pour 8 ans (du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2020) l'Union européenne (UE), l'Australie, la Norvège, la Suisse, l'Ukraine, la Biélorussie, le Kazakhstan, le Liechtenstein et Monaco. Autant de pays qui représentent environ 15% des émissions de Gaz à effet de serre (GES) mondiales.

Dans ce contexte l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de 20% à l'horizon 2020 comparé à 1990, engagement déjà reflété par le paquet « climat énergie » de 2009. Celui-ci implique pour le Luxembourg une réduction des émissions pour les secteurs hors ETS de 20% en 2020 par rapport à 2005. Pour mémoire, en 2011 les émissions des secteurs hors ETS s'élevaient à 10 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, en baisse de 4,3% par rapport à 2005. Les émissions tous secteurs confondus quant à elles s'élevaient en 2011 à 12,1 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit une baisse de 8% par rapport à 1990.

## **VI. COM (2013) 169 final cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030**

Le livre vert, présenté en mars 2013, soulève une série de questions, notamment:

- Quels devraient être le type, la nature et le niveau des objectifs climatiques et énergétiques fixés pour 2030?
- Comment assurer la cohérence entre les différents instruments?
- Comment le système énergétique peut-il au mieux contribuer à la compétitivité de l'UE?
- Comment tenir compte des différences dans la capacité d'action des États membres?

La consultation est ouverte jusqu'au 2 juillet. La Commission prévoit de proposer d'ici la fin de l'année, sur la base des avis exprimés par les États membres, les institutions de l'UE et les parties prenantes, le cadre de l'UE pour les politiques dans le domaine du climat et de l'énergie à l'horizon 2030.

Les investisseurs auront ainsi un horizon fiable, ce qui stimulera l'innovation et la demande de technologies à faible intensité de carbone et soutiendra les efforts en vue d'une économie européenne plus compétitive, durable et assurée d'un approvisionnement énergétique adéquat. Le cadre pour 2030 s'appuiera sur l'expérience et les leçons tirées du cadre pour 2020, et mettra en évidence les points susceptibles d'être améliorés. Il tiendra également compte des changements survenus depuis lors, notamment dans le système énergétique et l'économie, ainsi que des développements internationaux.

M. Oettinger, membre de la Commission chargé de l'énergie, a déclaré: *«Nous devons définir le cadre de notre action dans le domaine du climat et de l'énergie à l'horizon 2030 le plus rapidement possible, afin de prévoir des investissements appropriés qui nous assureront une croissance durable, des prix de l'énergie abordables et compétitifs et une plus grande sécurité énergétique. Ce nouveau cadre devra tenir compte des conséquences de la crise économique, tout en restant suffisamment ambitieux pour ne pas compromettre l'indispensable objectif à long terme d'une réduction de 80 à 95 % des émissions d'ici à 2050.»*

Mme Hedegaard, membre de la Commission chargée de l'action pour le climat, a déclaré : *«La dépendance de l'Europe à l'égard des combustibles fossiles étrangers s'accroît chaque année. Il en résulte des factures énergétiques en hausse pour les Européens. Ce n'est pas souhaitable. Ce n'est évidemment pas souhaitable pour le climat, mais cela ne l'est pas davantage pour notre économie et notre compétitivité. C'est pourquoi nous avons jugé que l'Europe a besoin d'une société à faible intensité de carbone d'ici 2050. Nous avons des objectifs pour 2020, mais pour la plupart des investisseurs, 2020, c'est presque du court terme. Il est temps de définir les objectifs pour 2030. Plus ces objectifs seront rapidement fixés, plus les entreprises et les investisseurs pourront se fonder sur un horizon fiable, et plus ces objectifs seront ambitieux, mieux cela vaudra pour le climat.»*

Le cadre actuel de la politique de l'UE s'articule autour des trois objectifs principaux fixés pour 2020: 1) l'objectif pour l'UE d'une réduction des émissions de GES de 20 % par rapport aux émissions de 1990; 2) une part de 20% des énergies renouvelables dans l'énergie consommée dans l'UE, avec des objectifs spécifiques pour les différents États membres; 3) une réduction de 20 % de la consommation énergétique de l'UE par rapport aux projections. En outre, des objectifs spécifiques sont prévus pour 2020 en ce qui concerne les énergies renouvelables dans les transports (10 %) et la décarbonation des carburants pour les transports (6 %).

Ce cadre devrait également tenir compte de la perspective à long terme que la Commission a définie en 2011 dans la feuille de route pour une économie à faible intensité de carbone en 2050, dans la feuille de route sur l'énergie à l'horizon 2050 et dans le livre blanc sur les transports. Le Parlement européen a adopté des résolutions sur chacune des feuilles de route. Ces feuilles de route vont dans le sens d'une réduction des émissions de GES de 80 à 95 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990, dans le cadre des efforts nécessaires de la part du groupe des pays développés. Les scénarios associés à ces feuilles de route appellent les constatations essentielles suivantes:

- D'ici à 2030, les émissions de GES devraient être réduites de 40 % dans l'UE pour qu'une réduction de 80 à 95 % d'ici à 2050 soit possible, compte tenu de l'objectif internationalement approuvé d'un réchauffement atmosphérique de moins de 2° C.
- L'augmentation de la part des énergies renouvelables, les améliorations de l'efficacité énergétique et la mise en place d'infrastructures de meilleure qualité et plus intelligentes constituent des options «sans regret» pour la transformation du système énergétique de l'UE.
- En ce qui concerne les énergies renouvelables, les scénarios figurant dans la feuille de route sur l'énergie à l'horizon 2050 tablent sur une part d'environ 30% en 2030.
- Des investissements importants sont nécessaires pour moderniser le système énergétique, avec ou sans décarbonation, ce qui aura des conséquences sur les prix de l'énergie jusqu'en 2030.

## **VII. COM (2013) 175 final progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables**

La Commission a adopté en mars 2013 un *rapport sur l'évaluation des progrès des États membres dans la réalisation de leurs objectifs pour 2020 en matière d'énergies renouvelables*, ainsi que des *rapports sur la durabilité des biocarburants et des bioliquides consommés dans l'UE*. La directive sur les sources d'énergie renouvelables adoptée en 2009 fixe des objectifs contraignants en matière d'énergie renouvelable. Elle vise principalement à porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie de l'UE d'ici à 2020. Chaque État membre se voit assigner des objectifs individuels en ce qui concerne la part totale d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie. De plus, dans le secteur des transports, tous les États membres doivent atteindre le même objectif, à savoir une part de 10 % d'énergies renouvelables. Ces objectifs peuvent être atteints en augmentant la part d'énergie tirée des ressources renouvelables, notamment l'éolien (tant à terre qu'en mer), le solaire (thermique, photovoltaïque et concentré), l'hydroélectricité, l'énergie marémotrice, la géothermie et la biomasse (y compris les biocarburants et les bioliquides). Les objectifs en matière d'énergies renouvelables visent à réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, et à diversifier notre approvisionnement énergétique en réduisant la dépendance à l'égard du pétrole et du gaz.

Le rapport indique que le cadre actuel d'objectifs juridiquement contraignants a entraîné une forte croissance du secteur des énergies renouvelables jusqu'en 2010 où la part des SER était de 12,7 % dans l'UE. Pour continuer dans cette voie et atteindre les objectifs de 2020, il faudra intensifier les efforts, en particulier afin de fiabiliser l'horizon des investisseurs, de réduire la charge administrative et d'améliorer la clarté de la planification. Au Luxembourg, la part des énergies renouvelables a atteint 3 % en 2010, l'objectif pour 2020 étant fixé à 11 %. En 2005, cette part n'était que de 0,9 %, et l'objectif intermédiaire de 2,9 % d'énergies renouvelables a donc été tout juste dépassé.

### **VIII. COM (2013) 180 final avenir du captage et du stockage du carbone en Europe**

La Commission a publié en mars 2013 une *communication consultative sur l'avenir du captage et du stockage du carbone (CSC) en Europe*, afin de lancer le débat sur les options envisageables pour assurer le développement en temps utile de cette technologie. Plus d'une vingtaine de projets de démonstration à petite échelle du CSC sont en cours dans le monde et donnent des résultats satisfaisants, notamment deux en Europe (en Norvège), mais aucun sur le territoire de l'Union. Il s'agit pour la plupart d'applications industrielles, notamment de transformation de pétrole et de gaz ou de production chimique, qui captent le CO<sub>2</sub> pour des raisons commerciales. Huit de ces projets couvrent l'intégralité de la chaîne de CSC, et cinq d'entre eux sont économiquement viables à cause de la récupération assistée de pétrole, dans le cadre de laquelle le CO<sub>2</sub> sert à faciliter l'extraction du pétrole brut. Cependant, le CSC n'a pas encore été appliqué à grande échelle aux fins de l'atténuation des effets du changement climatique. Toute la difficulté consiste donc à faire baisser les coûts et à réunir des arguments économiques en faveur de cette technologie. Le programme énergétique européen pour la relance (PEER) a retenu 6 projets de démonstration du CSC pour un financement à hauteur de 180 millions euros chacun ; toutefois, aucun de ces projets n'est parvenu au stade de la décision d'investissement finale. De multiples facteurs sont responsables de cette situation, mais les principaux sont le manque d'arguments économiques à long terme et le coût de la technologie CSC. Étant donné le prix actuellement très faible du carbone et en l'absence de toute autre contrainte juridique ou de toute autre incitation, les opérateurs économiques n'ont aucune raison d'investir dans le CSC. Certains projets (ceux qui envisagent un stockage terrestre) ont suscité une vive opposition de l'opinion publique. Il existe probablement une capacité de stockage suffisante en Europe, mais toute cette capacité n'est pas située à proximité des émetteurs de CO<sub>2</sub> ou ne leur est pas accessible. Certains États membres ont décidé d'interdire ou de limiter le stockage de CO<sub>2</sub> sur leur territoire national. En outre, une infrastructure de transport appropriée est nécessaire pour raccorder d'une manière efficace les sources de CO<sub>2</sub> aux puits.

### **IX. COM (2013) 213 final assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine**

Comme bien d'autres régions du monde, l'Union européenne est exposée à presque tous les types de catastrophes naturelles. Outre les vies qu'elles ôtent, ces catastrophes coûtent des milliards d'euros chaque année, mettant en péril la stabilité et la croissance économiques. Les catastrophes peuvent avoir des répercussions par-delà les frontières et représenter une menace pour des pans entiers du territoire des pays voisins. Même lorsque le coût de catastrophes majeures est concentré localement, une mauvaise couverture de ceux-ci par les assurances peut grever le budget des États membres individuels, au risque de causer des déséquilibres

internes et externes. Il s'agit donc d'une question cruciale pour les citoyens, les entreprises et les gouvernements de toute l'Union européenne.

En 2010, le Conseil a invité la Commission à faire une évaluation et à rendre compte du potentiel dont l'UE dispose pour faciliter et appuyer, par le transfert de connaissances, la coopération ou le financement d'amorçage, le renforcement de la couverture des services d'assurance appropriés contre les risques de catastrophe et des marchés de transfert du risque financier, ainsi que la mutualisation régionale des assurances. Par la suite, la Commission a organisé une conférence sur la prévention et les assurances en matière de catastrophes naturelles et a conduit une étude intitulée «Natural Catastrophes: Risk Relevance and Insurance Coverage in the European Union».

Le livre vert, présenté en avril 2013, pose un certain nombre de questions sur l'adéquation et la disponibilité des assurances contre les catastrophes. Il poursuit un objectif de sensibilisation et cherche à évaluer si des mesures prises à l'échelon de l'UE pourraient être appropriées ou justifiées pour consolider le marché des assurances contre les catastrophes dans l'Union européenne. À titre plus général, ce processus élargira également la base des connaissances, encouragera le recours aux assurances dans la gestion des catastrophes et contribuera dès lors à l'adoption d'une philosophie générale de prévention des catastrophes et d'atténuation de leurs risques.

La directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale encourage mais n'oblige pas les exploitants industriels à détenir des garanties financières en vue de réparer les dommages environnementaux occasionnés par leurs activités. La Commission pourrait réexaminer la possibilité d'instaurer un système de garantie financière obligatoire au cours du réexamen de la directive prévu pour 2014, en liaison avec le rapport de la Commission conformément à l'article 18, paragraphe 2, de la directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale. Toutefois, la directive ne couvre pas les dommages environnementaux causés par «un phénomène naturel de nature exceptionnelle, inévitable et irrésistible.» La directive ne s'applique pas non plus aux dommages causés à l'environnement par une mesure prescrite dans le but d'assurer la protection contre les catastrophes naturelles.

Une assurance est un des moyens d'obtenir une garantie financière. Toutefois, les produits ne couvrent souvent pas l'intégralité des responsabilités prévues par la directive et, dans la pratique, ils n'offrent pas de couverture illimitée. Il reste également difficile pour les assureurs de mettre au point des produits spécifiques, car les informations sur les incidents ayant provoqué des dommages et les coûts de réparation qui en résultent ne sont pas encore largement diffusées. Il se peut également que les exploitants industriels ignorent l'ampleur possible des dommages.

### ***X. COM (2013) 216 final stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique***

La Commission européenne a publié en avril 2013 une stratégie d'adaptation au changement climatique accompagnée de plusieurs documents techniques. Elle met ainsi en œuvre les orientations du livre blanc sur l'adaptation de 2009.

L'adaptation aux changements climatiques ou au dérèglement climatique désigne les stratégies, initiatives et mesures individuelles ou collectives (entreprises, associations, collectivités, etc.) visant, par des mesures adaptées, à réduire la vulnérabilité des systèmes naturels et humains contre les effets réels ou attendus des changements climatiques. Ces stratégies sont complémentaires des stratégies d'atténuation, qui visent à moins émettre de gaz



à effet de serre et à restaurer ou protéger les capacités de puits de carbone des écosystèmes ou agroécosystèmes.

L'objectif de la stratégie européenne d'adaptation est de préparer l'Europe aux évolutions du climat. Ceci appelle une action anticipant la réponse aux impacts du changement climatique aux échelles locale, régionale, nationale et européenne, dans une approche cohérente et coordonnée.

Les travaux préparatoires, pilotés par la commission (DG Clima) ont associé, au sein de l'*adaptation steering group*, les États Membres, le Parlement Européen, le Comité des régions, la Banque Européenne d'Investissement, l'Agence Européenne de l'Environnement ainsi que les parties prenantes impliquées dans les principaux secteurs vulnérables au changement climatique.

La stratégie européenne d'adaptation est composée de 8 actions :

- 1-encourager les États Membres à se doter de stratégies d'adaptation globales
- 2- attribuer des fonds pour le développement de capacités et la mise en place d'action d'adaptation en Europe
- 3- introduire l'adaptation dans le cadre de la Convention des Maires
- 4- combler le déficit de connaissance
- 5- développer le portail européen Climate-ADAPT en tant que « guichet unique » pour l'adaptation en Europe
- 6- faciliter la prise en compte du climat futur dans la politique de cohésion, la politique commune de la pêche et la politique agricole commune
- 7- rendre les infrastructures plus résilientes
- 8- promouvoir l'assurance et les produits financiers pour des investissements résilients et les orientations économiques.

La plate-forme européenne d'adaptation au changement climatique (CLIMATE-ADAPT), outil interactif sur l'adaptation au changement climatique, a été mise en ligne le 23 mars 2012 à l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) à Copenhague. Le site est géré par la Commission et l'AEE. Il s'agit d'une plate-forme web, accessible au public (<http://climate-adapt.eea.europa.eu>), qui vise à aider les responsables politiques au niveau de l'UE et aux niveaux national, régional et local dans la mise au point de mesures et de politiques d'adaptation au changement climatique.

CLIMATE-ADAPT, qui a été élaboré avec le soutien de la communauté scientifique et politique européenne, permettra aux utilisateurs d'avoir accès aux informations énoncées ci-après, de les diffuser et de les intégrer:

- changements climatiques attendus en Europe
- vulnérabilité des régions, pays et secteurs, aujourd'hui et dans le futur
- informations sur les activités et les stratégies d'adaptation nationales, régionales et transnationales
- études de cas des options d'adaptation actuelles et futures
- outils en ligne d'aide à la planification de l'adaptation au changement climatique

- projets de recherche, documents d'orientation, rapports, sources d'information, liens, actualités et événements relatifs à l'adaptation au changement climatique.

Les documents d'accompagnement couvrent quelques domaines-clés pour l'espace européen de l'adaptation au changement climatique :

- un rapport d'évaluation des impacts du changement climatique en plusieurs parties
- un livre vert sur l'assurance des catastrophes naturels et celles liées aux activités humaines
- l'adaptation aux impacts sanitaires du changement climatique sur les populations, les végétaux et les animaux
- l'adaptation des infrastructures et l'évolution des référentiels
- les dégradations environnementales liées au changement climatique
- un guide technique pour intégrer l'adaptation dans les programmes d'investissement de la politique de cohésion
- des principes et recommandations pour intégrer l'adaptation dans les programmes de développement ruraux.

### ***XI. COM (2013) 225 final soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments***

Les objectifs du rapport présenté en avril 2013 sont doubles. En premier lieu, en vertu de l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments (refonte), dénommée «directive PEB», la Commission est tenue de présenter une analyse portant sur l'efficacité des financements fournis par l'UE, sur l'efficacité des fonds de la Banque européenne d'investissement (BEI) et des autres institutions de financement public et sur la coordination des plans de financement de l'Union ainsi que nationaux. Le présent rapport donne les principaux résultats de cette analyse.

En second lieu, la nouvelle directive relative à l'efficacité énergétique (2012/27/UE) impose aux États membres de mettre en place d'ici avril 2014 une stratégie à long terme pour mobiliser les investissements dans la rénovation du parc immobilier national. La directive prévoit également que la Commission est tenue d'aider les États membres à mettre en place des mécanismes de financement en vue d'accroître l'efficacité énergétique. Le présent rapport vise donc également à montrer de quelle manière le soutien financier à l'efficacité énergétique des bâtiments peut être amélioré.

Les gouvernements nationaux utilisent également leurs propres budgets pour soutenir l'efficacité énergétique dans les bâtiments. Un grand nombre de mesures existantes ont été signalées à la Commission par l'intermédiaire des plans d'action nationaux pour l'efficacité énergétique (PANEE) et dans le cadre de la directive sur la performance énergétique des bâtiments (DPEB). Ces rapports montrent que les mesures concernant les bâtiments représentent une part très élevée des économies d'énergie notifiées. Plus des trois quarts des mesures notifiées sont des subventions et des prêts à faible taux d'intérêt, suivies par des incitations fiscales. D'autres instruments sont également utilisés, tels que les contrats de performance énergétique, les unités de quantité attribuée au titre du protocole de Kyoto et les obligations des fournisseurs d'énergie.

Le Luxembourg a notifié en 2008 son le plan d'action national en matière d'efficacité énergétique à la Commission européenne. Ce plan trace les principales actions en vue d'une réduction de la consommation énergétique de 9% jusqu'en 2016. Dans le secteur de la bâtisse, le Luxembourg a mis en place une nouvelle réglementation en matière de performance énergétique des bâtiments, comprenant des exigences minimales de performance énergétique et le passeport énergétique (certificat de performance énergétique CPE) et des régimes d'aide en vue de favoriser les investissements dans des bâtiments à basse consommation d'énergie, passifs et pour des assainissements énergétiques.

## ***XII. COM (2013) 253 final technologies et innovation énergétiques***

La stratégie de l'UE en matière de technologies et d'innovation énergétiques fait partie intégrante de la politique de l'UE dans le domaine de l'énergie. De ce fait, elle doit compléter les dispositions réglementaires en vigueur, assurer la première place de l'UE en matière d'innovation sur les marchés énergétiques internationaux, et relever les défis associés à la conjoncture économique actuelle. Elle doit aussi contribuer à renforcer la compétitivité de l'UE sur les coûts de l'énergie, et la fiabilité de son approvisionnement énergétique. Dans la communication présentée en mai 2013, la Commission a décrit sa stratégie pour que l'UE conserve son rang mondial en matière de technologies et d'innovation énergétiques et puisse ainsi relever les défis qui l'attendent à l'horizon 2020 et au-delà. A cet effet, elle souligne la nécessité d'accélérer l'innovation dans le domaine des technologies avancées à faible intensité de carbone et solutions innovantes, afin de réduire les coûts rapidement et d'accélérer l'introduction de nouvelles technologies sur le marché, notamment par des mesures d'innovation du marché.

L'élaboration d'une feuille de route intégrée visant le système énergétique dans son ensemble et de mesures tout au long de la chaîne de l'innovation dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques (plan SET) et la conception de plans d'action avec les États membres figurent parmi les mesures proposées.

En outre, à l'appui de cette approche, la Commission :

- renforcera, avec les États membres, les rapports obligatoires aux fins du suivi de la mise en œuvre de la feuille de route intégrée et du plan d'action, sur la base du système d'information stratégiques en ligne sur les technologies énergétiques (SETIS) du plan SET ;
- invitera, conjointement aux États membres au sein du groupe de pilotage, les initiatives industrielles européennes et les plateformes technologiques européennes associées à adapter leur mandat, leur structure et la composition de leurs participants en vue de mettre à jour leurs feuilles de route technologiques et de contribuer à la feuille de route intégrée ;
- établira une structure de coordination placée sous l'égide du groupe de pilotage du plan SET, afin de promouvoir les investissements dans la recherche et l'innovation en matière d'efficacité énergétique ;

-invite le Parlement européen et le Conseil

- > à réaffirmer leur soutien au plan SET dans le cadre des politiques européennes sur l'énergie et le changement climatique et à son renforcement en vue du développement des technologies et de l'innovation énergétiques, comme énoncé dans la communication;
- > à approuver les principes clés et les évolutions proposés, qui sont nécessaires pour les technologies et l'innovation énergétiques dans l'ensemble de l'UE;
- > à soutenir l'alignement des ressources de l'UE, des États membres, des régions et des acteurs privés sur cette approche intégrée de la recherche et de l'innovation;

-invite les États membres et les régions à soutenir la mise en œuvre de la feuille de route intégrée et du plan d'action par les actions suivantes:

>coordination renforcée de leurs programmes de recherche et d'innovation dans le domaine de l'énergie et utilisation des fonds structurels et d'investissement de l'Union ainsi que du produit des enchères du SEQE-UE;

>collaboration renforcée dans le cadre d'actions communes et de groupements sur des projets à valeur ajoutée européenne;

>poursuite de l'intégration du financement institutionnel national et des capacités de recherche nationales dans le cadre de l'alliance européenne de la recherche dans le domaine de l'énergie;

>mise en place d'un soutien pour un déploiement plus rapide des technologies énergétiques durables sur le marché.

L'efficacité énergétique augmente sa visibilité à travers la création d'une structure de coordination dans le cadre du comité de pilotage du plan SET pour la promotion des investissements dans la recherche et l'innovation dans le domaine de l'efficacité énergétique.

Citons, parmi les programmes d'intervention,

**\* le plan SET** Le plan stratégique pour les technologies énergétiques présenté par la Commission en 2007 vise à permettre d'atteindre les objectifs européens et à répondre aux défis de ce secteur :

-à court terme, en renforçant la recherche pour réduire les coûts et améliorer les performances des technologies existantes, et en favorisant la mise en œuvre commerciale de ces technologies. Les actions à ce niveau devraient porter notamment sur les biocarburants de deuxième génération, la capture, le transport et le stockage du carbone, l'intégration des sources d'énergie renouvelables dans le réseau électrique et l'efficacité énergétique en matière de construction, de transport et d'industrie ;

-à plus long terme, en soutenant le développement d'une nouvelle génération de technologies à faible intensité carbonique. Les actions à réaliser devraient se concentrer, entre autres, sur la compétitivité des nouvelles technologies en matière d'énergies renouvelables, le stockage de l'énergie, la durabilité de l'énergie de fission, l'énergie de fusion, ainsi que le développement des réseaux transeuropéens de l'énergie.

La réalisation de ce plan SET implique un effort collectif et des actions au niveau du secteur privé, des États membres et de l'UE, ainsi qu'au niveau mondial. Le plan SET propose une nouvelle méthode de gouvernance en matière de technologies énergétiques, basée sur une planification stratégique commune. Dans cette optique, un groupe de pilotage, créé par la Commission en 2008 et constitué de représentants des États membres, permet de renforcer la cohérence en concevant des actions communes, en mettant des ressources à disposition et en évaluant les progrès. Par ailleurs, la Commission a mis en place un système européen d'information, comprenant une cartographie des technologies et une cartographie des capacités. Le plan SET prévoit également d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des actions décidées en commun, de manière à profiter pleinement des possibilités offertes par l'espace européen de la recherche et le marché intérieur.

**\*le programme IEE** Avec environ 730 millions d'euros de fonds disponibles de 2007 à 2013, le programme Énergie intelligente pour l'Europe (EIE) aidera à atteindre les objectifs ambitieux que s'est fixé l'UE en matière énergétique et dans le cadre du changement climatique.

Le programme soutient des projets concrets, des initiatives et de meilleures pratiques par des appels à propositions.

Exemples de projets financés dans le cadre de ce programme :

- formation aux nouvelles techniques de construction qui peuvent permettre d'obtenir des économies d'énergie de 50 % ou plus comparées aux constructions additionnelles ;
- amélioration de l'efficacité des régimes de soutien pour la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables dans toute l'Europe ;
- soutien aux villes européennes pour développer des transports plus propres et plus écono-fficaces.

40



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 22 mai 2013 (14h00)

#### Ordre du jour :

1. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis  
- Examen du projet de loi  
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

2. 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 prend 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 déclassé 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

COM (2013) 129 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS LA PROTECTION DES PASSAGERS EN CAS D'INSOLVABILITÉ D'UNE COMPAGNIE AÉRIENNE

COM (2013) 130 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement(CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas

de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 21 mars 2013 et prend fin le 16 mai 2013.*

COM (2013) 167 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - L'accord international de 2015 sur le changement climatique : définition de la politique internationale en matière de climat après 2020

COM (2013) 169 : Livre vert un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030

COM (2013) 175 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Rapport sur les progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables

COM (2013) 180 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur l'avenir du captage et du stockage du carbone en Europe

COM (2013) 195 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisées en trafic international

*Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 15 avril 2013 et prend fin le 10 juin 2013.*

COM (2013) 213 : LIVRE VERT sur les assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine

COM (2013) 214 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

COM (2013) 216 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique

COM (2013) 225 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL « Soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments »

### 3. Divers

\*



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

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

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

Mme Martine Kemmer, de l'Administration de l'environnement

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. Camille Gira

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

Conformément à la décision prise au cours de la précédente réunion, les membres de la Commission examinent les projets de loi n°6532 et n°6493, avant d'évacuer l'ordre du jour de la présente réunion.

### **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**

Les membres de la commission parlementaire poursuivent l'examen du projet de loi n°6532, examen ayant été entamé au cours de la réunion du 15 mai dernier. Il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- 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, 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 la

construction d'un pont ferroviaire à double voie. Les différents projets projetés se sont cependant tous révélés extrêmement coûteux et leur concrétisation a été abandonnée ;

- Monsieur le Ministre informe que l'amélioration des connexions transfrontalières reste l'une de ses préoccupations le 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 ont quasiment abouti 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, n'est pas exploitée car elle n'est pas électrifiée et car 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 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 (*Schienerpersonennahverkehr*) 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 ;
- 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.

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

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi n°6493, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, pour y inscrire l'accès à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules. Actuellement, cette matière est arrêtée par 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. Or, conformément à l'article 11(6) de la Constitution, « *la liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions à établir par la loi* ». Il découle de cet article que les conditions et les modalités de l'accès à la profession d'instructeur doivent être arrêtées par le législateur. C'est dans cet ordre d'idées qu'il est proposé de transférer les dispositions du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000 dans la loi précitée du 14 février 1955. Par ailleurs, le projet de loi prévoit de tenir compte des particularités prévalant dans la profession de l'instructeur et d'arrêter les modalités selon lesquelles le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre des mesures administratives à l'encontre des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile.

Dans son avis du 12 mars 2013, le Conseil d'Etat rappelle que le 2 février 2012, il avait été saisi d'un projet de règlement grand-ducal destiné à modifier ledit règlement grand-ducal du 8 août 2000. Dans son avis afférent du 3 juillet 2012, il avait rappelé que la Constitution a érigé les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie en matière réservée à la loi, et que les conditions d'accès et d'exercice relatives à la profession d'instructeur d'auto-école doivent dès lors faire l'objet d'une loi formelle.

Dans ledit avis, il avait encore soulevé une autre non-conformité constitutionnelle tenant à la disposition de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 qui confère directement, en méconnaissance de l'article 76 de la Constitution, un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement, en autorisant le Ministre des Transports à régler par voie d'arrêté ministériel les conditions d'admission des constructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que les matériel et locaux dont les instructeurs doivent disposer. Même si entre-temps les dispositions du règlement ministériel qui avait régi ces matières ont été intégrées dans le règlement grand-ducal précité du 8 août 2000, il reste que la disposition légale précitée est en elle-même contraire à la Constitution requérant par conséquent sa suppression formelle.

Enfin, selon l'article 32(3) de la Constitution, la loi peut, même dans une matière réservée, déléguer au pouvoir réglementaire des mesures d'exécution, à condition de déterminer à l'effet de cette délégation la finalité, les conditions et les modalités. Il appartient dès lors au législateur de décider si l'intégralité de la matière réservée sera traitée dans la loi formelle ou s'il consent à confier au pouvoir réglementaire la compétence de régler une partie des normes à établir.

Dans ses considérations générales, ainsi qu'à plusieurs reprises au cours de l'examen des articles du projet de loi, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi ont omis de prendre en compte de manière appropriée la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur (« directive Services »). Il note en particulier le défaut de toute explication justifiant la mise en place du régime d'autorisation projeté ou la limitation dans le temps de l'agrément ministériel. Il signale encore que dans l'hypothèse où le régime d'autorisation préconisé par les auteurs se justifie, le principe de l'autorisation tacite n'est pas non plus traité.

En vue de se conformer aux exigences du droit de l'Union européenne, le régime juridique relatif à la manière de dispenser l'écolage préparatoire au permis de conduire pourrait être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur, et les dispositions spéciales concernant l'activité d'instructeur d'auto-école à prévoir dans la loi précitée du 14 février 1955 se limiteraient dans ces conditions à l'obligation pour les professionnels concernés de détenir une catégorie spéciale du permis de conduire. Si par contre, le législateur entend suivre l'approche d'un régime légal spécial, tel que prévu par les auteurs du projet de loi, il faudra veiller que le texte en projet soit conforme aux exigences de la directive 2006/123/CE.

En l'état, le Conseil d'Etat ne peut que constater que le projet de loi ne respecte pas les exigences de la directive 2006/123/CE. Il demande dès lors aux auteurs de montrer dans quelle mesure le régime d'autorisation, la limitation de la durée de validité de l'agrément et,

le cas échéant, la dérogation à l'autorisation tacite seraient justifiés sur base des dispositions pertinentes de la directive. A moins pour les auteurs d'apporter la réponse aux questions soulevées et d'établir la conformité du projet de loi avec les prescriptions de la directive Services, il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Les responsables du Ministère expliquent que le régime d'autorisation ainsi que la limitation de la validité de l'agrément dans le temps se justifient par une raison impérieuse d'intérêt général, à savoir le renforcement de la sécurité routière. En effet, l'instructeur, titulaire de l'agrément délivré par le ministre, est chargé de dispenser l'apprentissage aux candidats au permis de conduire. Ledit apprentissage obligatoire vise à assurer la « qualité » du futur conducteur et à améliorer ainsi, d'une part, la sécurité routière et, d'autre part, la sécurité du conducteur lui-même. Il importe dès lors que cet apprentissage soit dispensé par un instructeur offrant un local et du matériel appropriés à la hauteur des exigences spécifiques d'une formation de qualité.

Afin de garantir la qualité continue et le professionnalisme de l'instructeur, il convient de vérifier régulièrement si les critères d'agrément sont remplis. Le raisonnement est en effet le même que celui qui prévaut pour les transports ferroviaire et aérien. En l'espèce, il ne s'agit pas d'entraver le droit d'établissement, alors que toute personne qui remplit les conditions d'agrément, peut se voir délivrer un agrément ministériel d'instructeur et dispenser les formations en vue de l'obtention du permis de conduire.

Un contrôle *a posteriori* s'avère inapproprié à cet égard, alors qu'un futur titulaire du permis de conduire, le cas échéant mal formé par un instructeur qui ne remplit pas les conditions de qualification et de formation requises, risque de ne pas se voir transmettre des messages élémentaires en relation avec les attitude et comportement d'un conducteur responsable, ce qui n'est sans doute pas dans l'intérêt de la sécurité routière.

Les membres de la Commission parlementaire se déclarent convaincus par les explications leur fournies et feront parvenir cette argumentation au Conseil d'Etat.

Pour finir, le Conseil d'Etat remarque que la législation routière continue à prévoir au profit de l'Armée une dérogation en matière de délivrance des permis de conduire. En effet, les permis de conduire militaires sont délivrés par la hiérarchie militaire avec la possibilité pour les titulaires de ces permis de les transcrire en permis civils sur base d'une procédure purement administrative ne requérant pas de nouveau contrôle des connaissances et aptitudes de conduire un véhicule. A ces fins, l'Armée dispose de sa propre école de conduite et forme ses propres instructeurs d'auto-école, sans que les critères de formation des instructeurs de l'Armée soient autrement précisés dans un texte normatif. De l'avis du Conseil d'Etat, une démarche rationnelle consisterait à placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées tout en imposant aux instructeurs de conduite militaires les mêmes obligations que celles applicables aux instructeurs civils. La Haute Corporation met, dans ce contexte, en avant un récent rapport sur l'état d'avancement de la réforme de l'Armée qui a recommandé l'intégration de l'école de l'Armée dans les structures de l'éducation nationale, tout en estimant que l'Armée aurait avantage à se recentrer sur son « *core business* ».

Les responsables du Ministère font savoir que les avis du Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région et du Ministère de l'Education Nationale et de la Formation professionnelle ont été demandés. Si la prise de position de Madame la Ministre de l'Education Nationale et de la Formation professionnelle n'est pas encore disponible, Monsieur le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région a, quant à lui, exprimé sa préférence pour le maintien du système actuel. Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures propose donc, à ce stade, de ne pas suivre le Conseil d'Etat et d'attendre l'issue des discussions.

*A contrario*, les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que l'harmonisation préconisée par le Conseil d'Etat devrait être instaurée et qu'un seul et unique régime devrait exister, quitte à ce que l'Armée conserve bien entendu ses

prérogatives sur certains points. A l'instar de la Haute Corporation, ils estiment en effet que cette harmonisation garantira que l'ensemble des instructeurs aura la même qualification professionnelle et que la formation dispensée répondra aux mêmes critères normatifs, peu importe qu'elle soit dispensée dans l'auto-école du Centre d'instruction militaire ou dans une auto-école privée. Ils chargent donc Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures d'en référer à Monsieur le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région qui, s'il souhaite convaincre le législateur du bien-fondé de sa position, devra l'argumenter avec précision.

## **Examen des articles**

### **Remarques préliminaires**

Le Conseil d'Etat rappelle que le préambule n'a pas sa place dans un projet de loi, alors qu'il n'appartient pas au pouvoir exécutif, initiateur du projet, d'anticiper ni sur la décision de la Chambre des Députés ni sur celle du Conseil d'Etat. Le préambule est dès lors à supprimer et ne sera ajouté qu'au moment où la loi adoptée sera soumise à la signature grand-ducale de promulgation. Sur le plan légistique, la Haute Corporation propose de numéroter les articles sous forme abrégée, en écrivant « *Art. 1er, Art. 2, ...* ». La Commission fait siennes ces deux remarques.

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

Cet article a pour objet de modifier l'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée du 14 février 1955. En effet, l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 14 février 1955 renvoie à un règlement grand-ducal notamment pour la détermination des conditions à remplir par les instructeurs de la conduite automobile. Etant donné que le projet de loi envisage de consacrer le paragraphe 3 de l'article 2 de la même loi de 1955 à la détermination des fins, conditions et modalités d'accès à la profession d'instructeur, il est proposé de supprimer toute référence aux instructeurs à l'article 1<sup>er</sup>. Dans sa version initiale, l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi se lit comme suit :

***Art. 1er.*** *A l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:*

*« Il établira notamment :*

- les dispositions concernant l'identification, l'immatriculation, le contrôle et l'aménagement des véhicules y compris celui de leurs chargements;*
- les règles concernant le transport des personnes, les permis de conduire et les conditions à remplir par les conducteurs;*
- les prescriptions relatives aux voies publiques et à la signalisation routière ».*

Le Conseil d'Etat note que tout en comportant notamment à ses articles 2, 2*bis* et 4*bis* des dispositions relatives au régime d'identification et d'immatriculation des véhicules routiers, à l'établissement et à la validité des permis de conduire et aux conditions de fonctionnement du contrôle technique automobile, l'article 1<sup>er</sup> continue de renvoyer de façon générale à un règlement grand-ducal pour régler ces matières. Or, les articles précités comportent à leur tour des dispositions renvoyant de façon spécifique à des mesures d'exécution confiées au pouvoir réglementaire. Il en conclut qu'il existe des problèmes de cohérence entre l'article 1<sup>er</sup> et les autres articles cités. La Haute Corporation rappelle en outre que, dans la mesure où le pouvoir réglementaire intervient dans une matière que la Constitution n'a pas réservée à la loi, il peut s'appliquer de façon spontanée sans que la loi de base doive comporter à cet effet une habilitation spécifique. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction à l'alinéa 2 de l'article 1<sup>er</sup> des matières qui sont régies par d'autres articles de la loi de 1955 tout en prévoyant, si besoin, dans les autres articles, les délégations utiles au

pouvoir réglementaire en vue d'arrêter les mesures d'exécution des dispositions qu'ils contiennent. Enfin, il suggère de saisir l'occasion de la modification sous rubrique pour actualiser le libellé de l'alinéa 1<sup>er</sup> en remplaçant l'ancienne notion de « *règlement d'administration publique* » par la notion de « *règlement grand-ducal* ». Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de réserver la teneur suivante à l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi :

**Art. 1er.** *L'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant :*

**« Art. 1er.** *Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.*

*Ce règlement grand-ducal établit :*

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;*
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;*
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière. »*

La Commission fait sienne cette proposition.

## **Article 2**

L'article 2 a pour objet de remplacer le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955. Actuellement, ce paragraphe se limite à déterminer les autorités administratives compétentes pour agréer les instructeurs d'auto-école civils et militaires. Le projet de loi propose de compléter ce paragraphe 3 de l'article 2 par les dispositions qui sont actuellement inscrites au Chapitre Ier du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

**Art. 2.** *A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :*

### *« Paragraphe 3*

*1. Les instructeurs civils pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.*

*Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.*

*2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.*

*Pour être autorisé à exercer la profession de patron-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:*

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;*
- être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur;*
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;*
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.*

*3. L'agrément des maîtres-instructeurs salariés et des compagnons-instructeurs exerçant leur profession auprès d'un patron-instructeur a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.*

*Pour être autorisé à exercer la profession de maître-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:*

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;*

- présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé dans le métier d'instructeur;
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „apprenti-instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage;
- justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un patron-instructeur, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

5. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent paragraphe pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

6. Sans préjudice des dispositions des points 9 et 10, l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux maîtres-instructeurs salariés, aux compagnons-instructeurs et aux „apprentis-instructeurs“ ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le patron-instructeur dispose d'un agrément.

8. Le patron-instructeur est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats-conducteurs par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

En cas de constitution de société ou d'association, les membres-associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent paragraphe pour les patrons-instructeurs.

9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent

*paragraphe ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.*

*Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.*

*Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.*

*En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de suspension, de restriction de l'emploi ou de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi, de renouvellement ou de restitution de l'agrément, l'agrément est, selon le cas, restitué ou délivré par le ministre.*

*Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.*

*Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.*

*10. Les instructeurs civils doivent être titulaires du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.*

*11. Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.*

*12. Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le „commandant de l'Armée“ ou son délégué. »*

#### Point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

L'alinéa premier du point 1 reprend l'actuel alinéa premier du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, avec la nuance qu'il est proposé de remplacer les termes « ministre des Transports » par « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Le deuxième alinéa reprend les dispositions prévues actuellement par l'article 1er du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat rappelle sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions devant à ses yeux assumer cette compétence. Dans la mesure où la qualification des instructeurs est celle de la formation artisanale, à laquelle s'ajoute l'obligation de détenir la catégorie de permis de conduire spéciale correspondant aux catégories de permis de conduire que l'instructeur est autorisé à enseigner, les conditions d'accès à la profession se limitent au respect des conditions légales prévues en matière de qualification artisanale et à l'obligation de détenir un permis de conduire spécial. S'y ajoute dans le cas d'un instructeur exploitant une auto-école à son compte l'obligation de disposer des infrastructures et de l'équipement nécessaires pour ce faire. La Haute Corporation note encore que l'alinéa 2 du point 1 coule de source et que son maintien est superfétatoire. Dans ces conditions, le point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi de 1955 pourrait se lire comme suit :

*1. Nul ne peut enseigner l'art de conduire s'il ne répond pas aux conditions de qualification professionnelle du présent paragraphe. Les instructeurs qui remplissent les conditions pour exploiter une auto-école à leur propre compte doivent en outre disposer des local, véhicules d'instruction et matériel didactique prévus au point ...*



Etant donné la décision prise par la commission parlementaire de suivre le Conseil d'Etat dans sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, il est provisoirement décidé de reprendre le libellé proposé ci-dessus. Ce point ne sera cependant définitivement tranché que lorsque la Commission du Développement durable aura entendu les arguments de Monsieur le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

#### Point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 2 du règlement grand-ducal du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que l'alinéa 2 du point 2 vise la situation non pas d'un patron-instructeur, mais celle d'un maître-instructeur autorisé à s'établir à son propre compte en vue d'exploiter une auto-école. La Haute Corporation estime qu'il y a lieu d'en tenir compte dans la phrase introductive. La commission parlementaire fait sienne cette remarque et décide d'adapter le texte en conséquence. Ainsi, la phrase introductive de l'alinéa 2 se lira comme suit :

*« Pour être autorisé à exercer la profession de **patron maître-instructeur indépendant**, les conditions suivantes doivent être remplies : »*

Sur un plan purement formel, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les points par des lettres de la série « a), b), c)... ». Par ailleurs, il fait siennes les propositions rédactionnelles de l'avis de la Chambre des Métiers. La commission parlementaire décide de suivre ces remarques.

- *« a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal »* : de l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu, au regard du point 7, alinéa 1<sup>er</sup>, de préciser que le permis de conduire « instructeur » doit être valable pour les catégories du permis de conduire effectivement enseignées. La Commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point. En effet, les points 2, 3 et 4 arrêtent les conditions pour pouvoir exercer la profession d'instructeur, y compris l'obligation d'être titulaire du permis de conduire « instructeur », sans pour autant préciser l'étendue de ce dernier. En effet, ces précisions font l'objet du 1<sup>er</sup> alinéa du point 7 ;
- *« b) être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur »* : la Commission décide de suivre la suggestion rédactionnelle de la Chambre des Métiers. Le point b) se lira donc comme suit : *« b) être titulaire de la carte d'affiliation à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur »* ;
- *« c) disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal »* : de l'avis du Conseil d'Etat, étant donné que l'obligation de disposer d'un local et de matériel d'instruction est une condition d'exercice du métier d'instructeur d'auto-école, un simple renvoi au règlement grand-ducal pour en définir les éléments ne suffit pas au vu des exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Le Conseil d'Etat demande donc sous peine d'opposition formelle que soient spécifiées la finalité et les conditions de ces éléments, dans la loi formelle, qui pourra renvoyer pour les mesures de détail à un règlement grand-ducal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le texte en conséquence. Ainsi, les nouveaux points c) et d) se liront comme suit :  
***« c) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et***

**aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;**

**d) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ; »**

- « e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire » : le Conseil d'Etat demande qu'il soit précisé comment l'Administration est habilitée à vérifier les qualités physiques, intellectuelles et morales requises pour l'enseignement de l'art de conduire. En effet, le caractère discrétionnaire de la formulation actuelle est sujet à interprétation. Or, le Conseil d'Etat rappelle que tout refus d'agrément sur base du défaut des qualités physiques, intellectuelles ou morales devra être dûment motivé par l'Administration en vertu de la loi du 1<sup>er</sup> décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, motivation qui sera exposée au contrôle du juge administratif. Il recommande dès lors de préciser la façon dont le demandeur de l'agrément devra établir l'existence des qualités visées. Si la commission parlementaire décide de tenir compte des préoccupations du Conseil d'Etat et d'amender le texte en conséquence, elle hésite sur le libellé exact qu'il convient de réserver à cette disposition.

La proposition de libellé émanant du Ministère, à savoir : « e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant en particulier au moyen de l'extrait du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une déchéance ou d'une suspension du droit de conduire** » n'est pas jugée suffisamment précise au regard des critères d'honorabilité indispensables dont doit pouvoir se prévaloir toute personne enseignant l'art de conduire.

Il est procédé à un bref échange de vues afin de s'assurer qu'une distinction nette puisse être faite entre la personne ayant fait l'objet d'une suspension du droit de conduire mais dont la peine n'est pas prescrite et figure encore dans le casier judiciaire et la personne ayant fait l'objet d'une suspension du droit de conduire mais dont la peine est prescrite et ne figure donc plus dans le casier judiciaire. Il est également envisagé d'ajouter une condition d'honorabilité supplémentaire et d'exiger un casier judiciaire vierge.

Les membres de la commission parlementaire décident finalement de laisser ce point en suspens et chargent les responsables du Ministère de leur proposer un libellé adéquat en la matière ;

### Point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 3 du règlement grand-ducal du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat se pose la question tant de l'agrément que de la limitation de sa durée de validité. Les responsables du Ministère font ici savoir que les durées de validité de ces agréments ministériels, applicables depuis l'an 2000, n'ont pas été remises en question depuis (notamment par le secteur), de sorte qu'il n'y a pas lieu d'opérer de changements à cet égard.

Le Conseil d'Etat estime qu'il est superfétatoire de faire une distinction entre « maîtres-instructeurs salariés » et « compagnons-instructeurs ». Il est d'avis qu'il suffit d'évoquer l'hypothèse de l'instructeur ayant conclu un contrat de travail avec un employeur répondant aux conditions du point précédent. La nécessité du troisième point imposant à un artisan salarié de disposer d'un local et du matériel d'instruction est difficilement compréhensible faute d'explications afférentes. Le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à l'employeur, exploitant de l'auto-école, d'y pourvoir. La Commission du Développement durable décide de

suivre le Conseil d'Etat dans ces propositions concernant la distinction faite entre « maîtres-instructeurs salariés » et « compagnons-instructeurs », d'une part, et les exigences en matière de local et de matériel d'instruction, d'autre part. Le texte est adapté en conséquence.

Pour le surplus, les autres observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du point 2, alinéa 2 valent également pour le point 3. Ici aussi, il est donné suite aux observations formulées par le Conseil d'Etat. Le point 3 se lira donc comme suit :

3. L'agrément des ~~maîtres~~ instructeurs salariés ~~et des compagnons-instructeurs~~ exerçant leur profession auprès d'un ~~patron maître-instructeur~~ indépendant a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession d'~~e maître~~-instructeur salarié ~~ou de compagnon-instructeur~~, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école/métier d'instructeur;
- ~~• disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;~~
- c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant en particulier au moyen de l'extrait du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une déchéance ou d'une suspension du droit de conduire.

A noter que, comme précédemment, le libellé du point c) est tenu en suspens et sera rediscuté afin d'y intégrer les exigences de critères d'honorabilité.

#### Point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 4 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 précité. Il est en outre ajouté une disposition prévoyant un allègement des conditions de délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur de la conduite automobile. En effet, selon les dispositions actuellement en vigueur, la délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur est subordonnée à l'existence d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers. Conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle, la période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus, est limitée du 16 juillet au 1er novembre d'une année scolaire. Il s'est avéré qu'en pratique, ces dispositions posent problème aux auto-écoles en ce sens qu'elles se trouvent dans l'impossibilité d'engager des apprentis au cours d'une année scolaire alors que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur requis, ne saura être délivré sur base d'un contrat d'apprentissage, le tout en présence d'une demande accrue de candidats au permis de conduire à laquelle il est difficile de répondre dans ces conditions. En conséquence, et pour tenir compte des particularités de la profession d'instructeur de la conduite automobile, il est proposé de compléter le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur peut également être délivré, à titre provisoire, en présence d'un contrat de travail à durée déterminée. La validité de l'agrément provisoire prendra toutefois fin à la prochaine échéance à partir de laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être délivrés, conformément à la législation en vigueur.

Les alinéas 1er et 2 soulèvent les mêmes observations que le point 3 de la part du Conseil d'Etat, qui exige que les modifications qu'il a demandées en relation avec ce point 3 soient également retenues à l'endroit sous rubrique. L'alinéa 2 du point 4 qui est nouveau par rapport aux normes réglementaires actuellement en vigueur ne donne pas lieu à observation de sa part.

Le Conseil d'Etat est suivi dans ses propositions et le point 4 se lira donc comme suit :

*4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.*

*Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies :*

- a) être titulaire du permis de conduire «apprenti-instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;*
- b) justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant** agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage ;*
- c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;*
- d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant en particulier au moyen de l'extrait du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une déchéance ou d'une suspension du droit de conduire.***

*Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant**, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.*

A noter que, comme précédemment, le libellé du point d) est tenu en suspens et sera rediscuté afin d'y intégrer les exigences de critères d'honorabilité.

#### Point 5 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 5 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, tout en précisant que l'agrément doit le cas échéant être restitué au ministre. Le Conseil d'Etat constate que les dispositions du point 5 sont fonction de la solution que le législateur entendra retenir en vue d'assurer la conformité du projet de loi sous rubrique avec la directive 2006/123/CE. En attendant d'être saisi des amendements afférents, le Conseil d'Etat réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

#### Point 6 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 6 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000. Cette disposition n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

#### Point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que, dans la mesure où aux points 2, 3, et 4, les catégories du permis de conduire « instructeurs » détenues respectivement par le maître-instructeur indépendant, l'instructeur salarié ou l'apprenti-instructeur sont spécifiées, l'alinéa 1er du point 7 est superfétatoire. Les membres de la Commission décident de ne pas suivre cette remarque du Conseil d'Etat pour les raisons évoquées à l'endroit du point 2 ci-avant.

Quant à l'alinéa 2 du point 7, le Conseil d'Etat a beaucoup de mal à comprendre comment un instructeur peut assurer l'enseignement théorique en relation avec la formation préparatoire à une catégorie déterminée du permis de conduire qu'il ne détient pas lui-même. De deux choses l'une :

- ou bien l'apprentissage théorique porte de façon générale sur les mêmes matières et alors il n'y a pas lieu de différencier l'enseignement dispensé aux candidats selon la catégorie de permis de conduire à laquelle ils se préparent. Dans ces conditions, il ne fait pas de sens d'obliger les candidats ayant réussi l'épreuve théorique pour une catégorie déterminée du permis à suivre une nouvelle fois l'enseignement théorique lorsqu'ils souhaitent acquérir une catégorie additionnelle,
- ou bien des matières distinctes sont prévues dans le cadre de l'enseignement théorique préparant aux différentes catégories du permis de conduire, et alors il faut obliger les instructeurs à être eux-mêmes titulaires de la catégorie afférente du permis « instructeur » avant de pouvoir dispenser l'enseignement théorique en question.

Le Conseil d'Etat demande instamment de revoir les dispositions en question en vue d'en assurer un agencement logique par rapport à l'enseignement dispensé aux candidats au permis de conduire, en vue d'en garantir la qualité souhaitable dans l'intérêt de la sécurité routière. Après un bref échange de vues et tout en déclarant comprendre les réticences du Conseil d'Etat, les membres de la Commission décident pourtant de ne pas le suivre sur ce point. En effet, cette disposition a été introduite en 2009 (règlement grand-ducal du 26 mai 2009), suite à la demande de la Fédération des Maîtres Instructeurs de Candidats Conducteurs, pour tenir compte des besoins de la profession et de problèmes purement pratiques (manque d'instructeurs, liste d'attente longue avant de pouvoir passer le permis). Le législateur de l'époque a estimé que, contrairement à ce qui est le cas pour l'enseignement pratique pour le permis de conduire, l'enseignement théorique par un instructeur agréé, pouvant se prévaloir d'une certaine expérience en matière de législation routière, ne présuppose pas forcément la détention de la catégorie de permis de conduire instructeur en question.

L'alinéa 3 du point 7 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf pour ce qui est du renvoi au point 3. Comme précédemment, le Conseil d'Etat est suivi sur ce point et le texte se lira comme suit :

*L'agrément ministériel délivré aux **maîtres** instructeurs salariés, ~~aux compagnons-instructeurs~~ et aux « apprentis-instructeurs » ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le **patron** maître-instructeur **indépendant** dispose d'un agrément.*

#### Point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 tout en précisant que les candidats sont les candidats-conducteurs.

En ligne avec ce qui est proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit des points 2, 3 et 4 de l'article sous rubrique, la commission parlementaire décide de remplacer le premier alinéa du point 8 par le libellé suivant :

Le **patron** maître-instructeur **indépendant** est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Le Conseil d'Etat est d'avis que les dispositions inscrites aux alinéas 2 et 3 du point 8 coulent de source et qu'il convient de les supprimer. Il estime en effet qu'une association de fait entre deux instructeurs indépendants n'enlève rien à leur responsabilité entrepreneuriale qui reste entière pour chacun des associés pris individuellement. L'évocation de ce cas de figure est dès lors superfétatoire, et pourrait conduire à une méprise sur les principes s'appliquant effectivement en matière de responsabilité de l'entreprise. Dans le cas d'une société constituée par plusieurs associés, la responsabilité d'une gestion conforme revient aux organes d'administration et de direction mis en place sur base des statuts de la société. Dans ce cas de figure, il convient tout au plus de préciser que le ou les dirigeants effectifs de la société doivent remplir les conditions du point 2, alinéa 2. La commission parlementaire fait siennes les remarques de la Haute Corporation et décide de supprimer les alinéas 2 et 3 du point 8.

#### Point 9 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 9 vise à transférer l'article 9 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 dans la loi modifiée du 14 février 1955 par un libellé nouveau qui, à part de reprendre la base juridique actuelle sur laquelle reposent les mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre à l'égard des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile, a pour objet d'arrêter les principes selon lesquels des décisions administratives de l'espèce peuvent être prises, tout en reléguant à un règlement d'exécution tant les modalités d'exécution de ces mesures ainsi que les procédures de notification de l'arrêté ministériel afférent aux personnes intéressées. Le point 9 prévoit également l'instauration d'une commission par le ministre ayant les Transports dans ses attributions qui sera chargée d'instruire le dossier des personnes concernées et d'émettre un avis motivé sur lequel le ministre fonde sa décision.

Les alinéas 1<sup>er</sup> à 3 ainsi que l'alinéa 6 du point 9 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. Quant à l'alinéa 4, il estime que son contenu coule de source et qu'il y a lieu de le supprimer. La Commission fait sienne cette proposition.

Quant à l'alinéa 5, le Conseil d'Etat rappelle l'obligation de se conformer à la directive 2006/123/CE. Dans la mesure où dans les conditions exigées par le droit européen l'agrément sera maintenu, il est difficile au Conseil d'Etat de s'imaginer une hypothèse où les circonstances d'un retrait de l'agrément en justifieraient une suspension excédant 5 ans sans que la question d'un retrait définitif ne s'impose. Si par impossible il fallait maintenir une telle hypothèse, il serait plus logique de mettre en cause la validité du permis de conduire « instructeur » dont est titulaire la personne concernée. Qu'en est-il d'ailleurs de la validité de l'agrément en cas de cessation volontaire des fonctions pendant un laps de temps excédant 5 ans ? Le Conseil d'Etat estime qu'en tout état de cause il faudra éviter que la mesure prévue qui est de nature purement administrative ne soit pas énoncée comme une sanction.

Suite aux explications des responsables du Ministère, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la Haute Corporation dans ses préoccupations s'agissant des conditions à remplir par l'intéressé dont l'agrément ministériel lui serait restitué après une période de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de plus de 5 ans. En effet, cette disposition s'inscrit dans un souci de dispenser un apprentissage de qualité dans l'intérêt de la sécurité routière. Elle est à voir en relation et par analogie à celle prévue au point 5 qui prévoit les conditions de renouvellement de l'agrément ministériel en cas de cessation volontaire des fonctions d'instructeur excédant 5

ans. Conformément à l'appréciation du Conseil d'Etat, cette mesure n'est pas à considérer comme sanction mais comme procédure purement administrative en vue du renouvellement de l'agrément ministériel, à l'instar de ce qui est prévu à l'endroit du point 5 en cas de cessation volontaire de l'agrément au-delà d'une période de 5 ans.

Etant donné que la Commission décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de transférer la disposition du point 11 dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 (voir ci-après), le point 9 doit être complété par une référence au paragraphe *3bis* nouveau. En effet, ladite disposition sert de base légale pour reléguer à un règlement grand-ducal les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire. Le non-respect des dispositions d'un tel règlement grand-ducal devrait également pouvoir faire l'objet d'une mesure administrative en matière d'agrément ministériel d'instructeur tel que prévu au point 9. Ainsi, l'alinéa 1<sup>er</sup> du point 9 est amendé pour avoir la teneur suivante :

*Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe **ou du paragraphe 3bis** ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.*

#### Point 10 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 10 a pour but reprendre dans la loi de 1955 les dispositions de l'actuel alinéa premier du paragraphe 2 de l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, selon lequel toute personne qui enseigne l'art de conduire un véhicule doit être titulaire du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ correspondant à la catégorie de véhicule servant à l'apprentissage ou à l'examen pratiques pour l'obtention du permis de conduire. Pour ce qui est des modalités d'obtention et de la validité de ce permis de conduire, il est renvoyé à un règlement grand-ducal, les dispositions en question restant inscrites dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de supprimer ce point : étant donné que la détention du permis de conduire « instructeur » s'avère une condition préalable à l'obtention de l'agrément dont question aux points 2, 3 et 4, le point 10 s'avère redondant par rapport à ces dispositions. La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point et renvoie à cet égard aux commentaires faits à l'endroit des points 2, 3 et 4 ci-avant. En effet, le point 10 diverge des dispositions faisant l'objet des points 2, 3 et 4 précités, en ce sens qu'il prescrit de façon explicite la détention, dans le chef de l'(apprenti-)instructeur, du permis de conduire (apprenti-)instructeur, valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage pratique ainsi qu'à l'examen pratique pour le permis de conduire.

#### Point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 11 renvoie à un règlement grand-ducal pour la détermination des prescriptions relatives à l'instruction préparatoire et à l'examen pour le permis de conduire, les dispositions en question restant inscrites dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que, si le point 11 vise, sans le dire, le permis de conduire « instructeur », il constitue une redite tant des points 2, 3 et 4 que du point 10. Dans ces conditions, il convient de le supprimer. S'il visait par contre l'instruction préparatoire au permis de conduire en général, la disposition aurait sa place dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955. La Commission du Développement durable

suit la proposition de la Haute Corporation de supprimer le point 11 et de transférer cette disposition dans un nouveau paragraphe à part de l'article 2 de la loi du 14 février 1955.

#### Point 12 (initial) du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 (nouveau point 11)

Le point sous rubrique reprend l'actuel deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, avec la nuance de préciser qu'il s'agit en l'espèce d'instructeurs pour l'obtention du permis de conduire. Au regard des observations plus amplement développées dans le cadre des considérations générales, le Conseil d'Etat propose de reconsidérer le point 12 dans l'optique qu'il y a développée. Ce point est laissé en suspens dans l'attente de la prise de position définitive de Monsieur le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

#### **Article 3 (nouveau)**

Comme suite à la proposition du Conseil d'Etat à l'endroit du point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, le projet de loi est complété par un nouvel article 3 libellé comme suit :

A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, un nouveau paragraphe 3bis est inséré après le paragraphe 3 avec le libellé suivant :

« Paragraphe 3bis

Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal. »

#### **Article 3 initial**

L'article sous rubrique a pour objet de compléter l'article 7 de la loi du 14 février 1955, en sanctionnant les infractions aux dispositions projetées du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 par des peines de police. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 3.** *A l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :*

*« Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 2 paragraphes 3, 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. »*

Le Conseil d'Etat note que l'approche retenue par les auteurs du projet de loi s'écarte de façon sensible de celle retenue dans la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales dont le paragraphe 3 de l'article 39 punit, entre autres, comme délit le fait de s'établir au Luxembourg pour y exercer une activité artisanale sans avoir au préalable obtenu l'autorisation d'établissement et dont le paragraphe 4 prévoit la fermeture de l'établissement concerné en cas d'exploitation non autorisée. Le Conseil d'Etat plaide pour un alignement des sanctions pénales prévues à l'article sous rubrique aux peines précitées pour ce qui est des instructeurs indépendants. Quant au fait d'employer du personnel non qualifié à l'enseignement de l'art de conduire ou d'avoir recours à du matériel d'instruction non conforme, les infractions en question devraient aux yeux du Conseil d'Etat être sanctionnées également comme délits, bien qu'il puisse concevoir dans ce cas de figure des sanctions moins sévères que celles rappelées ci-avant de la loi du 2 septembre 2011. En tout état de cause, un alignement logique entre les deux séries de dispositions pénales s'avère de mise.



Les membres de la Commission du Développement durable décident de suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de qualifier comme délits les infractions aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 2 et les dispositions afférentes sont inscrites à ce même paragraphe sous un point 12 nouveau et non pas, comme prévu au projet de loi initial, à l'article 7 de la loi du 14 février 1955. Il en va de même de la fermeture d'établissement. L'article 3 du projet de loi est donc supprimé en conséquence et le nouveau point 12 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit :

**12. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement, ceux qui :**

- **exercent la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe**
- **mettent, en tant que maître-instructeur indépendant, à disposition du matériel d'instruction non conforme aux dispositions du présent paragraphe**
- **emploient du personnel pour enseigner l'art de conduire qui ne sont pas titulaires de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe**
- **exercent la profession d'instructeur salarié ou d'apprenti-instructeur sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe.**

**En cas d'exercice de la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire d'un agrément ministériel valable, la fermeture de l'établissement est prononcée conformément aux dispositions prévues aux articles 39 à 41 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.**

#### **Article 4**

L'article 4 est libellé comme suit :

***Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.***

Le Conseil d'Etat rappelle que la formule de la promulgation d'une loi est réservée en vertu de l'article 34 de la Constitution au Grand-Duc. Il demande donc, sous peine d'opposition formelle, d'en faire abstraction. La Commission du Développement durable décide de supprimer l'article 4.

\*

L'examen du projet de loi sous rubrique sera finalisé au cours d'une prochaine réunion.

#### **1. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

Monsieur le Ministre 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 de transposer la décision n°377/2013/UE du Parlement européen et du Conseil dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté (« directive SCEQE »). La dérogation prévue dans la décision européenne précitée

concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union ; elle implique de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs pour ce qui est des exigences résultant de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 relativement à la déclaration des émissions vérifiées et à la restitution correspondante des quotas destinés à l'aviation de 2012 associés à ces vols.

Les autorités européennes considèrent aujourd'hui le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) comme plus approprié pour définir les politiques de réduction d'émissions de l'aviation. Afin de ne pas entraver l'adoption de mesures fondées sur le marché à un niveau mondial, il convient, de l'avis des décideurs européens, de suspendre provisoirement les mesures déjà prises au seul niveau européen. Lors de la réunion du Conseil de l'OACI de 2012, des progrès significatifs ont été accomplis dans la réalisation de l'objectif d'une régulation mondiale des émissions dans le secteur de l'aviation. La décision n°377/2013/UE vise à renforcer cette dynamique et à accroître les chances que l'assemblée de l'OACI de 2013 débouche sur des résultats concrets en ce qui concerne l'élaboration d'un mécanisme de marché mondial et l'adoption d'un cadre facilitant l'application, par les Etats, de mesures fondées sur le marché de l'aviation internationale.

A noter que la directive SCEQE continue de s'appliquer pleinement en ce qui concerne les vols entre aérodromes situés à l'intérieur de l'Union et des zones étroitement liées à celle-ci.

Au regard de la durée de la procédure législative, dans un souci de célérité et étant donné l'importance de ces mesures pour les exploitants d'aéronefs, le projet de loi sous rubrique a été déposé avant même l'achèvement de la procédure d'adoption de la décision européenne.

Si, dans son avis du 30 avril 2013, le Conseil d'Etat se déclare d'accord pour aviser la version provisoire de ce projet de loi, il insiste cependant à ce que ledit projet ne soit pas adopté avant l'entrée en vigueur de la décision européenne, condition qu'il vérifiera lors de sa saisine en vue d'accorder la dispense du second vote constitutionnel. Il insiste également pour que le projet de loi soit en tout point conforme à la décision européenne arrêtée.

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent donc à l'examen des articles du projet de loi, en gardant ces remarques du Conseil d'Etat à l'esprit. Alors que le projet de loi initial se base sur la version provisoire du 7 avril 2013 de la décision européenne, le libellé des articles du projet devra être amendé afin de transposer fidèlement la version définitive de la décision européenne, dont le texte est repris en annexe du présent procès-verbal.

## **Examen des articles**

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

Des progrès significatifs ont été accomplis en vue de l'adoption, lors de l'assemblée de l'OACI de 2013, d'un cadre facilitant la régulation mondiale des émissions dans le secteur de l'aviation. Afin de faciliter ces progrès, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant l'assemblée de l'OACI de 2013 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés hors de l'Union européenne. Ainsi, l'article 1<sup>er</sup> prévoit de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences résultant de la directive 2003/87/CE applicables avant le 1<sup>er</sup> janvier 2014 portant sur la déclaration des émissions vérifiées et sur la restitution correspondante de quotas provenant de vols à l'arrivée et au départ à destination et en provenance de tels aérodromes. Dans sa version initiale, l'article 1<sup>er</sup> se lisait comme suit :

**Art. 1<sup>er</sup>.** *Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences établies aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 et pour une activité à destination de ou en provenance d'aérodromes situés dans des pays en dehors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et des territoires de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer des quotas à titre gratuit pour une telle activité en ce qui concerne l'année civile 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de telles quotas, ont retourné un nombre correspondant de quotas en vue de leur annulation.*

Lors de la procédure législative européenne, le texte de l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de décision a été modifié pour des raisons de clarifications. Quant au fond, rien n'a été modifié. La commission parlementaire décide de remplacer le texte de l'article 1<sup>er</sup> pour le rendre conforme à la décision n°377/2013/UE, étant entendu que la référence à la date butoir du 27 mai 2013 reflète le bout de phrase suivant de la décision européenne : « *le trentième jour après l'entrée en vigueur de la présente décision* » et prend en considération la Convention européenne de Bâle du 16 mai 1972 sur la computation des délais. Ainsi, l'article 1<sup>er</sup> amendé se lira comme suit :

**Art.1<sup>er</sup>.** *Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de la ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des Etats membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu le 27 mai 2013 au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 en vue de leur annulation.*

## Article 2

L'article 2 prévoit d'annuler les quotas qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont retournés. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

**Art. 2.** *Tous les quotas de 2012 pour les vols à destination ou en provenance des aérodromes visés à l'article 1er qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été retournés, sont annulés.*

Lors de la procédure législative au niveau communautaire, le texte de l'article 2 a été modifié et complété pour des raisons de clarification. La commission parlementaire décide donc d'amender l'article 2 du projet de loi à l'instar de la formulation de la décision n°77/2013/UE. Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont restitués sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la décision de dérogation temporaire et afin de garantir le respect de l'article 5<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (article

3quinquies, paragraphe 1<sup>er</sup> de la directive 2003/87/CE telle que modifiée). L'article 2 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante :

**Art. 2. 1.** *Tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aérodomes visés à l'article 1<sup>er</sup>, sont annulés par l'autorité compétente.*

*2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Dans la mesure où le nombre réduit de ces quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1er mai 2013, le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.*

### Article 3

L'article 3 prévoit que, afin d'éviter des distorsions de concurrence, la dérogation temporaire s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont retourné tous les quotas qui ont été alloués à titre gratuit pour de telles activités en 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit :

**Art. 3.** *Les quotas annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.*

Pour ce qui est de l'article 3, un amendement s'impose en raison du fait que la décision n°377/2013/UE précise qu'il s'agit des quotas du secteur de l'aviation ; cette précision ne figurait pas dans le projet de loi initial. L'article 3 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante :

**Art.3.** *Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.*

### Introduction d'un article 4 (nouveau)

Le projet de loi est complété par un article 4 ayant la teneur suivante :

**Art. 4.** *La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions prennent effet rétroactivement à partir du 24 avril 2013.*

Pour des raisons de sécurité juridique, le législateur européen a entrepris toutes les démarches pour veiller à une application de la décision de dérogation le plus rapidement possible. Pour des raisons de cohérence avec le droit communautaire, il importe donc de donner un effet rétroactif à la loi. Bien que l'article 2 du Code civil stipule que « *La loi ne dispose que pour l'avenir ; elle n'a point d'effet rétroactif.* », les juridictions administratives et judiciaires ont eu l'occasion de juger que dans certains cas, le législateur peut conférer à une loi une entrée en vigueur rétroactive.

\*

Les amendements au projet de loi sous rubrique seront adoptés au cours de la prochaine réunion.

**2. 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**

**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**

**COM (2013) 129 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS LA PROTECTION DES PASSAGERS EN CAS D'INSOLVABILITÉ D'UNE COMPAGNIE AÉRIENNE**

**COM (2013) 130 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement(CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages**

**COM (2013) 167 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - L'accord international de 2015 sur le changement climatique: définition de la politique internationale en matière de climat après 2020**

**COM (2013) 169 : Livre vert un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030**

**COM (2013) 175 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Rapport sur les progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables**

**COM (2013) 180 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au**

**Comité des régions sur l'avenir du captage et du stockage du carbone en Europe**

**COM (2013) 195 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisées en trafic international**

**COM (2013) 213 : LIVRE VERT sur les assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine**

**COM (2013) 214 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie**

**COM (2013) 216 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique**

**COM (2013) 225 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL « Soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments »**

Ce point n'a pas été abordé.

**3. Divers**

La prochaine réunion aura lieu le 4 juin 2013 à 14h00.

Luxembourg, le 30 mai 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

# ANNEXE

## I

(Actes législatifs)

## DÉCISIONS

### DÉCISION N° 377/2013/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 24 avril 2013

#### dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Une approche globale face au problème de la croissance rapide des émissions provenant de l'aviation internationale constituerait par conséquent le moyen le plus adapté et le plus efficace de réduire les émissions de l'aviation.
- (2) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) impose à toutes les parties d'établir et de mettre en œuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux contenant des mesures visant à atténuer les changements climatiques.

(3) L'Union s'est engagée à réduire ses émissions de CO<sub>2</sub>, y compris les émissions de l'aviation. Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation de ces réductions.

(4) La négociation de tous les accords aériens entre l'Union et des pays tiers devrait viser à préserver la possibilité, pour l'Union, d'agir sur les questions environnementales, et notamment de prendre des mesures tendant à atténuer l'impact du secteur de l'aviation sur les changements climatiques.

(5) Des progrès ont été réalisés au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la voie de l'adoption, lors de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI qui doit se tenir du 24 septembre au 4 octobre 2013, d'un cadre mondial pour une politique de réduction d'émissions qui facilite l'application de mesures fondées sur le marché aux émissions de l'aviation internationale, et pour l'élaboration de mesures fondées sur le marché (MBM) à un niveau mondial. Ce cadre pourrait contribuer de manière significative à la réduction des émissions nationales, régionales et mondiales de CO<sub>2</sub>.

(6) Afin de faciliter ces progrès et de donner une impulsion supplémentaire, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI et qui concernent les vols à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays hors de l'Union et qui ne sont pas membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE), dans des dépendances et territoires des États membres de l'Espace économique européen (EEE) ou dans des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union. Il convient donc de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences résultant de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> concernant la déclaration des émissions vérifiées pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 et concernant la restitution correspondante des quotas de

<sup>(1)</sup> Avis du 13 février 2013 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 16 avril 2013 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 avril 2013.

<sup>(3)</sup> JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

2012 associés aux vols à destination et en provenance de ces aéroports. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui souhaitent continuer à se conformer à ces exigences soient en mesure de le faire.

- (7) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que la dérogation prévue par la présente décision s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont rendu tous les quotas qui ont été délivrés à titre gratuit pour de telles activités exercées en 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.
- (8) Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés à de tels exploitants d'aéronefs ou qui sont rendus sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la présente décision afin de garantir le respect de l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE.
- (9) La dérogation prévue par la présente décision ne devrait pas porter atteinte à l'intégrité environnementale et à l'objectif fondamental de la législation de l'Union en matière de changement climatique, et ne devrait pas non plus donner lieu à des distorsions de concurrence. En conséquence, afin de préserver l'objectif fondamental de la directive 2003/87/CE, qui fait partie du cadre juridique devant permettre à l'Union de réaliser son engagement unilatéral de réduire ses émissions de 20 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2020, ladite directive devrait continuer à s'appliquer aux vols en provenance des aéroports situés sur le territoire d'un État membre et à destination ou provenant d'aéroports situés dans certaines zones ou certains pays se trouvant en dehors de l'Union mais étroitement liés ou associés à celle-ci.
- (10) La dérogation prévue par la présente décision ne vise que les émissions de l'aviation de 2012. Le groupe de haut niveau de l'OACI sur l'aviation civile et les changements climatiques a été mis en place pour fournir des orientations sur la mise en place d'un cadre pour les mécanismes de marché, pour évaluer la faisabilité des options envisagées pour un mécanisme de marché mondial et pour identifier une série de mesures technologiques et opérationnelles. Cette dérogation est prévue par l'Union pour faciliter un accord, lors de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI, sur un calendrier réaliste de mise en place de MBM à un niveau mondial au-delà de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI et sur un cadre visant à faciliter la pleine application au secteur de l'aviation internationale de MBM à un niveau régional et national, dans l'attente de l'application d'une MBM mondiale. Sur cette base, en vue d'assurer une interaction optimale entre ces résultats et le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, de nouvelles mesures pourraient être envisagées. À cet égard, la Commission devrait, lorsqu'elle envisage de prendre des mesures supplémentaires, prendre également en compte les répercussions éventuelles sur le transport aérien intra-européen en vue d'éviter toute distorsion de concurrence.

- (11) La Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport détaillé des progrès réalisés lors de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI et proposer rapidement, le cas échéant, des mesures législatives en lien avec les résultats obtenus.
- (12) Il est essentiel de garantir la sécurité juridique pour les exploitants d'aéronefs et les autorités nationales au vu du délai de restitution du 30 avril 2013 visé dans la directive 2003/87/CE. Par conséquent, la présente décision est applicable à partir de la date de son adoption,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

Par dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE, les États membres ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences prévues à l'article 12, paragraphe 2 *bis*, et à l'article 14, paragraphe 3, de ladite directive pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays hors de l'Union qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des États de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu, le trentième jour après l'entrée en vigueur de la présente décision, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 aux États membres en vue de leur annulation.

#### *Article 2*

1. Les États membres annulent tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui leur ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1<sup>er</sup>.

2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, les États membres mettent aux enchères un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation. Dans la mesure où ce nombre réduit de quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1<sup>er</sup> mai 2013, les États membres adaptent en conséquence le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013.

#### *Article 3*

Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

#### *Article 4*

La Commission fournit les orientations nécessaires à la mise en œuvre de la présente décision.

#### *Article 5*

La Commission informe régulièrement le Parlement européen et le Conseil des progrès accomplis dans le cadre des négociations de l'OACI et leur présente un rapport complet sur les résultats atteints lors de la 38<sup>e</sup> session de l'assemblée de l'OACI.



*Article 6*

La présente décision entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.  
Elle est applicable à partir du 24 avril 2013.

*Article 7*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 24 avril 2013.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

S. COVENEY

---

### Déclaration de la Commission

La Commission rappelle que, conformément à l'article 3 *quinquies* de la directive 2003/87/CE, il convient que le produit de la mise aux enchères des quotas pour l'aviation serve à lutter contre le changement climatique dans l'Union européenne et les pays tiers, et notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union européenne et les pays tiers, particulièrement les pays en développement, à financer des travaux de recherche et développement sur la mitigation et l'adaptation, en particulier dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen de transports à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.

La Commission note que les États membres sont tenus d'informer la Commission des mesures prises en application de l'article 3 *quinquies* de la directive 2003/87/CE concernant l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas aviation. Des dispositions spécifiques concernant la nature des informations fournies à cet égard figurent dans le règlement (UE) n° .../2013 <sup>(1)</sup> relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique, et abrogeant la décision n° 280/2004/CE. Conformément à l'article 18 de ce règlement, des précisions supplémentaires seront données dans un acte d'exécution de la Commission. Les États membres rendront les rapports publics, et la Commission publiera les données agrégées de l'Union sous une forme aisément accessible.

La Commission souligne qu'en plus de permettre une réduction des émissions, qui constitue son principal objectif, un mécanisme de marché mondial fixant un prix, au niveau international, pour les émissions de carbone des transports aériens internationaux pourrait également fournir les ressources nécessaires pour soutenir des mesures en faveur de la mitigation du changement climatique et de l'adaptation à ce phénomène.

---

(1) Sera publié prochainement au Journal officiel.





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 17 avril 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 13 mars 2013
2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre  
- Désignation d'un rapporteur
3. 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 2ème avis complémentaire du Conseil d'Etat
4. Divers

\*

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

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures  
Mme Rachel Moris, Administration parlementaire

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

**1.            Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 13 mars 2013**

Le projet de procès-verbal de la réunion du 13 mars 2013 est approuvé.

**2.    6547    Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre**

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

**3.    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 parlementaire procèdent à l'examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 12 mars 2013 et émis suite à la deuxième série d'amendements parlementaires du 17 janvier 2013.

**Article 1<sup>er</sup>**

Cet article avait été légèrement remanié afin de suivre les propositions du Conseil d'Etat émises dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012. Il trouve dès lors l'accord du Conseil d'Etat et se lira comme suit :

***Art. 1.***

*(1) L'aménagement du territoire organise le territoire national et en assure le développement en respectant les particularités et les ressources propres des diverses régions qui le composent. Il a pour objectif d'assurer aux habitants du pays des conditions de vie optimales par une mise en valeur harmonieuse et un développement durable de ses régions en valorisant leurs ressources respectives et en maintenant un équilibre structurel et économique entre elles.*

*(2) L'aménagement du territoire identifie et définit d'une manière prospective les enjeux majeurs de l'organisation et du développement du territoire. Il assure à l'échelle nationale et régionale la coordination de l'action politique et administrative en vue de l'utilisation rationnelle du sol et de l'espace et de la protection des paysages.*

*Il a pour objet de contribuer à la conception des initiatives et de surveiller et de coordonner les mesures destinées :*

*(a) à la valorisation optimale des ressources économiques et humaines;*

*(b) à la gestion responsable de l'environnement, en général, et des ressources naturelles et énergétiques, en particulier;*

*(c) au développement harmonieux des structures urbaines et rurales, y compris l'habitat et les réseaux de communication et d'approvisionnement, dans le respect du patrimoine culturel et naturel;*

*(d) à la mise en œuvre de la contribution nationale à la politique transfrontalière et interrégionale et*

(e) à la protection de la population et des biens contre les risques naturels ainsi que les nuisances environnementales.

## **Article 2**

Le texte de l'article 2 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 2.**

*(1) Sans préjudice des attributions organiques d'autres départements ministériels, le ministre ayant l'Aménagement du territoire dans ses attributions, appelé par la suite «le ministre», est chargé de l'exécution des dispositions de la présente loi. A cet effet, il reçoit communication de tous les dossiers, documents et renseignements nécessaires à l'accomplissement de sa mission de la part des départements ministériels et des services généraux qui en dépendent sans pouvoir pour autant entraver la marche de leurs activités.*

*(2) Le ministre participe à la programmation et à la définition des lieux d'implantation des projets d'envergure régionale, nationale ou transfrontalière réalisés dans le cadre des investissements publics et il examine tous les propositions et projets initiés par les autres membres du Gouvernement pour autant que la réalisation de ces propositions et projets soit susceptible d'avoir une répercussion directe sur les objectifs de l'aménagement du territoire définis à l'article 1<sup>er</sup>.*

*A cet effet les départements ministériels, les administrations publiques qui en dépendent ainsi que les administrations communales informent le ministre de tous les projets et études ayant trait aux objectifs de la présente loi et d'envergure régionale, nationale ou encore transfrontalière, notamment ceux ayant un impact sur l'utilisation du sol et de l'espace et sur l'équilibre régional et interrégional, et lui fournissent tous les documents y afférents, y compris ceux de nature législative et réglementaire.*

*Le ministre peut solliciter auprès des autres membres du Gouvernement et auprès des administrations placées sous leur autorité d'être associé à l'élaboration des propositions et projets visés par le présent paragraphe.*

*(3) Le ministre coordonne les moyens d'aménagement définis à l'article 4, qui sont à mettre en œuvre en vue des mesures à prendre ou des décisions à proposer au Gouvernement. En cas de désaccord avec un autre membre du Gouvernement sur la mise en œuvre de la politique de l'aménagement du territoire et des instruments afférents, le ministre établit un rapport circonstancié sur l'objet du désaccord et sur les divergences de vue et en réfère au Gouvernement qui en décide.*

*(4) Le ministre est assisté d'un Conseil supérieur de l'aménagement du territoire, appelé par la suite «Conseil supérieur».*

## **Articles 3 à 7**

Ces articles ne soulèvent aucune observation de la part du Conseil d'Etat et se lisent comme suit :

### **Art. 3.**

*Le territoire national peut être subdivisé en un nombre limité de régions d'aménagement définies dans le programme directeur, qui en désigne également les centres de développement et d'attraction respectifs.*

*Le ministre peut, suite à l'accord du Gouvernement en conseil, conclure pour compte de l'Etat avec plusieurs communes contiguës ou avec des communes membres d'un parc naturel des conventions visant un développement territorial intégré, coordonné et durable.*

### **Art. 4.**

*(1) La politique d'aménagement à mettre en œuvre par le Gouvernement dans l'intérêt des objectifs visés à l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi concerne principalement:*

- les mesures ayant trait à l'occupation du sol y compris les plans d'aménagement communaux et celles résultant de l'application de la législation sur la protection de la nature et des ressources naturelles;
  - les investissements publics dans les domaines suivants: zones d'activités économiques, voies de communication, approvisionnement en eau et en énergie, évacuation et traitement des déchets solides et liquides, zones et équipements de loisirs et de tourisme, immeubles et équipements administratifs, scolaires, socioculturels, militaires, hospitaliers, sanitaires, sportifs ainsi que logements ;
  - toute infrastructure et tout équipement ayant un impact majeur sur l'aménagement du territoire, l'utilisation du sol ou l'équilibre interrégional.
- (2) Les moyens à mettre en œuvre par le ministre pour l'exécution de la politique d'aménagement du territoire du Gouvernement sont notamment:
- le programme directeur d'aménagement du territoire;
  - les plans directeurs sectoriels ;
  - les plans d'occupation du sol ;
  - les conventions entre l'Etat et des communes conclues au terme de l'article 3.
- (3) Le ministre fait périodiquement, et au moins tous les trois ans, au nom du Gouvernement rapport à la Chambre des députés sur la situation en matière d'aménagement du territoire.
- (4) Lors de la détermination des objectifs en matière d'aménagement du territoire, le Gouvernement collabore avec les Etats et les régions voisins en vue de coordonner les politiques d'aménagement respectives. La mise en œuvre de cette politique se fera principalement au niveau intercommunal transfrontalier.

#### **Art. 5.**

- (1) Le programme directeur d'aménagement du territoire, appelé par la suite «le programme directeur», assure l'intégration et la coordination des politiques sectorielles ayant un impact sur l'aménagement du territoire dans le cadre des objectifs prévus à l'article 1<sup>er</sup>. Le programme directeur peut être complété par une partie graphique.
- (2) Le programme directeur arrête les orientations et les objectifs du Gouvernement en ce qui concerne le développement durable du cadre de vie de la population, la valorisation des ressources humaines et naturelles, le développement des activités économiques, ainsi que les mesures à prendre en vue de leur réalisation.

#### **Art. 6.**

- (1) Le programme directeur est élaboré sur décision du Gouvernement.
- (2) Le projet de programme directeur est élaboré par le ministre en collaboration avec un groupe de travail dont la composition, l'organisation et le fonctionnement sont arrêtés par règlement grand-ducal. Le projet de programme directeur est transmis aux communes et au Conseil supérieur qui disposent d'un délai de trois mois à compter de cette transmission pour se prononcer. Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui sont parvenues de la part des communes au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions dans le délai précité. Ce rapport ainsi que l'avis du Conseil supérieur, s'il est parvenu au ministre dans le délai précité, sont joints au projet de programme directeur. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de programme directeur.
- (3) Le projet de programme directeur fait l'objet d'une déclaration du ministre au nom du Gouvernement devant la Chambre des députés.
- (4) Au terme de cette phase d'élaboration et de consultation, sur proposition du ministre, le Gouvernement en conseil arrête le programme directeur qui est publié au Mémorial.
- (5) Le programme directeur peut être complété ou modifié. La procédure à suivre est la même que celle effectuée lors de la première élaboration.

#### **Art. 7.**

- (1) Dès sa publication au Mémorial, le programme directeur oriente les démarches et les décisions du Gouvernement et des communes. Le plan d'aménagement général et les plans

*d'aménagement particulier des communes doivent être conformes aux orientations du programme directeur.*

*(2) Le programme directeur peut être précisé, soit pour la totalité du territoire national, soit pour une partie déterminée seulement, par des plans directeurs sectoriels ou par des plans d'occupation du sol qui comportent une partie écrite et une partie graphique. La partie graphique complète et visualise les mesures d'aménagement arrêtées par la partie écrite.*

## **Article 8**

Ici également, le Conseil d'Etat marque son accord avec la proposition de la commission parlementaire de faire abstraction de la troisième phrase de l'article. L'article 8 se lira donc comme suit :

### **Art. 8.**

*Le plan directeur sectoriel concerne un ou plusieurs secteurs d'activités ou d'interventions gouvernementales. Il intègre et précise pour le secteur d'activité concerné les options nationales et les programmations sectorielles dont il assure la coordination.*

## **Article 9**

La nouvelle version de l'article 9 avait, entre autres, pour objectif de transformer en une obligation la faculté de tenir une réunion d'information conjointement avec d'autres communes. Il s'agissait de trouver une solution afin de limiter le nombre de réunions auxquelles le Ministre ou son délégué devra assister, car il est matériellement impossible que le Ministre ou son délégué puisse assister à une réunion d'information de la population par commune dans les trente jours qui suivent le dépôt public du projet de plan, alors que plus de cent communes sont potentiellement concernées par quatre projets de plans directeurs sectoriels primaires. Aux yeux du Conseil d'Etat, cette rigueur formelle n'est pas cohérente avec la façon imprécise de la mettre en œuvre. En plus, d'éventuelles divergences politiques entre communes voisines pour exécuter cette obligation plaident contre l'initiative laissée en la matière à la commune la plus diligente. Le Conseil d'Etat estime qu'en pratique il pourrait être renoncé à toute prescription formelle, car le ministre compétent pourrait de sa propre initiative inviter deux ou plusieurs communes à s'associer avec lui pour organiser les réunions en question. Dans la mesure où la commission parlementaire entend persister dans l'approche préconisée, il suggère de transférer l'initiative de la commune au ministre et d'écrire :

*« Dans les trente jours qui suivent le dépôt public du projet de plan, le ministre détermine les communes pour lesquelles une ou plusieurs réunions conjointes [ou bien: communes] sont organisées; dans ce cas, il fixe les date, heure et lieu de la réunion. Ces réunions ont lieu en présence du ministre ou de son délégué ainsi que d'un membre au moins du collège des bourgmestre et échevins de chaque commune concernée. Chaque collège des bourgmestre et échevins y invite la population de sa commune. »*

La Commission du Développement durable décide de retenir la formulation proposée par la Haute Corporation. L'article 9 se lira donc comme suit :

### **Art. 9.**

*(1) Les projets de plans directeurs sectoriels sont à la demande soit du ministre, soit du ou des ministres concernés par l'objet du plan directeur sectoriel visé, élaborés par des groupes de travail comprenant des représentants des ministères et des administrations de l'Etat concernés.*

*(2) Sur décision du Gouvernement en conseil, publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg, le projet de plan directeur sectoriel*



est transmis aux communes concernées ainsi qu'au Conseil supérieur qui disposent d'un délai de quatre mois pour se prononcer.

(3) Dès sa réception par la commune, le projet de plan directeur sectoriel est déposé pendant trente jours à la maison communale où le public peut en prendre connaissance. Le dépôt est publié par voie d'affiches apposées dans la commune de la manière usuelle et portant invitation à prendre connaissance des pièces. En outre, le Gouvernement diffuse à deux reprises, et ce à une semaine d'intervalle, un avis de publication dans la presse. Cet avis précise les délais et la procédure à respecter par les intéressés.

Dans les trente jours qui suivent le dépôt public du projet de plan, le ministre détermine les communes pour lesquelles une ou plusieurs réunions conjointes sont organisées ; dans ce cas, il fixe les date, heure et lieu de la réunion. Ces réunions ont lieu en présence du ministre ou de son délégué ainsi que d'un membre au moins du collège des bourgmestre et échevins de chaque commune concernée. Chaque collège des bourgmestre et échevins y invite la population de sa commune.

Les observations des intéressés concernant le projet de plan doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins dans les quarante-cinq jours à compter du dépôt public effectué conformément à l'alinéa 1er.

(4) Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui dans le délai visé au paragraphe (2) sont parvenues de la part des communes et syndicats de communes consultés au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Ce rapport ainsi que l'avis du Conseil supérieur, s'il est parvenu au ministre dans le délai précité, sont joints au projet de plan directeur sectoriel. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de plan directeur sectoriel.

(5) Le projet de plan directeur sectoriel fait l'objet d'une déclaration du ministre au nom du Gouvernement devant la Chambre des députés.

(6) Le plan directeur sectoriel est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal et publié au Mémorial.

(7) L'exécution des plans déclarés obligatoires est d'utilité publique.

(8) Pour chaque plan directeur sectoriel, il est institué une commission de suivi. Cette commission a pour mission d'assurer le suivi de la mise en œuvre du plan à moyen et à long terme, d'informer régulièrement de cette mise en œuvre le ministre et de proposer, le cas échéant, des modifications.

La composition, l'organisation et le fonctionnement de la commission sont arrêtés par règlement grand-ducal.

(9) Le ministre informe périodiquement, et au moins tous les trois ans, le Gouvernement et la Chambre des députés ainsi que les communes concernées sur l'état de la mise en œuvre des plans directeurs sectoriels.

## **Article 10**

La nouvelle version de l'article 10 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. L'article 10 se lit comme suit :

### **Art. 10.**

(1) Les plans directeurs sectoriels peuvent être modifiés en tout ou en partie. Ces modifications interviennent selon la procédure prévue à l'article 9.

Toutefois, des modifications ponctuelles peuvent intervenir suivant la procédure allégée prévue au paragraphe (2). Sont considérées comme ponctuelles les modifications qui ont pour objet l'adaptation d'un plan directeur sectoriel sur un ou plusieurs points précis sans mettre en cause la structure générale ou les orientations et objectifs du plan directeur sectoriel concerné et sans aggraver les servitudes qu'il a introduites ni ajouter des servitudes nouvelles pour le domaine communal et les propriétés privées.

(2) Sur décision du Gouvernement en conseil, publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg, les projets de modification ponctuelle d'un plan directeur sectoriel sont transmis aux communes concernées ainsi qu'au

*Conseil supérieur qui disposent d'un délai de trois mois pour se prononcer. Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui sont parvenues dans le délai précité de la part des communes et des syndicats de communes consultés au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Le rapport de synthèse ainsi que l'avis du Conseil supérieur, si celui-ci lui est parvenu dans le délai précité, sont joints au projet de modification ponctuelle. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdits avis et les modifications éventuelles du projet de modification ponctuelle.*

*Les modifications ponctuelles des plans directeurs sectoriels sont déclarées obligatoires par règlement grand-ducal et publiées au Mémorial.*

## **Article 11**

Sauf à rappeler qu'il aurait préféré voir associer les communes territorialement concernées par un plan d'occupation du sol à l'élaboration du projet de plan afférent, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à émettre au sujet de l'article sous rubrique, qui se lit comme suit :

### **Art. 11.**

*(1) Un plan d'occupation du sol porte sur l'aménagement d'une aire déterminée, définie à l'échelle cadastrale, en y conférant une affectation précise et détaillée, en interdisant des affectations déterminées ou en soumettant celles-ci à des conditions particulières. Il indique les zones et arrête les charges et les servitudes grevant les propriétés et les contraintes d'aménagement de ces zones en conformité avec les objectifs de la présente loi.*

*Le plan d'occupation du sol doit être conforme aux orientations du programme directeur ainsi qu'aux prescriptions des plans directeurs sectoriels.*

*(2) Le plan d'occupation du sol doit contenir des indications quant au mode et au degré d'utilisation du sol ainsi que l'intégration dans le tissu urbain existant des terrains ou ensembles de terrains qui en font l'objet, tout en fixant, le cas échéant, les prescriptions urbanistiques servant à garantir l'intégration des constructions et aménagements existants à préserver.*

*(3) Le projet de plan d'occupation du sol est élaboré par le ministre en collaboration avec un groupe de travail comprenant des représentants des ministères et des administrations de l'Etat concernés.*

## **Article 12**

L'article 12 n'appelle aucune observation et se lit comme suit :

### **Art. 12.**

*Dès la décision du Gouvernement en conseil, sur proposition du ministre, de faire élaborer un ou plusieurs plans visés à l'article 11, le ministre informe le ou les collèges des bourgmestre et échevins des communes territorialement concernées de cette décision ainsi que de l'objet du plan et de la délimitation de l'aire faisant l'objet de l'aménagement. La décision du Gouvernement en conseil est publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg.*

## **Article 13**

Le Conseil d'Etat note que le souci de limiter le nombre des réunions d'information est moins présent dans l'article sous rubrique que dans l'article 9. Cette différence tient sans doute à l'étendue territoriale en principe sensiblement moins importante d'un plan d'occupation du sol que celle d'un plan directeur sectoriel. Il constate encore que la commission parlementaire estime que la procédure de consultation du public prévue en relation avec l'élaboration d'un plan d'occupation du sol peut être menée à bonne fin dans un délai de trois mois, délai qu'il avait jugé insuffisant dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012. L'article 13 ne donne pas lieu à d'autres observations et se lit comme suit :

### **Art. 13.**

(1) Les communes territorialement concernées par un projet de plan d'occupation du sol dont le Gouvernement a décidé l'élaboration reçoivent communication du projet afférent pour enquête publique.

(2) Dès sa réception par la commune, le projet de plan d'occupation du sol est déposé pendant trente jours à la maison communale où le public peut en prendre connaissance. Le dépôt est publié par voie d'affiches apposées dans la commune de la manière usuelle et portant invitation à prendre connaissance des pièces. En outre, le Gouvernement diffuse à deux reprises, et ce à une semaine d'intervalle, un avis de publication dans la presse. Cet avis précise les délais et la procédure à respecter par les intéressés.

(3) Le collège des bourgmestre et échevins doit tenir au moins une réunion d'information de la population en présence du ministre ou de son délégué dans les trente jours qui suivent le dépôt public des plans. Cette réunion peut être tenue conjointement avec d'autres communes.

(4) Les observations des intéressés concernant le projet de plan doivent être présentées par écrit au collège des bourgmestre et échevins dans les quarante-cinq jours à compter du dépôt public effectué conformément au paragraphe (2).

(5) Dans un délai de trois mois commençant à courir à partir du jour de la communication du projet, le collège des bourgmestre et échevins transmet au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions les observations qui lui ont été présentées par les intéressés, en y joignant l'avis du conseil communal au sujet de ces observations et il remet au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions l'avis du conseil communal au sujet de l'ensemble du projet.

(6) Dans un délai d'un mois, le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions transmet au ministre les observations et les avis visés au paragraphe (5) en y joignant ses propres observations.

Parallèlement à sa communication aux communes territorialement concernées, le projet de plan d'occupation du sol est soumis au Conseil supérieur pour avis. Le Conseil supérieur transmet son avis au ministre dans un délai de trois mois à partir de sa saisine.

Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver aux observations et avis qui lui sont parvenus dans les délais précités et les modifications éventuelles du projet de plan d'occupation du sol.

(7) En cas de manquement des autorités communales d'observer les formalités et les délais prévus aux paragraphes qui précèdent, le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions désigne un commissaire spécial, qui remplit les obligations de la commune aux frais de celle-ci. En cas de nomination d'un commissaire spécial, les délais prévus au présent article prennent cours à partir du jour de cette nomination.

(8) Si le commissaire spécial est placé dans l'impossibilité de procéder dans les délais prévus au présent article aux devoirs lui impartis, le plan en élaboration peut être déclaré obligatoire par règlement grand-ducal avec ou sans modifications sur la base d'un rapport circonstancié de sa part.

### **Article 14**

Le texte ne soulève pas d'observation de la part de la Haute Corporation quant au fond. Quant à la forme, il est proposé d'écrire dans la première phrase « *Les plans ... sont déclarés obligatoires ... et publiés au Mémorial* ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition et l'article 14 se lira comme suit :

### **Art. 14.**

(1) Les plans d'occupation du sol, après délibération du Gouvernement en conseil, sont déclarés obligatoires par règlement grand-ducal et sont publiés au Mémorial. Ils comportent une partie écrite et une partie graphique.

(2) L'exécution des plans déclarés obligatoires est d'utilité publique.

## **Articles 15 à 17**

Les articles sous rubrique ne soulèvent pas d'observation de la part de la Haute Corporation et se lisent comme suit :

### **Art. 15.**

*(1) Le Gouvernement en conseil peut, sur proposition du ministre, abroger ou modifier de façon générale ou ponctuelle un plan d'occupation du sol.*

*(2) La procédure prescrite pour le premier établissement des plans d'occupation du sol est applicable aux modifications et abrogations. L'enquête publique prévue à l'article 13 peut se limiter aux communes dont les territoires sont directement concernés.*

*Toutefois, des modifications ponctuelles peuvent intervenir suivant la procédure allégée prévue au paragraphe (3).*

*(3) Sont considérées comme ponctuelles les modifications qui ont pour objet l'adaptation d'un plan d'occupation du sol sur un ou plusieurs points précis sans mettre en cause la structure générale ou les orientations et objectifs du plan d'occupation du sol concerné. Une modification ponctuelle ne peut pas grever les propriétés de nouvelles charges ou servitudes ou restreindre autrement les droits de propriété.*

*Sur décision du Gouvernement en conseil, publiée sous forme abrégée au Mémorial et insérée dans quatre quotidiens publiés au Luxembourg, les projets de modification ponctuelle d'un plan d'occupation du sol sont transmis aux communes concernées qui disposent d'un délai de deux mois pour se prononcer. Le ministre établit un rapport de synthèse des observations qui sont parvenues dans le délai précité de la part des communes consultées au ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Ce rapport est joint au projet de modification ponctuelle. Le ministre propose au Gouvernement les suites à réserver auxdites observations et les modifications éventuelles du projet de modification ponctuelle.*

*Les modifications ponctuelles d'un plan d'occupation du sol sont déclarées obligatoires par règlement grand-ducal et publiées au Mémorial.*

### **Art. 16.**

*(1) A partir du jour où le projet d'un plan d'occupation du sol est déposé à la maison communale, conformément à l'article 13, 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 dispositions du projet de plan. Cette interdiction tombe si le plan n'est pas déclaré obligatoire dans les quatre années à partir du dépôt susmentionné. Les servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.*

*(2) Le ministre décide si les travaux envisagés ou entrepris sont conformes aux servitudes visées au paragraphe (1).*

*Les décisions sont notifiées aux intéressés par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception. Copie en sera donnée à la commune intéressée par l'intermédiaire du ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions. Dans les trois mois de la notification de la décision, les intéressés peuvent former un recours en réformation devant le tribunal administratif.*

### **Art. 17.**

*(1) Tous les actes et promesses de vente sur les fonds bâtis ou non feront mention du projet de plan ou du plan établi en vertu de la présente loi et régissant les fonds qui font l'objet de la cession. Ils spécifieront succinctement l'affectation de ces fonds telle qu'elle est prévue par le projet ou plan d'occupation du sol. La mention sera fondée sur une attestation à délivrer au vendeur par le ministre.*

(2) De même les affiches, annonces et autres instruments de publicité mentionneront ces dispositions. Ils ne porteront aucune indication qui soit contraire au projet ou plan d'occupation du sol ou qui soit de nature à induire les acquéreurs en erreur.

(3) S'il y a lieu et dans la mesure où des restrictions au droit de propriété sont imposées, les documents ci-devant énumérés porteront également mention des décisions couvrant les fonds à céder à titre onéreux ou à titre gratuit et pris en exécution de la loi en vigueur concernant l'aménagement des communes.

(4) L'inobservation des dispositions qui précèdent autorise l'acquéreur, le locataire, l'usufruitier et, à leur défaut, la commune de la situation de l'immeuble à poursuivre la nullité de l'acte de vente aux frais et dommages du vendeur et du notaire instrumentaire tenus solidairement et sans préjudice des réparations civiles, s'il y a lieu.

## **Article 18**

Le Conseil d'Etat note qu'il subsiste une redondance entre le paragraphe (2) de l'article 18 et la deuxième phrase de son paragraphe (3). En présence de la disposition formant le paragraphe (2), il suffit du libellé suivant pour ce qui est de la deuxième phrase du paragraphe (3) : « Copie de la décision est transmise à la ou aux communes de la situation de l'immeuble ». La Commission donne raison au Conseil d'Etat et l'article 18 se lira donc comme suit :

### **Art. 18.**

(1) Au cours des études ou travaux tendant à établir, à modifier ou à compléter un plan d'occupation du sol et jusqu'au moment du dépôt à la maison communale prévu à l'article 13, paragraphe (2), il peut être décidé que les immeubles touchés par le plan d'occupation du sol à l'étude ou en élaboration sont frappés des servitudes visées à l'article 16, sauf que les propriétaires restent libres de procéder aux travaux d'entretien et de réparation. Ces servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.

(2) La décision est prise par arrêté du Gouvernement en conseil.

(3) La décision est publiée au Mémorial. Copie de la décision ~~prise par arrêté du Gouvernement en conseil~~ est transmise à la ou aux communes de la situation de l'immeuble. La décision est notifiée individuellement par le ministre par lettre recommandée avec avis de réception aux titulaires de droits réels sur l'immeuble concerné. Dans le cas où la résidence d'un titulaire n'est pas connue, la notification est adressée au bourgmestre de la ou des communes de situation de l'immeuble.

(4) Les servitudes arrêtées par les plans d'occupation du sol ne deviennent définitives qu'au moment de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal qui les établit.

## **Article 19**

Le Conseil d'Etat se déclare tout d'abord d'accord avec la nouvelle approche adoptée par la commission parlementaire en matière d'adaptation des instruments de l'aménagement communal aux plans directeurs sectoriels, qui tiennent largement compte de ses observations antérieures. Il déclare apprécier particulièrement la distinction nette qu'il est prévu de faire entre les prescriptions des plans directeurs sectoriels dont l'effet contraignant oblige les communes à y adapter leurs plans et projets d'aménagement général et particulier dans les conditions de l'article 9, paragraphe (2) de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain, et les recommandations que les communes ne sont tenues de prendre en considération que dans la mesure où elles n'entendent pas s'en écarter de manière motivée. La Haute Corporation émet cependant plusieurs remarques critiques à l'égard de l'article 19 :

- le Conseil d'Etat estime qu'en vue de garantir la cohérence souhaitée entre les plans directeurs sectoriels et les instruments légaux de l'aménagement communal, il serait important que les plans directeurs sectoriels aient le même degré de précision que les plans d'aménagement général et particulier des communes, du moins en ce qui concerne leurs prescriptions. Si Monsieur le Ministre ainsi que les membres de la commission parlementaire déclarent comprendre cette remarque du Conseil d'Etat, ils rappellent pourtant que, dans la pratique, il s'avère impossible d'élaborer des projets de plan directeur sectoriel à l'échelle cadastrale pour permettre une superposition d'office et de plein droit aux plans d'aménagement communaux. Pour rappel, il a d'ailleurs été clairement établi que, le cas échéant et s'il éprouve un quelconque doute quant à sa décision, le bourgmestre pourra s'enquérir auprès du Ministère pour recevoir un avis. Au cours de la réunion du 16 janvier 2013, le Ministère s'était d'ailleurs engagé à rédiger une circulaire à destination des communes afin de les informer que le département de l'Aménagement du territoire se tient à leur entière disposition en cas de besoin. Après un bref échange de vues, les membres de la commission parlementaire décident donc de ne pas apporter de modification au libellé du texte ;
- la Haute Corporation remarque qu'en vertu de l'article 9, paragraphe (6) du projet de loi, les plans directeurs sectoriels n'auraient pas la forme d'un règlement grand-ducal, mais constitueraient des actes administratifs autonomes déclarés obligatoires par la voie d'un règlement grand-ducal, qui apparaît donc comme un acte administratif séparé du plan. Dans la mesure où lesdits plans comportent des prescriptions et des recommandations, il semble, de l'avis du Conseil d'Etat, de bon sens de ne pas se limiter dans le règlement grand-ducal à la déclaration d'obligation du plan, mais de préciser par des renvois aux passages pertinents du plan quels en sont les éléments ayant un caractère contraignant. Les membres de la commission parlementaire déclarent comprendre cette remarque de la Haute Corporation et, s'ils ne considèrent pas qu'il est nécessaire de modifier le texte du projet de loi, ils demandent à Monsieur le Rapporteur de faire remarquer, dans le commentaire des articles de son rapport, que les règlements grand-ducaux qui déclareront obligatoires les plans directeurs sectoriels devront expressément préciser les prescriptions qui ont valeur obligatoire car, dans le cas contraire, l'insécurité juridique serait trop importante. Monsieur le Ministre fait savoir que les avant-projets de règlements grand-ducaux déclarant obligatoire les plans directeurs sectoriels sont déjà rédigés dans cet esprit et qu'il y a dans chaque plan une disposition prévoyant expressément lesquels des articles constituent des prescriptions ;
- le Conseil d'Etat rappelle que les communes seront tenues de se conformer aux plans directeurs sectoriels tant en ce qui concerne leur plan d'aménagement général que leurs plans d'aménagement particulier. Or, l'article 19, paragraphe (7) impose une obligation de *standstill* empêchant toute modification de la destination des terrains et des constructions qui serait contraire aux prescriptions du plan directeur sectoriel dont le projet vient d'être déposé dans les communes territorialement concernées. C'est dire que pour avancer, les plans d'aménagement particulier non conformes au projet de plan directeur sectoriel devront être adaptés selon les procédures de modification prévues. En effet, le plan d'aménagement particulier, même dûment approuvé, ne crée en principe pas de droits acquis au bénéfice des promoteurs et maîtres d'ouvrage. Selon la jurisprudence administrative, la mutabilité des plans d'aménagement communaux fait partie de l'essence de ces actes et conduit dès lors à refuser l'existence de droits acquis au profit des intéressés. Dans ces conditions, ce n'est que sous l'effet de l'autorisation de bâtir, décision administrative individuelle, que peuvent naître des droits acquis au profit des intéressés potentiels. La commission parlementaire est d'avis que la situation décrite par le Conseil d'Etat est théoriquement juste mais dans la pratique, peu courante et

limitée à une période très restreinte. Elle est d'avis que cette remarque ne nécessite aucun changement au niveau du texte du projet de loi. Elle tient cependant compte des observations du Conseil d'Etat, notamment sur un plan administratif et soulève la question d'une éventuelle responsabilité civile au titre de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1988 relative à la responsabilité civile de l'Etat et des collectivités publiques ;

- le Conseil d'Etat se demande si le simple renvoi au rythme légal de six années prévu par l'article 9, paragraphe (2) de la loi précitée du 19 juillet 2004 pour aligner les plans d'aménagement communaux aux exigences des plans directeurs sectoriels suffit pour éviter en toute circonstance des cas de rigueur. Tel pourrait en effet être le cas si par exemple à quelques mois de l'aboutissement d'une procédure de modification d'un plan d'aménagement général, la nécessité s'imposerait d'adapter ce plan à un nouveau plan directeur sectoriel. Dans ces conditions, la Haute Corporation se demande s'il est opportun de refaire l'intégralité de la procédure pour tenir compte de la nouvelle donne de l'aménagement du territoire ou s'il n'y aurait pas plutôt intérêt à prévoir un délai supplémentaire pour permettre à la commune de faire aboutir la modification entamée de son plan d'aménagement général, tout en limitant ce délai par exemple à un an ou deux. Les membres de la Commission procèdent à un bref échange de vues en la matière en se rappelant notamment avoir déjà eu une discussion sur ce point et avoir renoncé à mettre en place une disposition similaire à celle préconisée par la Haute Corporation. Ils conviennent à présent d'amender l'article 19 afin de suivre l'approche du Conseil d'Etat et d'y inscrire une disposition prévoyant, dans certains cas, un délai supplémentaire pour permettre à la commune de faire aboutir la modification entamée de son plan d'aménagement général.

Les membres de la commission parlementaire sont d'avis qu'il est important de définir avec précision dans quelles circonstances une commune bénéficiera de ce délai supplémentaire. Dans ce contexte, le texte de la future loi énoncera un point de départ précis d'application de cette disposition. Ce point de départ sera celui de la décision prise par le conseil communal au sens de l'article 10 de la loi du 19 juillet 2004 qui dispose notamment que « *Le projet d'aménagement général ensemble avec l'étude préparatoire, le rapport de présentation ainsi que, le cas échéant, le rapport sur les incidences environnementales élaboré conformément à la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement est soumis au conseil communal* ». Les membres de la Commission s'interrogent ensuite sur la durée du délai supplémentaire à accorder et, suite à un bref échange de vues, s'accordent pour prévoir un délai de deux ans. Ainsi, la nouvelle disposition pourrait avoir la teneur suivante<sup>1</sup> :

*(8) Par dérogation aux paragraphes (5) et (7), 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.*

- Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat suggère d'écrire dans la deuxième phrase de l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe (7) « *Cette interdiction est levée si ...* ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Au regard de ce qui précède, l'article 19 se lira dorénavant comme suit :

---

<sup>1</sup> Note du secrétariat : le libellé définitif de cet amendement parlementaire sera adopté au cours de la réunion du 2 mai 2013.

#### **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), 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.**

#### **Article 20**

Le Conseil d'Etat approuve la simplification du cadre légal proposée par la commission parlementaire qui consiste à appliquer la législation de droit commun en matière d'expropriation également dans le cadre légal de l'aménagement du territoire. Sur le plan rédactionnel, au paragraphe (1), il propose d'écrire : « L'Etat et les communes territorialement compétentes sont autorisés ... », tandis qu'au paragraphe (2), il suggère d'écrire que « L'expropriation est poursuivie sur base des dispositions ... » et de remplacer le mot « respectivement » par « et ». La commission parlementaire fait siennes ces suggestions et l'article 20 se lira comme suit :

#### **Art. 20.**



(1) L'Etat et les communes territorialement compétentes sont autorisés à poursuivre l'acquisition et l'expropriation pour cause d'utilité publique des immeubles nécessaires à la réalisation des plans directeurs sectoriels et des plans d'occupation du sol rendus obligatoires en vertu des articles 9 et 14.

(2) L'expropriation est poursuivie sur base des dispositions de la loi du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes.

## **Article 21**

Cet article n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation, sauf à écrire « et des communes territorialement compétentes ». La commission parlementaire fait sienne cette suggestion et l'article 21 se lira comme suit :

### **Art. 21.**

(1) Les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol rendus obligatoires en vertu des articles 9 et 14 peuvent conférer un droit de préemption au profit de l'Etat et des communes territorialement compétentes en vue de la réalisation de leurs objectifs.

La partie écrite et la partie graphique des plans en question doivent indiquer avec précision les terrains auxquels s'applique le droit de préemption.

(2) Le droit de préemption s'applique à toute aliénation à titre onéreux, en ce compris tout apport en société, des biens visés au paragraphe précédent. Est assimilée à l'aliénation d'un bien susvisé toute convention à titre onéreux opérant une mise à disposition et un transfert de propriété différé.

(3) L'Etat est prioritaire sur tout autre titulaire d'un droit de préemption légal ou conventionnel.

(4) Ne tombent toutefois pas sous le champ d'application du présent article :

- les aliénations entre conjoints dans les cas d'exception visés par l'article 1595 du Code civil,
- les aliénations entre concubins ou partenaires légaux,
- les aliénations entre parents ou alliés en ligne directe,
- les aliénations entre parents ou alliés en ligne collatérale jusqu'au quatrième degré inclus,
- les biens faisant l'objet d'une procédure d'expropriation,
- les biens du domaine privé de l'Etat et des communes,
- les aliénations faites à l'Etat et aux communes,
- les cessions de droits indivis et les opérations de partage,
- les ventes publiques,
- les échanges de terrains, avec ou sans soulte, en ce compris les opérations relevant du champ d'application de la loi modifiée du 25 mai 1964 concernant le remembrement des biens ruraux,
- les aliénations faites à et par des promoteurs publics au sens de l'article 16 de la loi modifiée du 25 février 1979 concernant l'aide au logement.

Ne sont en outre pas visées les ventes d'immeubles à construire prévues par les articles 1601-1 à 1601-14 du Code civil.

(5) La réalisation d'une aliénation en violation des dispositions du présent article ouvre droit à une action en nullité au pouvoir préemptant lésé afin d'être déclaré judiciairement propriétaire en lieu et place de l'acquéreur aux prix et conditions stipulés dans l'acte annulé. Cette action se prescrit par deux ans à partir de la date d'enregistrement de l'acte d'aliénation du bien concerné.

(6) Toute convention portant sur une aliénation visée au paragraphe 2 est irréfragablement réputée conclue sous condition suspensive de la renonciation à l'exercice du droit de préemption de l'Etat.

(7) Le notaire en charge notifie par envoi recommandé à l'Etat, au plus tard deux mois avant la passation de l'acte authentique d'aliénation, copie du compromis ou du projet d'acte d'aliénation, à moins que l'Etat n'ait renoncé à l'exercice de son droit de préemption.

A défaut, le notaire est passible d'une des peines disciplinaires prévues par l'article 87 de la loi modifiée du 9 décembre 1976 relative à l'organisation du notariat.

Le notaire veillera à communiquer à l'Etat au moins les informations suivantes :

1° l'identité et le domicile du propriétaire ;

2° un extrait cadastral récent relatif au bien aliéné, reprenant sa désignation cadastrale et sa superficie;

3° les droits réels et les droits personnels qui y sont attachés;

4° la mention détaillée sinon une copie des éventuelles autorisations de construire et/ou des plans d'aménagement particulier couvrant le bien aliéné, ainsi que le classement de celui-ci dans le plan d'aménagement général de la commune concernée sur base d'un certificat délivré par cette dernière;

5° l'indication du prix et des conditions de l'aliénation projetée;

6° à défaut de prix, la valeur conventionnelle de la contre-prestation stipulée à charge de l'acquéreur.

(8) Dans le mois de la notification effectuée en application du paragraphe (7), l'Etat délivre un avis de réception du dossier de notification au notaire et lui précise que le dossier est complet.

A défaut de délivrer un avis de réception du dossier de notification au notaire dans le délai imparti, l'Etat est considéré renoncer à l'exercice de son droit de préemption.

(9) Dans le mois suivant la confirmation de la réception du dossier, l'Etat informe le notaire de sa décision d'exercer son droit de préemption aux prix et conditions mentionnés dans le dossier de notification, sinon à la valeur conventionnelle tel que visée au paragraphe (7), point 6°.

Le silence de l'Etat dans le délai susmentionné vaut renonciation à l'exercice de son droit de préemption.

(10) Dans les trois mois de l'exercice du droit de préemption conformément au paragraphe 9, l'acte authentique devra être dressé par le notaire en charge.

Dans l'hypothèse où le propriétaire cédant ne signe pas l'acte authentique requis, l'Etat est en droit de demander judiciairement, l'exécution forcée de l'opération d'aliénation ou la condamnation du propriétaire cédant au paiement de dommages et intérêts.

(11) Si la convention visée au paragraphe 6, ayant donné lieu à renonciation, de la part de l'Etat, à l'exercice de son droit de préemption, doit être actée devant le notaire, entre les parties originaires, mais à un prix ou à des conditions autres que ceux ayant fait l'objet du dossier de notification transmis par le notaire au pouvoir préemptant, la nouvelle convention donne lieu à une nouvelle procédure de notification.

Les dispositions du paragraphe (5) sont applicables en cas d'acte authentique dressé en violation des dispositions du présent paragraphe.

## **Article 22**

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 22.**

(1) N'ouvrent droit à aucune indemnité les servitudes résultant d'un plan déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14.

(2) Toutefois une indemnité à charge de l'Etat est due s'il résulte de ces servitudes une atteinte à des droits acquis ou une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain.

(3) L'indemnité est réduite ou refusée si et dans la mesure où il est établi que le demandeur est propriétaire d'autres immeubles qui tirent avantage du plan déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14 ou des travaux y relatifs exécutés aux frais des pouvoirs publics.

*(4) A défaut d'accord amiable sur l'indemnité à payer, celle-ci sera fixée par le tribunal compétent.*

### **Article 23**

La Commission fait sienne la proposition de la Haute Corporation d'écrire « dix ans ». L'article 23 se lira donc comme suit :

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

*Les demandes d'indemnités qui résultent de l'article 22, paragraphes (2) et (3), sont prescrites dix ans après le jour où le plan est déclaré obligatoire conformément aux articles 9 et 14.*

### **Article 24**

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

#### **Art. 24.**

*(1) Il est créé un Conseil supérieur, chargé de conseiller le Gouvernement en ce qui concerne les grandes options ou les problèmes majeurs en matière d'aménagement du territoire.*

*(2) Le Conseil supérieur est placé sous l'autorité du ministre. Les relations du Conseil supérieur avec le Gouvernement et avec les autorités publiques ont lieu par l'intermédiaire du ministre.*

*(3) Le Conseil supérieur émet son avis sur les questions dont il est saisi par le Gouvernement dans les délais fixés par celui-ci. Il peut de sa propre initiative faire les propositions qu'il juge utiles à l'accomplissement de sa mission ou concernant l'aménagement du territoire.*

*(4) La composition du Conseil supérieur, le mode de nomination du président et des membres, les modalités de fonctionnement et ses relations avec le Gouvernement et avec les autorités publiques, les modalités de publication de ses avis, ses relations avec la presse ainsi que les indemnités revenant à ses membres ou aux experts appelés à collaborer à ses travaux sont arrêtés par règlement grand-ducal.*

### **Article 25**

Pour rappel, le paragraphe (1) de cet article ayant trait aux sanctions pénales a été libellé comme suit par la commission parlementaire lorsqu'elle a introduit ses amendements en date du 25 juin 2012 :

*(1) Sous réserve d'autres dispositions légales spéciales, l'inobservation des plans déclarés obligatoires en vertu de la présente loi est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.*

Dans son avis complémentaire du 25 septembre 2012, le Conseil d'Etat se demandait si les infractions visées dans ce paragraphe ne devaient pas être lues comme s'appliquant également aux responsables communaux qui ne se seraient pas conformés dans les délais prévus aux exigences légales en matière d'aménagement du territoire notamment pour adapter les instruments d'aménagement communaux aux éléments à portée obligatoire des programme et plans étatiques prévus en matière d'aménagement du territoire. La Haute Corporation supposait que cette manière de lire les dispositions n'avait pas été voulue par les auteurs de l'amendement et proposait le libellé suivant :

*(1) L'inobservation des orientations du programme directeur, des prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou des dispositions d'un plan d'occupation du sol par les personnes, effectuant des travaux visés à l'article 19, paragraphe 7, est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.*

Lors de l'examen de l'avis complémentaire précité du Conseil d'Etat, les responsables du Ministère du Développement durable et des Infrastructures avaient exprimé leur préférence pour inscrire la responsabilité juridique du bourgmestre dans le texte de la loi en reprenant le libellé de l'article 107 de la loi précité du 19 juillet 2004 qui dispose que : « *Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tous ceux qui enfreignent de quelque manière que ce soit les prescriptions des plans ou projets d'aménagement généraux ou particuliers, du règlement sur les bâtisses, les voies publiques et les sites ou des autorisations de bâtir* ». Les membres de la Commission n'avaient pas suivi la proposition du Ministère et avaient décidé de rédiger le paragraphe (1) en s'inspirant de la proposition de libellé du Conseil d'Etat, sauf à biffer l'expression « *orientations du programme directeur* » et à reformuler le paragraphe de telle sorte que le bourgmestre ne puisse être sanctionné que s'il accorde sciemment une autorisation qu'il n'aurait pas dû accorder.

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat rappelle que nonobstant l'usage du terme « *orientations* » le programme directeur comporte des effets contraignants, car en vertu de l'article 7 du projet de loi, les communes ont l'obligation de concevoir leurs plans d'aménagement général et particulier en conformité avec les orientations du programme directeur. En omettant toute référence au programme directeur dans l'article sous rubrique, le législateur renonce à sanctionner sur le plan pénal des inobservations en la matière. La Haute Corporation constate encore que la commission parlementaire a opté pour une extension explicite au bourgmestre, autorité administrative compétente pour l'autorisation visée, de l'application de la sanction pénale pour autorisation ou exécution de travaux non conformes aux prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou d'un plan d'occupation du sol. Le Conseil d'Etat note qu'il s'agit là d'une option politique qu'il se dispense de commenter.

Au cours d'un bref échange de vues, les membres de la commission parlementaire confirment leur volonté de ne pas retranscrire le libellé de l'article 107 de la loi de 2004. Ils sont d'avis qu'une telle disposition serait de toute façon superfétatoire, car la législation sur l'aménagement communal comporte les dispositions nécessaires permettant de responsabiliser les bourgmestres. Après avoir tout d'abord envisagé d'amender le texte du paragraphe (1) de l'article 25 en y ajoutant le terme « *sciemment* », ils décident finalement de suivre la proposition du Conseil d'Etat émise dans son avis du 25 septembre 2012.

Ainsi, l'article 25 se lira dorénavant comme suit :

**Art. 25.**

*(1) L'inobservation des orientations du programme directeur, des prescriptions d'un plan directeur sectoriel ou des dispositions d'un plan d'occupation du sol par les personnes effectuant des travaux visés à l'article 19, paragraphe (7) est punie d'un emprisonnement de huit jours à deux mois et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement.*

*(2) Le juge ordonne soit que les travaux entrepris soient rendus conformes, selon les cas, aux orientations du programme directeur, aux prescriptions du plan directeur sectoriel ou aux dispositions du plan d'occupation du sol, soit que lesdits travaux soient supprimés et les lieux remis dans leur état antérieur dans le délai qu'il fixe à cette fin.*

*Les mesures ordonnées par le juge sont exécutées aux frais des contrevenants. Ces frais sont recouvrables par voie de contrainte comme en matière de contributions directes.*

(3) Les mêmes peines et mesures sont applicables à ceux qui ne se sont pas conformés aux décisions d'interdiction ou de prolongation d'interdiction prévues aux articles 16 et 18.

(4) La commune et l'Etat, chacun en ce qui le concerne, peuvent se porter partie civile.

(5) Le jugement sera exécuté à la requête du procureur général d'Etat ou de la partie civile, chacun en ce qui le concerne.

## **Article 26**

L'article 26 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

### **Art. 26.**

A l'article 12 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes, dont le texte actuel formera l'alinéa 1<sup>er</sup>, il est ajouté un alinéa 2 et un alinéa 3 rédigés comme suit :

« Cependant, quelle que soit la nature des biens, il ne peut être tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis la date de référence visée à l'alinéa suivant, s'ils sont provoqués par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols découlant de plans directeurs sectoriels ou de plans d'occupation du sol.

Les biens à exproprier sont estimés en prenant seule en considération la valeur du bien telle qu'elle était un an précédant le jour de la publication au Mémorial :

- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 9 de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire,
- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 12 de la loi précitée du ...

Il est cependant tenu compte de l'évolution générale du prix des biens ».

## **Articles 27 et 28 (nouvel article 27)**

Les deux articles sous rubrique ont pour objet de modifier la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Si, quant au fond, les modifications prévues ne donnent pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation, elle propose pourtant, conformément aux usages de la légistique formelle, de regrouper l'ensemble des modifications qui concernent une seule et même loi dans un seul et même article subdivisé en autant de paragraphes que la loi en question est censée subir de modifications. Aussi faut-il regrouper les articles 27 et 28 en un seul article libellé comme suit :

**Art. 27.** (1) Un nouvel article 12bis est inséré avec la teneur suivante dans la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique:

« **Art. 12bis.** ... »

(2) L'article 17 de la loi précitée du 15 mars 1979 est remplacé par le texte suivant:

« **Art. 17.** ... »

La commission parlementaire fait sienne cette proposition et le nouvel article 27 se lira comme suit :

**Art. 27.** (1) Un nouvel article 12bis est inséré avec la teneur suivante dans la loi modifiée du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique:

« **Art. 12bis.** Quelle que soit la nature des biens, il ne peut être tenu compte, même lorsqu'ils sont constatés par des actes de vente, des changements de valeur subis depuis la date de référence visée à l'alinéa suivant, s'ils sont provoqués par la perspective de modifications aux règles d'utilisation des sols découlant de plans directeurs sectoriels ou de plans d'occupation du sol.

Les biens à exproprier sont estimés en prenant seule en considération la valeur du bien telle qu'elle était un an précédant le jour de la publication au Mémorial :

- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 9 de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire,
- soit de la décision du Gouvernement en conseil prise en vertu de l'article 12 de la loi précitée du ...

*Il est cependant tenu compte de l'évolution générale du prix des biens. »*

*(2) L'article 17 de la loi précitée du 15 mars 1979 est remplacé par le texte suivant :*

*« Art. 17. Lorsque l'expropriation est poursuivie à la demande de communes, les dispositions édictées par les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 12bis, 14, 15 et 16 qui précèdent sont applicables sauf les modifications qui suivent. »*

### **Article 29 (nouvel article 28)**

L'article sous rubrique n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

#### **Art. 28.**

*A l'article 9 de la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels, les termes « comité interministériel à l'aménagement du territoire » sont remplacés par les termes « Conseil supérieur de l'aménagement du territoire ».*

### **Articles 30 à 34 (nouvel article 29)**

Ces articles ont pour objet de modifier la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain. L'observation d'ordre légistique concernant les articles 27 et 28 vaut également pour ces articles. Selon le Conseil d'Etat, il y a donc lieu d'écrire :

***Art. 29.** (1) L'alinéa 1er de l'article 1er de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain est remplacé par le texte suivant: »*

*« (1) On ... »*

*(2) L'alinéa 2 de l'article 18 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant :*

*« Avant de ... »*

*(3) Un nouvel article 18bis est inséré avec la teneur suivante dans la loi précitée du 19 juillet 2004 :*

*« Art. 18bis. Mise en concordance ... »*

*(4) L'avant-dernier alinéa de l'article 30 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant:*

*Avant de statuer ... »*

*(5) Un nouvel article 30bis est inséré avec la teneur suivante dans la loi précitée du 19 juillet 2004:*

*« Art. 30bis. Mise en concordance ... »*

Quant à la modification visée par l'article 30, le Conseil d'Etat donne l'avantage à un libellé distinguant plus clairement l'effet des différents instruments légaux de l'aménagement du territoire sur les instruments légaux de l'aménagement communal. Il propose d'écrire : *« (1) On entend ... Cette organisation ... reprend et précise les orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire; elle reprend les prescriptions et, le cas échéant, les recommandations des plans directeurs sectoriels; elle tient compte des plans d'occupation du sol déclarés obligatoires en vertu de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire. »*

La Commission du Développement durable fait siennes toutes les propositions du Conseil d'Etat et le nouvel article 29 se lira donc comme suit :

**Art. 29.** (1) L'alinéa 1er de l'article 1er de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain est remplacé par le texte suivant:

« (1) On entend par aménagement communal l'organisation du territoire communal et des ressources énumérées au paragraphe (2) par des règles générales et permanentes. Cette organisation, en tenant compte des particularités propres aux diverses parties du territoire communal, reprend et précise les orientations du programme directeur de l'aménagement du territoire ; elle reprend les prescriptions et, le cas échéant, les recommandations des plans directeurs sectoriels; elle tient compte des plans d'occupation du sol déclarés obligatoires en vertu de la loi du ... concernant l'aménagement du territoire.. »

(2) L'alinéa 2 de l'article 18 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant:

« Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement général avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée ... ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes ».

(3) Un nouvel article 18bis est inséré avec la teneur suivante dans la loi précitée du 19 juillet 2004:

**« Art. 18bis. Mise en concordance avec les programme et plans directeurs en matière d'aménagement du territoire**

Les articles 10 à 18 ne sont pas applicables aux modifications apportées au plan d'aménagement général si ces modifications ont pour objet de mettre celui-ci en concordance avec les orientations du programme directeur prévu à l'article 4 de la loi précitée du ... ou avec les prescriptions des plans directeurs sectoriels.

La mise en concordance fait l'objet d'une délibération du conseil communal qui est soumise à l'approbation du ministre.

Avant de statuer, le ministre prend l'avis de la commission d'aménagement en vue de vérifier la conformité et la compatibilité de la décision du conseil communal avec les orientations et prescriptions visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>. La commission émet son avis dans les deux mois de la réception du dossier complet ayant fait l'objet de la délibération du conseil communal. Le ministre décide de l'approbation de la délibération dans les deux mois suivant la réception de cet avis. »

(4) L'avant-dernier alinéa de l'article 30 de la loi précitée du 19 juillet 2004 est remplacé par le texte suivant:

« Avant de statuer, le ministre vérifie la conformité et la compatibilité du projet de plan d'aménagement particulier avec les dispositions de la loi, et notamment les objectifs énoncés à l'article 2, avec ses règlements d'exécution ainsi qu'avec les plans et programmes déclarés obligatoires en vertu de la loi précitée du ... ou se trouvant à l'état de projet soumis à l'avis des communes ».

(5) Un nouvel article 30bis est inséré avec la teneur suivante dans la loi précitée du 19 juillet 2004:

**« Art. 30bis. Mise en concordance avec les programme et plans directeurs en matière d'aménagement du territoire**

L'article 30 n'est pas applicable aux modifications apportées à un plan d'aménagement particulier, si ces modifications ont pour objet de mettre celui-ci en concordance avec les orientations du programme directeur prévu à l'article 4 de la loi précitée ... ou avec les prescriptions des plans directeurs sectoriels.

La mise en concordance fait l'objet d'une délibération du conseil communal qui est soumise à l'approbation du ministre.

Avant de statuer, le ministre prend l'avis de la cellule d'évaluation en vue de vérifier la conformité et la compatibilité de la décision du conseil communal avec les orientations et prescriptions visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>. La cellule d'évaluation émet son avis dans les deux mois de la réception du dossier complet ayant fait l'objet de la délibération du conseil communal. Le ministre décide de l'approbation de la délibération dans les deux mois suivant la réception de cet avis » .

### **Article 35 (nouvel article 30)**

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

#### **Art. 30.**

*La loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire est abrogée.*

### **Article 36 (nouvel article 31)**

Cet article comporte les dispositions transitoires nécessaires au maintien en vigueur des instruments de l'aménagement du territoire adoptés sous le régime de la loi du 21 mai 1999 à abroger, voire celle antérieurement en vigueur du 20 mars 1974 ayant porté le même intitulé.

Au paragraphe (1), le Conseil d'Etat propose de remplacer à deux reprises le terme « *existent* » par « *sont en vigueur* ». Par ailleurs, les termes « *restent en vigueur* » qui figurent *in fine* de la première phrase sont à remplacer par « *continuent à produire leurs effets* ». Au paragraphe (2), le Conseil d'Etat se demande pourquoi les auteurs évoquent l'hypothèse des modifications des plans d'occupation du sol à côté de celle visant les plans d'occupation du sol. A son avis, le plan d'occupation du sol s'applique dans la forme telle que celle-ci résulte du plan originaire, le cas échéant, modifié dans la suite. Dans ces conditions, il faut écrire : « ... les plans d'occupation du sol, le cas échéant, modifiés, qui produisent leurs effets au moment ... »

La commission fait siennes toutes ces propositions de modification ; l'article sous rubrique se lira donc comme suit :

#### **Art. 31.**

*(1) Les plans directeurs sectoriels et les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires sur base de la loi modifiée du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire et qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi continuent à produire leurs effets. Il en est de même pour les plans d'aménagement déclarés obligatoires sur base de la loi du 20 mars 1974 concernant l'aménagement général du territoire et qui sont en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.*

*(2) Par dérogation à l'article 11, paragraphe (2) de la présente loi ainsi qu'à l'article 26, paragraphe (1) de la loi précitée du 19 juillet 2004, les plans d'occupation du sol, le cas échéant, modifiés, qui produisent leurs effets au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, peuvent définir des terrains ou ensembles de terrains auxquels l'obligation d'établir un plan d'aménagement particulier n'est pas requise. A défaut d'une telle définition, les plans d'occupation du sol ainsi que les parties modifiées des plans d'occupation du sol sont soumises à l'obligation d'établir un plan d'aménagement particulier conformément à l'article 26, paragraphe (1), de la loi précitée.*

La Haute Corporation estime encore que, dans l'intérêt tant de la sécurité juridique que de la simplification des procédures à respecter, il y aurait intérêt à procéder à une modification des deux plans d'occupation du sol actuellement en vigueur « Aéroport et environs » et « Campus scolaire Tossebiérg », de sorte à y rendre applicable le cadre légal en projet dans les meilleurs délais possibles.

### **Article 37 (nouvel article 32)**

Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:



**Art. 32.**

*La référence à la présente loi peut se faire sous forme abrégée « loi du ... concernant l'aménagement du territoire ».*

Le Conseil d'Etat recommande également de remplacer l'intitulé du chapitre XI par le libellé « Chapitre XI – Intitulé abrégé ». La Commission fait sienne cette proposition.

Luxembourg, le 29 avril 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

6547

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

**RECUEIL DE LEGISLATION**

A — N° 161

6 septembre 2013

S o m m a i r e

Arrêté grand-ducal du 30 juillet 2013 déterminant l'organisation et les attributions du Centre gouvernemental de traitement des urgences informatiques, aussi dénommé «Computer Emergency Response Team Gouvernemental» . . . . .	page 3092
Arrêté ministériel du 21 août 2013 déterminant le modèle du rapport d'activité annuel des services de santé au travail . . . . .	3093
Loi du 27 août 2013 dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre . . . . .	3095
Règlement grand-ducal du 27 août 2013 relatif à l'utilisation des moyens électroniques dans les procédures des marchés publics modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 août 2009 portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale du 13 décembre 1988. . . . .	3096
Règlement ministériel du 30 août 2013 relatif au régime fiscal des tabacs manufacturés . . . . .	3099
Convention relative au statut des apatrides, faite à New York, le 28 septembre 1954 – Adhésion du Nicaragua . . . . .	3099
Protocole additionnel relatif aux armes à laser aveuglantes du 13 octobre 1995 annexé à la «Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination» du 10 octobre 1980 – Koweït: consentement à être lié . . . . .	3100
Protocole sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi des mines, pièges et autres dispositifs, tel qu'il a été modifié le 3 mai 1996, annexé à la «Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination» du 10 octobre 1980 – Koweït: consentement à être lié . . . . .	3100
Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination (avec Protocoles I, II, et III), conclue à Genève, le 10 octobre 1980 – Adhésion du Koweït . . . . .	3100
Convention sur le transfèrement des personnes condamnées, signée à Strasbourg, le 21 mars 1983 – Retrait d'une déclaration par l'Andorre . . . . .	3100
Deuxième Protocole facultatif se rapportant au Pacte international relatif aux droits civils et politiques, visant à abolir la peine de mort, adopté par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 15 décembre 1989 – Adhésion de la Bolivie . . . . .	3100
Accord sur la conservation des oiseaux d'eau migrateurs d'Afrique-Eurasie, fait à La Haye, le 15 août 1996 – Adhésion du Burkina Faso . . . . .	3101
Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, signée à New York, le 9 décembre 1999 – Adhésion du Koweït et du Suriname; ratification de la République populaire démocratique de Corée . . . . .	3101
Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, ouvert à la signature du 12 au 15 décembre 2000 à Palerme – Adhésion de Sainte-Lucie . . . . .	3102

**Arrêté grand-ducal du 30 juillet 2013 déterminant l'organisation et les attributions du Centre gouvernemental de traitement des urgences informatiques, aussi dénommé «Computer Emergency Response Team Gouvernemental».**

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

Vu l'article 76 de la Constitution;

Vu l'arrêté royal grand-ducal du 9 juillet 1857 portant organisation du Gouvernement grand-ducal, tel qu'il a été modifié;

Vu l'arrêté grand-ducal du 27 juillet 2009 portant constitution des Ministères, tel qu'il a été modifié;

Sur le rapport de Notre Premier Ministre et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Il est créé auprès du Premier Ministre, Ministre d'Etat, un Centre gouvernemental de traitement des urgences informatiques, aussi appelé «Computer Emergency Response Team Gouvernemental», appelé ci-après «CERT Gouvernemental».

**Art. 2. (1)** Le CERT Gouvernemental a pour missions notamment:

1. de constituer le point de contact unique dédié au traitement de tous les incidents de sécurité d'envergure affectant les réseaux et les systèmes de communication et de traitement de l'information des administrations et services de l'Etat;
2. d'assurer un service de veille, de détection, d'alerte et de réaction aux attaques informatiques sur ces réseaux et ces systèmes de communication et de traitement de l'information;
3. d'opérer une équipe d'intervention spécialisée capable de prendre en charge la prévention et la réponse aux incidents de sécurité d'envergure liés à ces systèmes de communication et de traitement de l'information;
4. de maintenir un inventaire centralisé des incidents touchant à la sécurité de ces systèmes de communication et d'information en vue de permettre au Gouvernement d'avoir une vue stratégique complète sur le sujet et d'utiliser ces statistiques dans ses processus de prise de décision en relation avec sa stratégie nationale en matière de cybersécurité;
5. d'assurer une permanence de disponibilité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 en vue de réagir efficacement en situation de crise;
6. de faciliter par tous les moyens, dans un cadre national et international, la collaboration des diverses entités gouvernementales et privées liées à la sécurité des systèmes d'information;
7. de représenter le Luxembourg dans les réunions internationales pour ce qui concerne son domaine de compétence.

(2) Le CERT Gouvernemental est autorisé, sous réserve de leur accord, à élargir son champ d'activité aux autres institutions et autorités publiques, aux organes de l'Etat, aux établissements publics ainsi qu'aux infrastructures critiques telles que recensées et désignées selon les modalités prévues par la législation en matière de Protection Nationale.

**Art. 3.** Le CERT Gouvernemental est dirigé par un fonctionnaire de la carrière supérieure de l'administration gouvernementale.

Ledit fonctionnaire est autorisé à porter le titre de Directeur du CERT Gouvernemental.

Le personnel du CERT Gouvernemental est composé de fonctionnaires et employés de l'administration gouvernementale spécialement recrutés à cette fin. Le CERT Gouvernemental peut se faire assister temporairement par des experts luxembourgeois et étrangers selon ses besoins.

**Art. 4.** Le CERT Gouvernemental intervient sur les systèmes de communication et d'information traitant des données non classifiées et classifiées selon la loi du 15 juin 2004 relative à la classification des pièces et aux habilitations de sécurité.

**Art. 5.** Pour l'exécution de ses missions, le CERT Gouvernemental bénéficie de la part des administrations et services de l'Etat de toute la collaboration nécessaire. Le CERT Gouvernemental est notamment autorisé à:

1. recueillir, demander et obtenir des informations à caractère technique sur les infrastructures et architectures de communication et d'information;
2. recueillir, demander et obtenir un accès aux fichiers de journalisation techniques ne contenant pas d'informations à caractère personnel tel que prévu par la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel;
3. demander et obtenir un accès motivé aux fichiers de journalisation contenant des informations à caractère personnel et ayant comme finalité la protection des biens de l'Etat, conformément à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel;
4. exiger des administrations et services de déconnecter des équipements informatiques des réseaux de communication de l'Etat.

**Art. 6.** Le CERT Gouvernemental est hébergé dans les locaux du Centre des technologies de l'information de l'Etat.

**Art. 7.** Notre Premier Ministre, Ministre d'Etat, est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Mémorial.

*Le Premier Ministre,  
Ministre d'Etat,*  
**Jean-Claude Juncker**

Cabasson, le 30 juillet 2013.  
**Henri**

*Le Ministre des Communications  
et des Médias,*  
**Luc Frieden**

---

**Arrêté ministériel du 21 août 2013 déterminant le modèle du rapport d'activité annuel  
des services de santé au travail.**

*Le Ministre de la Santé,*

Vu la loi modifiée du 17 juin 1994 concernant les services de santé au travail, et notamment son article 14;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le modèle du rapport d'activité annuel des services de santé au travail est déterminé à l'annexe du présent arrêté.

**Art. 2.** L'arrêté ministériel du 21 juin 2006 déterminant le modèle du rapport d'activité annuel des services de santé au travail est abrogé.

**Art. 3.** Le présent arrêté sera publié au Mémorial.

Luxembourg, le 21 août 2013.

*Le Ministre de la Santé,*  
**Mars Di Bartolomeo**

---

**ANNEXE**

**RAPPORT D'ACTIVITE  
CONCERNANT LA PERIODE DE REFERENCE**

**1. Renseignements concernant l'entreprise ou le groupe d'entreprises**

Nom\*:

Matricule national\*:

Adresse\*:

Téléphone:

Fax:

Service de santé au travail compétent:

Médecin du travail:

**2. Effectif de l'entreprise**

	Nombre de travailleurs masculins	Nombre de travailleurs féminins	Total
Effectif en activité au 1 <sup>er</sup> janvier de l'année	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

### 3. Renseignements concernant l'activité courante du service de santé auprès de l'entreprise pendant la période de référence

#### Relevé des examens médicaux réalisés dans le contexte du Code du Travail Titre II, Art. L-325-4 concernant les services de santé au travail

La période de référence correspond à celle entre le dernier rapport et celui-ci.

- Pour les entreprises  $\geq 150$  salariés: 1 an
- et pour les autres entre 15 et 149 salariés: 3 ans

	Apte	Aménagement	Restriction	Inapte	Total
Embauche					
Périodique					
Demande salarié					
Demande employeur					
Reprise du travail					
Jeunes travailleurs**					
Autres					
Total					

#### Examens particuliers

##### Travailleurs incapables d'occuper leur dernier poste de travail\*:

Capables	Incapables	Total

##### Examen pour reclassement interne ou externe:

	Apte	Aménagement	Restriction	Inapte	Total
Reclassement interne					
Reclassement externe					

##### Femmes enceintes\*\*\*:

Apte	Aménagement de poste	Mutation de poste	Dispense de travail	Total

##### Femmes enceintes et travail de nuit\*\*\*:

Apte	Mutation à un poste de jour	Dispense	Total

\* Code de Travail (Livre V, Titre V - Emploi de travailleurs incapables d'occuper leur dernier poste de travail art. L-552-2)

\*\* Code de Travail (Livre III, Titre IV - Emploi de jeunes travailleurs)

\*\*\* Code de Travail (Livre III, Titre III - Emploi de personnes enceintes, accouchées ou allaitantes)

#### Examens complémentaires spécifiques de surveillance médicale pendant la période de référence

Nombre d'examens biologiques:	0
Nombre d'examens toxicologiques:	0
Nombre d'examens radiologiques:	0
Nombre d'autres examens:	
Examens visuels:	0
Examens audiométriques:	0
Examens spirométriques:	0
Analyse d'urine de base:	0
Nombre d'avis externes:	0

### Comptabilisation des pathologies marquantes chez les salarié(e)s pendant la période de référence

Affections qui ont un caractère important d'un point de vue épidémiologique:

Domaine de la pathologie	Prévalence*		Incidences**	
	Nombre total des pathologies	Sous-groupe de pathologies en relation avec le travail	Nombre total des pathologies	Sous-groupe de pathologies en relation avec le travail
Cancérologie				
Cardiologie				
Dermatologie				
Endocrinologie				
Gastro-entérologie				
Gynécologie				
Hématologie				
Néphrologie				
Neurologie				
Ophthalmologie				
O.R.L				
Pneumologie				
Psychiatrie				
Rhumatologie				
Urologie				
Total				

\* Affections concernant les travailleurs actifs ayant déjà passé une visite médicale dans l'entreprise au moment de l'édition du rapport

\*\* Affections nouvellement survenues sur la période de référence (après embauche)

#### Commentaires sur les maladies à caractère professionnel

*(Pathologies dépistées en médecine du travail, maladies à caractère professionnel, aspects psychosociaux, stress, harcèlement sur le lieu de travail, travailleurs handicapés)*

#### Autre commentaire (facultatif)

### Loi du 27 août 2013 dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 10 juillet 2013 et celle du Conseil d'Etat du 12 juillet 2013 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Par dérogation aux articles 20 et 21 de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, aucune mesure n'est prise à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences aux articles 13, paragraphe 2bis et 15 de la ladite loi pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aérodromes situés dans des pays hors de l'Union européenne qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des Etats membres de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union européenne, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu le 27 mai 2013 au plus tard, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 en vue de leur annulation.

**Art. 2. 1.** Tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1<sup>er</sup>, sont annulés par l'autorité compétente.

2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.

**Art. 3.** Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la loi modifiée du 23 décembre 2004 précitée.

**Art. 4.** La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions produisent leurs effets à partir du 24 avril 2013.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

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

Château de Berg, le 27 août 2013.  
**Henri**

Doc. parl. 6547; sess. ord. 2012-2013.

**Règlement grand-ducal du 27 août 2013 relatif à l'utilisation des moyens électroniques dans les procédures des marchés publics modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 août 2009 portant exécution de la loi du 25 juin 2009 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale du 13 décembre 1988.**

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

Vu la loi du 25 juin 2009 modifiée sur les marchés publics et notamment son article 4;

Vu les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de l'Intérieur et de la Grande Région et de Notre Ministre de la Fonction publique et de la Réforme administrative, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**CHAPITRE 1<sup>er</sup>. - DISPOSITIONS RELATIVES A LA DEMATERIALISATION DE LA MISE EN CONCURRENCE.**

**Art. 1<sup>er</sup>.** La publication des avis prévus au règlement grand-ducal du 3 août 2009 portant exécution de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre 1988, est effectuée par voie électronique sur le portail des marchés publics, dénommé ci-après «le portail».

Tous les avis concernant des marchés visés par la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics sont publiés sur le portail, y compris les concours dans le domaine des services.

**Art. 2.** La gestion du portail est assurée par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions, dénommé ci-après «le ministre». Les conditions d'utilisation sont déterminées par voie de règlement ministériel par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions.

**Art. 3.** Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices encodent et publient leurs avis en ligne sur le portail. Pour les marchés exigeant une publication des avis au niveau européen, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices transmettent les avis par l'intermédiaire du portail à la Commission européenne conformément aux dispositions des annexes III et VII du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009.

**Art. 4. (1)** Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices mettent à disposition par voie électronique les documents de la soumission sur le portail conformément aux dispositions des annexes III et VII du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009. Ces documents font foi dans le cadre de la procédure relative au marché public subséquent.

(2) Par exception, certains éléments sensibles ou confidentiels et qui figurent dans les documents de la soumission peuvent au besoin être transmis aux opérateurs économiques uniquement sur support papier. Il en est de même lorsque certains documents de la soumission sont inadaptés ou trop volumineux pour être téléchargés aisément par les opérateurs économiques.

(3) Les fichiers électroniques utilisés pour la transmission électronique sont mis en ligne par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice dans un format largement disponible.

(4) La mise en ligne des documents de la soumission ne fait pas obstacle à la possibilité pour un opérateur économique de demander qu'il puisse retirer les documents de soumission sur support papier conformément à l'article 39 (2) du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009.



**Art. 5.** Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices sont seuls responsables du contenu des avis publiés sur le portail ou transmis par leurs soins par l'intermédiaire du portail aux organes de presse et à la Commission européenne. Ils sont de même seuls responsables du contenu des documents de soumission qu'ils publient sur le portail et des communications avec les opérateurs économiques.

**Art. 6.** (1) Avant de télécharger un document de soumission, les opérateurs économiques intéressés s'inscrivent de manière électronique au marché, afin d'obtenir les renseignements complémentaires éventuellement mis en ligne ultérieurement sur le portail. Lors de cette inscription le nom, le prénom et une adresse de courrier électronique valide doivent être indiqués obligatoirement.

(2) L'opérateur économique fournit au moyen du portail une adresse de courrier électronique qui sera utilisée par le pouvoir adjudicateur, l'entité adjudicatrice ou les opérateurs du portail pour communiquer avec l'opérateur économique tout au long de la procédure. Toute communication ou notification envoyée à l'opérateur économique à l'adresse de courrier électronique au moyen du portail sera réputée avoir été faite par courrier recommandé au sens du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009.

(3) Sans préjudice du droit pour l'opérateur économique de remettre une offre sur support physique conformément à l'article 51 du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009, une fois l'opérateur économique inscrit à un marché par le biais du portail, toute communication électronique envoyée par l'opérateur économique au pouvoir adjudicateur, à l'entité adjudicatrice ou aux opérateurs du portail est effectuée exclusivement au moyen du portail. Toute autre forme de communication électronique est rejetée. Toute communication ou notification envoyée par voie électronique au moyen du portail par l'opérateur économique au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice, est réputée avoir été faite par courrier recommandé tel que prescrit aux articles 21, 22 et 40 du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009.

**Art. 7.** Chaque pouvoir adjudicateur et entité adjudicatrice dispose sur le portail d'un registre des opérateurs économiques qui se sont inscrits en vue du téléchargement d'un document pour un avis déterminé et afin de permettre les communications avec les opérateurs économiques.

**Art. 8.** (1) En cas de téléchargement des documents de soumission par un opérateur économique au moyen du portail, la communication des documents prévus par les articles 20 et 23 du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009 peut, au choix du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice, se faire exclusivement par la voie électronique à l'adresse de courrier électronique de l'opérateur économique visée à l'article 6 paragraphe (2).

(2) Les documents de soumission peuvent être téléchargés jusqu'au moment de l'ouverture des offres ou jusqu'au moment fixé pour la remise des candidatures, à moins que ne soit stipulé un délai plus court dans l'avis de marché. Les dispositions de l'article 21 du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009 restent d'application.

**Art. 9.** La publication électronique sur le portail des avis prévus à l'article 1<sup>er</sup> et celle des documents de soumission n'engendre pas des frais à charge du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice. Les frais liés à d'autres modes de publication incombent au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice.

## **CHAPITRE 2. - DISPOSITIONS RELATIVES A LA REMISE ELECTRONIQUE DES OFFRES ET DES CANDIDATURES.**

**Art. 10.** Les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices indiquent lors de la publication des documents de soumission si, en plus de la remise des candidatures ou des offres conformément aux dispositions du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009, une remise par voie électronique est possible.

**Art. 11.** En cas de remise par voie électronique, celle-ci doit être réalisée exclusivement au moyen du portail. Les dispositions du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009 s'appliquent à une telle remise, à l'exception des articles 62, 63, 64 et 67.

Les fichiers électroniques utilisés pour la transmission dématérialisée sont choisis par les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices dans un format largement disponible.

Il appartient aux opérateurs économiques de s'assurer, avant toute remise au moyen du portail, que les fichiers électroniques ne soient pas endommagés ou corrompus.

**Art. 12.** Les délais visés aux articles 44 et 45 du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009 commencent à courir à partir de la date de la publication de l'avis sur le portail.

**Art. 13.** Les candidatures, les offres et les actes d'engagement, transmis par voie électronique sont signés par l'opérateur économique, respectivement par son mandataire, au moyen d'une signature électronique au sens de la loi modifiée du 14 août 2000 relative au commerce électronique. L'acte d'engagement doit contenir en particulier les informations et mentions suivantes:

- Coordonnées de l'opérateur économique
- Raison sociale
- Intitulé du marché
- Montant de l'offre remise (uniquement pour les offres)
- Formule d'engagement.

**Art. 14.** Les candidatures et offres transmises par voie électronique doivent être déposées dans leur intégralité avant le jour et l'heure limite fixés dans l'avis de marché.

Le dépôt des candidatures et des offres par voie électronique donne lieu à un accusé de réception mentionnant la date et l'heure de réception par le portail.

**Art. 15.** L'opérateur économique qui effectue à la fois une transmission électronique, et, à titre de copie de sauvegarde, une transmission sur support physique, doit faire parvenir cette copie dans les délais impartis pour la remise des candidatures ou offres. Pour être recevable, cette copie de sauvegarde doit être remise en tant qu'offre ou candidature conformément aux dispositions du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009, et marquée avec la mention «copie de sauvegarde».

La copie de sauvegarde est ouverte:

1. lorsque les documents transmis au moyen du portail sont endommagés ou corrompus, en particulier lorsqu'un programme informatique malveillant est détecté, lors de la séance d'ouverture, dans les documents transmis par voie électronique, la trace du problème technique étant conservée;
2. lorsqu'une candidature ou une offre a été transmise au moyen du portail et n'est pas parvenue dans les délais ou n'a pu être ouverte, sous réserve que la copie de sauvegarde soit parvenue dans les délais.

La copie de sauvegarde n'est valable que si elle respecte les dispositions du présent article et n'est ouverte que dans les deux cas susmentionnés. Si la copie de sauvegarde n'est pas valable ou n'a pas été ouverte, elle est détruite à l'issue de la procédure.

**Art. 16.** (1) En cas de remise de plusieurs offres par voie électronique ou de plusieurs offres sur support physique par un même opérateur économique dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, seule l'offre remise le plus récemment est prise en considération. Les autres offres sont détruites à l'issue de la procédure.

(2) Si un opérateur économique a remis une offre par la voie électronique et une offre sur support physique qui n'est pas marquée avec la mention «copie de sauvegarde», cette dernière, même ultérieure, n'est pas prise en compte.

(3) La disposition qui précède s'entend sans préjudice des dispositions concernant les variantes et les solutions techniques alternatives prévues aux articles 25 à 29 du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009 sur les marchés publics.

**Art. 17.** La séance d'ouverture se déroule conformément aux dispositions du règlement grand-ducal précité du 3 août 2009 sur les marchés publics. Cependant, les offres remises par voie électronique sont ouvertes avant les offres remises sur support physique. Lorsque, pour des raisons techniques, les offres remises par voie électronique ne peuvent être ouvertes, la séance d'ouverture est reportée sans que la date et l'heure limites pour la remise des offres ne soient modifiées.

**Art. 18.** Un journal documente le fonctionnement du portail et le déroulement des procédures de mise en concurrence et de remise électronique des offres et candidatures. Ce journal répond aux exigences de sécurité prescrites par l'article 23 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

### CHAPITRE 3. - DISPOSITIONS FINALES.

**Art. 19.** Le règlement grand-ducal du 3 août 2009 portant exécution de la loi modifiée du 25 juin 2009 sur les marchés publics et portant modification du seuil prévu à l'article 106 point 10° de la loi communale modifiée du 13 décembre est modifié comme suit:

- 1° Dans l'article 38, paragraphe (1) et paragraphe (4), les mots «site «internet»» sont remplacés par ceux de «portail des marchés publics».
- 2° L'article 42 est remplacé par le libellé suivant:  
«**Art. 42.** Les pièces de la soumission sont délivrées jusqu'au jour et à l'heure fixés pour la remise des offres, à moins de disposition contraire dans les bordereaux ou les avis de marchés publics. Leur mise à disposition devra en tout état de cause être garantie au moins jusqu'à 7 jours avant la date fixée pour la remise des soumissions.»

**Art. 20.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre de la Fonction publique et de la Réforme administrative sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,  
Claude Wiseler*

*Le Ministre de l'Intérieur  
et à la Grande Région,  
Jean-Marie Halsdorf*

*La Ministre de la Fonction publique  
et de la Réforme administrative,  
Octavie Modert*

Château de Berg, le 27 août 2013.  
**Henri**

**Règlement ministériel du 30 août 2013 relatif au régime fiscal des tabacs manufacturés.**

*Le Ministre des Finances,*

Vu l'article 8 de la loi du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques, modifiée par la suite;

Vu le règlement grand-ducal du 29 janvier 2013 portant fixation du droit d'accise autonome et dispositions diverses sur les tabacs manufacturés;

Vu le règlement ministériel du 29 janvier 2013 relatif au régime fiscal des tabacs manufacturés;

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

Vu le règlement ministériel du 31 août 1994 portant publication de l'arrêté ministériel belge du 1<sup>er</sup> août 1994 relatif au régime fiscal des tabacs manufacturés, modifié par la suite;

Arrête:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Dans le tableau des signes fiscaux pour tabacs manufacturés, annexé au règlement ministériel du 29 janvier 2013 relatif au régime fiscal des tabacs manufacturés, sont apportées les modifications suivantes:

§ 1<sup>er</sup>. Dans le tableau des signes fiscaux «Cigares», sont ajoutées les classes de prix suivantes:

A) CIGARES

Catégories de prix	D141	D142	D241	D242	Total
1/001/00003.15	0,1575	0,0000	0,1575	0,0000	0,3150
1/005/00007.30	0,3650	0,0000	0,3650	0,0000	0,7300
1/010/00008.90	0,4450	0,0000	0,4450	0,0000	0,8900
1/025/00009.50	0,4750	0,0000	0,4750	0,0000	0,9500

§ 2. Dans le tableau des signes fiscaux «Cigarettes», sont ajoutées les classes de prix suivantes:

B) CIGARETTES

Catégories de prix	D141	D142	D241	D242	Total
3/025/00005.90	2,7046	0,1723	0,1339	0,2667	3,2775
3/030/00006.90	3,1630	0,2067	0,1566	0,3201	3,8464

**Art. 2.** Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2013.

Luxembourg, le 30 août 2013.

*Le Ministre des Finances,*

**Luc Frieden**

**Convention relative au statut des apatrides, faite à New York, le 28 septembre 1954. –  
Adhésion du Nicaragua.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 15 juillet 2013 le Nicaragua a adhéré à la Convention désignée ci-dessus, qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 13 octobre 2013.

Déclaration

La République du Nicaragua déclare que l'expression «traitement aussi favorable que possible», mentionnée dans les dispositions auxquelles des réserves peuvent être formulées, ne sera pas interprétée comme visant le régime spécial qui a été ou peut être accordé aux ressortissants espagnols, aux ressortissants des pays d'Amérique latine en général et, en particulier, aux ressortissants des pays qui composent le Système d'intégration d'Amérique centrale, c'est-à-dire les pays qui ont constitué les Provinces-Unies d'Amérique centrale, auxquels s'ajoute la République du Panama.

**Protocole additionnel relatif aux armes à laser aveuglantes du 13 octobre 1995 annexé à la «Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination» du 10 octobre 1980. – Koweït: consentement à être lié.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 24 mai 2013 le Koweït a notifié son consentement à être lié par l'Acte désigné ci-dessus, qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 24 novembre 2013.

**Protocole sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi des mines, pièges et autres dispositifs, tel qu'il a été modifié le 3 mai 1996, annexé à la «Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination» du 10 octobre 1980. – Koweït: consentement à être lié.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 24 mai 2013 le Koweït a notifié au Secrétaire Général son consentement à être lié par le Protocole désigné ci-dessus, qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 24 novembre 2013.

**Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination (avec Protocoles I, II et III), conclue à Genève, le 10 octobre 1980. – Adhésion du Koweït.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 24 mai 2013 le Koweït a adhéré à la Convention désignée ci-dessus, qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 24 novembre 2013.

Lors du dépôt de l'instrument d'adhésion, le Koweït a notifié son consentement à être lié par les Protocoles I et III annexés à ladite Convention, qui entreront en vigueur à l'égard de cet Etat le 24 novembre 2013.

**Convention sur le transfèrement des personnes condamnées, signée à Strasbourg, le 21 mars 1983. – Retrait d'une déclaration par l'Andorre.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général du Conseil de l'Europe que l'Andorre a procédé au retrait de la déclaration suivante, consigné dans une lettre de son Ministre des Affaires étrangères du 5 juillet 2013, enregistrée au Secrétariat Général le 16 juillet 2013:

Le Gouvernement de l'Andorre déclare que le Parlement andorran (Consell General) a approuvé le retrait de la déclaration formulée conformément à l'article 5, paragraphe 3, de la Convention lors de la ratification de celle-ci.

Par conséquent, en vertu de ce que prévoit l'article 5, paragraphe 2, de la Convention, les demandes de transfèrement doivent être adressées directement au Ministère chargé de la Justice de la Principauté d'Andorre (Ctra. de l'Obac, s/n – Edif. administratiu de l'Obac AD700 Escaldes-Engordany. Tél.: +376.872.080).

**Note du Secrétariat:** La déclaration formulée lors de la ratification de la Convention se lisait comme suit:

«La Principauté d'Andorre déclare, en conformité avec l'article 5, paragraphe 3, que les demandes de transfèrement seront adressées et reçues par le Ministère des Relations Extérieures.»

**Deuxième Protocole facultatif se rapportant au Pacte international relatif aux droits civils et politiques, visant à abolir la peine de mort, adopté par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 15 décembre 1989. – Adhésion de la Bolivie.**

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 12 juillet 2013 la Bolivie a adhéré à l'Acte désigné ci-dessus, qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 12 octobre 2013.

**Accord sur la conservation des oiseaux d'eau migrateurs d'Afrique-Eurasie, fait à La Haye,  
le 15 août 1996. – Adhésion du Burkina Faso.**

Il résulte d'une notification de l'Ambassade Royale des Pays-Bas qu'en date du 1<sup>er</sup> juillet 2013 le Burkina Faso a adhéré à l'Accord désigné ci-dessus, qui entrera en vigueur à l'égard de cet Etat le 1<sup>er</sup> octobre 2013.

(Les déclarations et réserves faites par les Etats contractants peuvent être consultées au Service des Traités du Ministère des Affaires étrangères.)

**Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme, signée à New York,  
le 9 décembre 1999. – Adhésion du Koweït et du Suriname; ratification de la République populaire  
démocratique de Corée.**

Il résulte de différentes notifications du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies que les Etats suivants ont ratifié la Convention désignée ci-dessus, respectivement y ont adhéré aux dates indiquées ci-après:

<u>Etat</u>	<u>Ratification</u> <u>Adhésion (a)</u>	<u>Entrée en vigueur</u>
Koweït	11.07.2013 (a)	10.08.2013
Suriname	19.07.2013 (a)	18.08.2013
République démocratique de Corée	25.07.2013	24.08.2013

Koweït

Réserve, déclaration et notification

L'Etat du Koweït déclare qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 24 de ladite convention, en vertu du paragraphe 2 du même article.

Le fait que l'Etat du Koweït soit lié par cette convention ne contrevient pas à ses engagements pris en tant que pays arabe et musulman concernant la définition du terrorisme et la distinction à établir entre ce dernier et la lutte nationale légitime contre l'occupation.

Conformément au paragraphe 3 de l'article 7, l'Etat du Koweït informe qu'il établit pleinement sa compétence en ce qui concerne toutes les infractions visées aux alinéas a), b), c), d) et e) du paragraphe 2 du même article.

Suriname

Déclaration

Aux fins de l'application de la Convention susmentionnée, les traités ci-après énumérés dans l'annexe visée à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 2, doivent être considérés comme n'étant pas inclus:

- Convention sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, le 14 décembre 1973;
- Convention sur la protection physique des matières nucléaires, adoptée à Vienne, le 3 mars 1980;
- Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, signée à Rome le 10 mars 1988;
- Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, signé à Rome le 10 mars 1988;
- Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 15 décembre 1997.

République populaire démocratique de Corée

Déclaration

1. La réserve relative à l'article 2, paragraphe 1, alinéa (a) de la Convention est modifiée pour se lire comme suit: «La République populaire démocratique de Corée ne se considère pas liée par les traités énumérés dans l'annexe de la Convention auxquels elle n'est pas partie.»

2. La réserve relative à l'article 14 de la Convention est retirée.

3. La réserve relative à l'article 24, paragraphe 1 de la Convention demeure valable.

**Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, ouvert à la signature du 12 au 15 décembre 2000 à Palerme. – Adhésion de Sainte-Lucie.**

---

Il résulte d'une notification du Secrétaire Général de l'Organisation des Nations Unies qu'en date du 16 juillet 2013 Sainte-Lucie a adhéré au Protocole désigné ci-dessus, qui est entré en vigueur à l'égard de cet Etat le 15 août 2013.

---