



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6579

Projet de loi

1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins

a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et

b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage,

fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;

2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;

3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Date de dépôt : 10-06-2013

Date de l'avis du Conseil d'État : 25-09-2013

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

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
27-03-2014	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
10-06-2013	Déposé	6579/00	<u>5</u>
25-09-2013	Avis du Conseil d'Etat (24.9.2013)	6579/01	<u>37</u>
09-10-2013	Avis de la Chambre des Métiers (26.9.2013)	6579/02	<u>44</u>
13-11-2013	Avis de la Chambre de Commerce (9.10.2013)	6579/03	<u>47</u>
12-03-2014	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Gilles Baum	6579/04	<u>50</u>
19-03-2014	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°11 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6579	<u>63</u>
26-03-2014	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (26-03-2014) Evacué par dispense du second vote (26-03-2014)	6579/05	<u>66</u>
12-03-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (09) de la reunion du 12 mars 2014	09	<u>69</u>
26-02-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (08) de la reunion du 26 février 2014	08	<u>76</u>
10-02-2014	Commission du Développement durable Procès verbal (06) de la reunion du 10 février 2014	06	<u>121</u>
19-06-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (43) de la reunion du 19 juin 2013	43	<u>143</u>
07-04-2014	Publié au Mémorial A n°53 en page 590	6579	<u>188</u>

Résumé

6579 : résumé

Le projet de loi a pour objet :

- d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds ;
- de transposer la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- de modifier la loi modifiée du 24 février 1995 concernant la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds.

Le protocole précité vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette au fait que l'Allemagne a quitté le système de l'Eurovignette. Le protocole officialise par ailleurs l'„e-vignette“, c'est-à-dire l'Eurovignette électronique. Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier, ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, le droit d'usage peut être payé par Internet et les agents de contrôle des cinq pays Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé.

Depuis la signature du protocole précité, la directive 2011/76/UE a été adoptée. Il convient de tenir compte des modifications contenues dans cette directive et notamment de la nouvelle définition du „véhicule“. Le projet de loi sous rubrique a donc également pour objet d'apporter des modifications à la loi précitée du 24 février 1995 rendues nécessaires par l'obligation de transposer la directive 2011/76/UE et d'aligner aux nouvelles exigences européennes le droit national. Les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 2 du projet de loi introduisent en outre des modifications à la législation existante qui ne découlent pas directement ni du protocole à approuver ni de la directive à transposer, mais qui sont conditionnées par des considérations d'opportunité.

6579/00

N° 6579

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

* * *

(Dépôt: le 10.6.2013)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (31.5.2013).....	2
2) Exposé des motifs	3
3) Texte du projet de loi.....	3
4) Commentaire des articles.....	5
5) Texte coordonné de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994	7
6) Protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, aux fins 1) de satis-	

faire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et 2) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage ..	11
7) Fiche financière	14
8) Directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures	15

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Château de Berg, le 31 mai 2013

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,*
Claude WISELER

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi a pour objet d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ et de faire les modifications nécessaires à la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Ce protocole vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette à la situation de 2010, c'est-à-dire juridiquement à la directive 1999/62/CE telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2006/38/CE, mais aussi au fait que l'Allemagne a entretemps quitté le système de l'Eurovignette.

Ainsi, la répartition des recettes, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de l'Allemagne du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Le protocole officialise par ailleurs l'„e-vignette“, c'est-à-dire l'Eurovignette électronique ou virtuelle, introduite dès octobre 2008 (article 5 du protocole). Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier, ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, le droit d'usage peut être payé par Internet (www.eurovignettes.eu) et les agents de contrôle des cinq pays Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé.

Depuis la signature du protocole susvisé, la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures a été adoptée. Il convient de tenir compte des modifications contenues dans cette directive et notamment de la nouvelle définition du „véhicule“.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Art. 2. La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit:

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant:
„véhicule“, un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.“
2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant:
„véhicule de la catégorie „EURO 0“ ou encore „NON-EURO“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.“
3. A l'article 4, la référence „prévues par la directive 88/77/CEE modifiée“ est supprimée.
4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante:

„(1) Le paiement du droit d’usage est constaté au moyen d’une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu.

Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d’immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté.“

5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante:

„(3) Les agents chargés de l’exécution de la présente loi contrôlent l’acquittement valable du droit d’usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.

En cas d’exemption du droit d’usage, tout conducteur d’un véhicule concerné est tenu d’exhiber sur réquisition des agents chargés de l’exécution de la présente loi l’attestation mentionnée au paragraphe 2.“

6. A l’article 7, alinéa 1, l’amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.

7. A l’alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.

8. L’article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante:

„Le droit d’immobilisation prévu à l’article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l’article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l’avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.“

9. Il est ajouté l’annexe suivante:

„ANNEXE

Limites d’émissions

1. Véhicule „EURO 0“

<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d’azote (NOx) g/kWh</i>
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules „EURO I“/„EURO II“

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d’azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>
Véhicule „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d’un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d’une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes⁽¹⁾:

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹
Véhicule „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule „VRE“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1er

L'article 1er a pour objet d'approuver le protocole du 21 octobre 2010.

ad article 2

Cet article modifie la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 pour l'adapter d'une part au dernier protocole à l'Accord et d'autre part à la législation communautaire actuelle.

ad paragraphe 1.

Ce paragraphe introduit une nouvelle définition pour le terme „véhicule“. Cette définition est reprise de la directive 2011/76/UE avec la différence que la MMA est de 12 tonnes au lieu de 3,5 tonnes dans la directive. Les pays membres du système Eurovignette ont en effet décidé dans le cadre du Comité de Coordination Eurovignette de faire application de l'article 7, paragraphe 5, de la directive et de laisser la limite d'application du droit d'usage à une MMA de 12 tonnes pour des raisons notamment de frais administratifs trop élevés, mais aussi de problèmes de contrôles et de charges administratives (tant pour les entreprises que pour l'administration). Tous les Etats membres du système Eurovignette ont informé individuellement au début de 2012 la Commission européenne de cette décision, tel que requis par l'article 7, paragraphe 5, de la directive. La Commission européenne a pris note officiellement que le système de l'Eurovignette ne s'applique pas aux véhicules d'une MMA inférieure à 12 tonnes.

La différence de contenu par rapport à l'ancienne définition de la loi modifiée du 24 février 1995 est que la nouvelle définition vise tous les véhicules „prévus ou utilisés“ pour le transport par route de marchandises, tandis que l'ancienne définition visait uniquement les véhicules „qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises“, c'est-à-dire „prévus“ pour le transport de marchandises par route.

Par l'utilisation de véhicules qui n'étaient pas destinés *exclusivement* au transport de marchandises, il était possible d'échapper à l'obligation de devoir payer le droit d'usage.

A noter que la définition proposée dévie de celle contenue dans le protocole du 21 octobre 2010 pour tenir compte de celle de la directive 2011/76/UE.

Conformément aux dispositions de la directive 1999/62/CE telle que modifiée, les véhicules d'une MMA d'exactly 12 tonnes sont maintenant inclus dans le champ d'application, alors qu'auparavant ils en étaient exclus.

ad paragraphes 2. et 3.

La nouvelle définition prévue au paragraphe 2 reprend la définition et la catégorisation des véhicules selon les normes EURO de la directive 1999/62/CE telle que modifiée. En effet, les catégories EURO sont désormais inscrites dans l'annexe 0 de cette directive. Il n'est dès lors plus nécessaire de faire référence à un autre texte communautaire, la directive 88/77/CEE ayant par ailleurs été remplacée par la directive 2005/55/CE.

ad paragraphes 4. et 5.

La modification de l'article 5 tient compte du fait que, suite à l'introduction de la vignette électronique, il n'est plus procédé à l'établissement de vignettes papier. Au cas où un transporteur achète l'Eurovignette dans un point de vente, les données du véhicule ainsi que la période couverte par le paiement sont entrées dans la base de données centrale, afin de permettre le contrôle dans les mêmes conditions qu'en cas de paiement par Internet. Dans tous les cas, le transporteur reçoit un reçu par lequel il pourra prouver, le cas échéant, le paiement du droit d'usage, par exemple en cas de défaillance du système.

Le nouveau paragraphe 1 de l'article 5 reflète la nouvelle procédure, tandis que le paragraphe 3 concerne le contrôle. Ce contrôle peut désormais se faire sans devoir nécessairement arrêter le véhicule.

ad paragraphes 6. à 7.

Les amendes de 25 à 500 euros ne sont plus dissuasives aujourd'hui. Il convient dès lors de les adapter vers le haut. L'avertissement taxé prévu actuellement pour le défaut d'une Eurovignette étant de 250 euros (cf. point E. de l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points), il convient de fixer le seuil minimum de l'amende à ce même montant.

La disposition qu'en cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé n'est plus nécessaire avec la possibilité pour les tribunaux de prononcer des amendes jusqu'à 5.000 euros. Ceci devrait donner assez de marge d'appréciation aux juges.

La gravité des infractions permet la classification des amendes comme peine de police. Ceci permet en outre à l'avenir, si besoin en serait, de prévoir des avertissements taxés plus élevés que 250 euros.

ad paragraphe 8.

Le nouvel alinéa à ajouter in fine à l'article 8 donne la possibilité aux agents de contrôle d'immobiliser les véhicules si le chauffeur ne paye ni l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner. Il est fait référence à la loi modifiée du 14 février 1955 afin que les mêmes règles s'appliquent que pour d'autres avertissements taxés, même en cas de modification de cette dernière loi.

ad paragraphe 9.

L'annexe 0 de la directive modifiée 1999/62/CE est reprise comme annexe à la loi nationale à des fins de transposition et pour compléter la définition proposée pour le nouvel quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2.

*

TEXTE COORDONNE

de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Art. 1er. Est approuvé l'Accord entre les Gouvernements du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume des Pays-Bas relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles le 9 février 1994, appelé ci-après l'Accord.

Art. 2. (1) L'utilisation par un véhicule d'une autoroute ou d'une route de caractère similaire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg est soumise à la perception du droit d'usage défini aux articles 1er et 8 de l'Accord.

(2) On entend par:

- „autoroute“, les voies publiques qui répondent aux critères de la définition afférente de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 et qui sont signalées comme telles;
- „route de caractère similaire à une autoroute“, les voies publiques signalées par le signal E17 „routes pour automobiles“ prévu par la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975;
- ~~„véhicule“, un véhicule à moteur et les ensembles de véhicules répondant aux critères de définition afférents de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises et qui ont une masse maximale autorisée supérieure à 12.000 kg;~~
- „véhicule“, un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus;
- ~~„véhicule Euro I“, tout véhicule présentant les caractéristiques définies dans le cadre de la directive 88/77/CEE modifiée du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules;~~
- ~~„véhicules Euro II“, tout véhicule présentant les caractéristiques dans le cadre de la directive 88/77/CEE modifiée précitée;~~
- ~~„véhicules non Euro“, tout véhicule qui ne correspond pas aux définitions des véhicules Euro I et Euro II ainsi que tout véhicule pour lequel un document certifiant la conformité minimale des caractéristiques Euro I ou Euro II fait défaut;~~
- „véhicule de la catégorie „EURO 0“ ou encore „NON-EURO“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe;
- „droit d'usage“, le paiement d'une somme déterminée, fixée par l'article 8 de l'Accord donnant droit à l'utilisation par un véhicule pendant une durée déterminée, exprimée en termes d'une année, d'un mois, d'une semaine ou d'une journée, d'une autoroute, d'une route à caractère similaire.

(3) Sont exonérées du droit d'usage les tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire entre un point frontière avec un Etat qui ne perçoit pas de droit d'usage visé par l'Accord, et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau dont l'utilisation n'est pas subordonnée au paiement du droit d'usage. Un règlement grand-ducal énumérera ces tronçons d'autoroutes et de routes à caractère similaire.

(4) Les véhicules qui effectuent un transport combiné sont partiellement exemptés du droit d'usage visé au paragraphe (1), sans que cette exemption ne puisse être inférieure à 3 euros par trajet, ni dépasser le droit d'usage payé. Les montants et les modalités de perception en question sont fixés par règlement grand-ducal.

Art. 3. (1) Sont exemptés du droit d'usage:

- a) les véhicules de l'armée, de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises, de la protection civile, des services d'incendie, ainsi que l'ensemble des véhicules utilisés pour des missions d'intervention urgente et équipés comme tels;
- b) les véhicules qui sont utilisés exclusivement sur le territoire national par des personnes physiques ou morales dont l'activité principale n'est pas le transport de marchandises, dans la mesure où leur mise en circulation n'est pas susceptible d'avoir des répercussions économiques sur le marché des transports.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) sous b) doivent être munis d'un certificat attestant leur exemption du droit d'usage. Les modalités d'établissement de ce certificat sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Art. 4. Un règlement grand-ducal fixe les montants et les modalités du droit d'usage en fonction des normes Euro prévues par la directive 88/77/CEE modifiée et le nombre d'essieux des véhicules. Ce règlement détermine également le montant du remboursement partiel du taux annuel en cas de restitution de l'attestation ainsi que les conditions et modalités du remboursement.

Art. 5. (1) ~~Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'un certificat délivré au débiteur du droit d'usage.~~

~~Le certificat est valable pour le véhicule moteur y identifié par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté.~~

(1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu.

Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté.

(2) L'exemption du droit est certifiée par la délivrance au bénéficiaire d'une attestation mentionnant le numéro d'immatriculation du véhicule et la période d'exemption.

(3) ~~Tout conducteur d'un véhicule est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi les certificats de paiement ou d'exemption du droit d'usage.~~

(3) Les agents chargés de l'exécution de la présente loi contrôlent l'acquiescement valable du droit d'usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2.

Art. 6. L'administration des douanes et des accises est compétente pour la fixation, la perception et le remboursement du droit d'usage et pour la délivrance des certificats de paiement et d'exemption.

L'article 1er, sous B, de la loi du 27 juillet 1993 portant organisation de l'administration des douanes et accises est complété par un point 3bis libellé comme suit: „Droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds. – Fixation, perception et remboursement du droit d'usage et délivrance des certificats de paiement et d'exemption“.

Art. 7. Les infractions aux dispositions de l'article 5 de la présente loi ainsi qu'aux dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution desdites prescriptions légales sont passibles d'une amende de 25 à 500 250 à 5.000 euros.

~~Cette amende a le caractère d'une peine de police. En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé.~~

Les officiers de la police judiciaire, les membres de la Police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8. Les dispositions des articles 15 et 16 modifiés de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont applicables en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 de la présente loi.

La compétence de décerner des avertissements taxés, attribuée aux fonctionnaires énumérés à l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, ou de prélever une somme à consigner selon les modalités de l'article 16 de cette loi, est étendue aux agents de l'administration des douanes et des accises habilités à cet effet par le directeur de cette administration pour les besoins de l'application des dispositions du présent article.

Le montant de la taxe et de la somme à consigner ainsi que les modalités d'application du présent article sont déterminés par règlement grand-ducal.

Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.

Art. 9. (1) La loi du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes et des droits et cotisations y assimilés est modifiée comme suit:

- Au paragraphe (1) de l'article 3, les termes, „du droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier par des véhicules utilitaires lourds“, sont intercalés après ceux de „des taxes sur les véhicules à moteur mécanique“.
- A l'article 11, il est ajouté un point 3bis de la teneur suivante: „le droit d'usage pour l'utilisation du réseau routier par des véhicules utilitaires lourds“.

*

ANNEXE

Limites d'émissions**1. Véhicule „EURO 0“**

<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules „EURO I“, „EURO II“

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>
Véhicule „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes⁽¹⁾:

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>	<i>Gaz d'échappement m⁻¹</i>
Véhicule „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule „VRE“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹.

Tableau de correspondance

<i>Directive 2011/76/UE</i>	<i>Projet de loi</i>
Art. 1er, par. 1, point d) et par. 2 (nouvel Art. 7, par. 5)	Art. 2, par. 1
<i>Directive 2006/38/CE (directive transposée par approbation du Protocole du 21 octobre 2010)</i>	<i>Projet de loi</i>
Art. 1er, point 12) (nouvelle Annexe 0)	Annexe

*

PROTOCOLE

modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, aux fins

1) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

et

2) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage

Les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède;

Parties contractantes à l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'accord précité et le Protocole du 22 mars 2000 en application de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommé ci-après „l'accord“;

Vu l'adoption de la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après „la Directive“;

Considérant les notifications de ratification introduites par voie diplomatique auprès de la Commission européenne par les Gouvernements de la Belgique, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède, respectivement en date du 10 mars 2004, 25 août 2003, 14 novembre 2003, 28 avril 2003 et 12 novembre 2003, relatives à la clé de répartition du produit du droit d'usage, conformément au présent accord;

Considérant l'accord conclu le 31 octobre 2007 entre les Gouvernements de la Belgique, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède d'adapter l'administration de leur système commun relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures à un système de „paperless vignette“;

SONT CONVENU de ce qui suit:

Article 1er

Dans le préambule de l'accord le premier référant est complété comme suit:

„telle que modifiée en dernier lieu par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006,“

Article 2

A l'article 2 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1er est remplacé par la disposition suivante:

„1° Les notions définies à l'article 2, points a), c), e) et f) de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006, s'appliquent au présent accord.“

2. Le paragraphe 2 est remplacé par la disposition suivante:

„2° Par ailleurs, aux fins du présent accord, on entend par:

„territoire des parties contractantes“: respectivement le territoire européen du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède;

„véhicule“: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou exclusivement utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes, conformément à l'article 2, point d), et à l'article 7, paragraphe 2, point a), de la Directive, tels que modifiés par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006.“

Article 3

A l'article 3 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1er est remplacé par la disposition suivante:

„1° Conformément aux dispositions du présent accord, les parties contractantes perçoivent, à partir du 1er janvier 1995, un droit d'usage commun pour l'utilisation du réseau routier transeuropéen par les véhicules définis à l'article 2, point d), de la Directive mais ayant un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes, conformément à l'article 7, paragraphe 2, point a), de la même Directive.“

2. Au paragraphe 2, les mots „article 7, paragraphe 2, point b), i)“ sont remplacés par les mots „article 7, paragraphe 1er“;

3. Le paragraphe 3 est abrogé.

Article 4

A l'article 8 du même accord le paragraphe 5 est abrogé.

Article 5

L'article 9 du même accord est remplacé par la disposition suivante:

„Article 9

Paiement du droit d'usage

1) Afin de mettre en oeuvre un système complet relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, une base de données électronique centrale est créée.

Les parties contractantes s'assurent que la base de données centrale contient les informations pertinentes lors de la perception des paiements du droit d'usage.

2) La base de données centrale contient, pour chaque paiement du droit d'usage, les informations suivantes:

1. lieu, date et heure de l'enregistrement,
2. période de validité,
3. nombre d'essieux et classe Euro du véhicule,
4. montant du droit d'usage en Euros, Couronnes danoises ou suédoises,
5. numéro d'immatriculation et nationalité du véhicule.

Simultanément au paiement du droit d'usage, le système délivre un reçu.“

Article 6

A l'article 10 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1er est remplacé comme suit:

„Les parties contractantes prévoient le remboursement du droit d’usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l’expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté.“

2. La première phrase du paragraphe 2 est abrogée.

Article 7

L’article 12 du même accord est remplacé par la disposition suivante:

„Les parties contractantes s’assurent que le non-respect de l’obligation d’acquitter le droit d’usage soit sanctionné.“

Article 8

L’article 13, paragraphe 3, alinéa 3, du même accord est remplacé par la disposition suivante:

„Le produit du droit d’usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes:

- Le Royaume de Belgique obtient 39,92% de ce produit;
- Le Royaume du Danemark obtient 12,29% de ce produit;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 3,14% de ce produit;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 27,63% de ce produit;
- Le Royaume de Suède obtient 17,02% de ce produit.“

Article 9

En raison de la renonciation au prélèvement du droit d’usage par la République fédérale d’Allemagne en vertu de l’article 17 de l’accord, le Gouvernement de la République fédérale d’Allemagne ne signera aucune disposition relative au prélèvement du droit d’usage.

Article 10

Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit à la Commission européenne par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.

Le dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les parties contractantes à l’accord les notifications visées au paragraphe 1er ainsi que la date d’entrée en vigueur du présent Protocole.

FAIT à Bruxelles, le 21 octobre 2010 en langue danoise, allemande, française, néerlandaise et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission européenne; celle-ci transmet à chaque partie contractante une copie certifiée conforme.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande
et la Région de Bruxelles-Capitale

(signature)

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark

(signature)

Pour le Gouvernement de la République fédérale d’Allemagne

(signature)

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

(signature)

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

(signature)

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède

(signature)

*

FICHE FINANCIERE

Le présent avant-projet de loi n'a pas d'implications sur le budget de l'Etat, alors qu'il vise à adapter le texte légal à la réalité déjà en place. Ainsi, l'e-vignette a remplacé la vignette papier dès fin 2008. Le travail est fait par le même personnel de l'Administration des Douanes et Accises qu'auparavant. Au cas où un transporteur achète l'Eurovignette dans un point de vente, il est émis maintenant un simple reçu de paiement au lieu de la vignette papier. Il n'y a donc pas de besoins supplémentaires ni en personnel, ni en matériel informatique.

Les recettes ne changent non plus, alors que seulement la forme de l'Eurovignette change (vignette virtuelle au lieu de la vignette papier), tandis que les montants restent inchangés.

*

DIRECTIVE 2011/76/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 27 septembre 2011

modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

(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 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La promotion de transports durables est un élément clé de la politique commune des transports. À cette fin, la contribution du secteur du transport au changement climatique et ses incidences négatives devraient être réduites, notamment la congestion, qui gêne la mobilité, et la pollution atmosphérique et sonore, qui a des conséquences néfastes sur la santé et l'environnement. En outre, les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre d'autres politiques de l'Union, notamment la politique commune des transports.
- (2) L'objectif de réduction des incidences néfastes des transports devrait être atteint en veillant à éviter de créer des obstacles disproportionnés à la liberté de circulation, dans l'intérêt d'une croissance économique saine, du bon fonctionnement du marché intérieur et de la cohésion territoriale.
- (3) Pour optimiser en conséquence le système de transport, la politique commune des transports devrait mettre en œuvre une panoplie d'instruments visant à améliorer les

infrastructures et l'utilisation des techniques de transport, et permettre la gestion plus efficace de la demande de transport, notamment en promouvant le renouvellement de la flotte, une utilisation plus efficace des infrastructures et la comodalité. À cette fin, il y a lieu d'appliquer plus systématiquement le principe de «l'utilisateur-payeur» et de développer et appliquer le principe du «pollueur-payeur» dans le secteur des transports, dans tous les modes de transport.

- (4) La directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ invitait la Commission à présenter un modèle pour l'évaluation de tous les coûts externes résultant de l'utilisation des infrastructures de transport, lequel servirait de base, par la suite, au calcul des redevances d'infrastructure. Ce modèle devait être accompagné d'une analyse d'impact relative à l'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport et d'une stratégie de mise en œuvre progressive du modèle ainsi que, le cas échéant, de propositions en vue d'une nouvelle révision de ladite directive.
- (5) Afin de progresser dans le sens d'un système de transport durable, les prix des transports devraient mieux refléter les coûts liés à la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, au changement climatique et à la congestion qui résultent de l'utilisation réelle de tous les modes de transport, comme moyen d'optimiser l'utilisation des infrastructures, de réduire la pollution au niveau local, de gérer la congestion et de lutter contre le changement climatique à un coût moindre pour l'économie. Pour ce faire, il est nécessaire d'adopter, dans tous les modes de transport, une approche par étapes qui tienne compte de leurs particularités.
- (6) Certains modes de transport ont déjà commencé à internaliser les coûts externes, et la législation de l'Union applicable en la matière met en œuvre cette internalisation par étapes ou, du moins, ne s'y oppose pas. Ce processus doit cependant faire l'objet d'un suivi et être encouragé pour tous les modes de transport en appliquant des principes communs, tout en tenant compte de la spécificité de chaque mode.

⁽¹⁾ JO C 255 du 22.9.2010, p. 92.

⁽²⁾ JO C 120 du 28.5.2009, p. 47.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 11 mars 2009 (JO C 87 E du 14.4.2010, p. 345) et position du Conseil en première lecture du 14 février 2011 (JO C 77 E du 11.3.2011, p. 1). Position du Parlement européen du 7 juin 2011 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 septembre 2011.

⁽⁴⁾ JO L 187 du 20.7.1999, p. 42.

- (7) Dans le secteur des transports routiers, les péages, calculés comme des redevances d'utilisation des infrastructures fondées sur la distance, constituent un instrument économique équitable et efficace pour réaliser une politique des transports durable, puisqu'ils sont directement liés à l'utilisation de l'infrastructure, aux performances environnementales des véhicules et à l'endroit et au moment où ces véhicules sont utilisés et que leur montant peut donc être déterminé de manière à prendre en compte le coût de la pollution et de la congestion causées par l'utilisation réelle des véhicules. En outre, les péages ne créent aucune distorsion de concurrence sur le marché intérieur puisqu'ils concernent tous les transporteurs, quel que soit leur État membre d'origine ou d'établissement et proportionnellement à l'intensité de l'utilisation du réseau routier.
- (8) L'analyse d'impact montre que l'application de péages calculés en fonction du coût de la pollution et, sur les axes saturés, en fonction de la variation plus élevée des taux des péages pendant les périodes de pointe pourrait avoir un effet bénéfique sur le système de transport et contribuer à la stratégie de l'Union en matière de changement climatique. Cela pourrait réduire la congestion et la pollution générée localement en encourageant l'utilisation des technologies des véhicules plus propres, en optimisant la logistique et en diminuant le nombre de retours à vide. Cela pourrait contribuer grandement, de manière indirecte, à réduire la consommation de carburant et à lutter contre le changement climatique.
- (9) La présente directive ne fait pas obstacle à l'application, par les États membres, de règles nationales relatives à la taxation d'autres usagers de la route ne rentrant pas dans son champ d'application.
- (10) Les coûts de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, tels que les frais de santé, y compris le coût des soins médicaux, les pertes de récoltes et autres pertes de production, et les coûts en termes de bien-être, sont supportés sur le territoire de l'État membre dans lequel se déroule l'opération de transport. Le principe du pollueur-payeur sera mis en œuvre par la tarification des coûts externes, ce qui contribuera à la réduction desdits coûts.
- (11) Aux fins de la présente directive, le modèle mis au point par la Commission pour le calcul des coûts externes liés à la pollution atmosphérique et à la pollution sonore dues au trafic fournit des méthodes fiables et une série de valeurs unitaires qui peuvent déjà servir de base pour le calcul des redevances pour coûts externes.
- (12) Des incertitudes demeurent quant aux coûts et avantages des systèmes nécessaires pour appliquer des redevances différenciées sur les axes où le trafic est peu dense. Tant que ces incertitudes persistent, une approche souple au niveau de l'Union semble être la solution la plus appropriée. Cette approche souple devrait laisser les États membres libres de décider de percevoir ou non des redevances pour coûts externes en fonction des particularités locales et nationales du réseau et de déterminer les axes routiers sur lesquels ces redevances devraient être perçues.
- (13) Les droits d'usage fondés sur la durée constituent un bon système permettant d'appliquer dès à présent le principe de l'utilisateur-payeur, dès lors qu'un système de tarification fondé sur la distance parcourue et reflétant mieux l'utilisation réelle qui est faite de l'infrastructure n'est actuellement pas mis en œuvre. Les droits d'usage fondés sur la durée et perçus sur une base journalière, hebdomadaire, mensuelle ou annuelle ne devraient pas désavantager les usagers occasionnels, étant donné qu'une grande partie d'entre eux est vraisemblablement étrangère. Un rapport plus précis entre les taux journalier, hebdomadaire, mensuel et annuel devrait donc être fixé pour les poids lourds.
- (14) Afin que les transporteurs européens reçoivent des signaux clairs en matière de tarification qui les incitent à optimiser leurs pratiques, il convient de s'efforcer à moyen terme de parvenir à une convergence des méthodes de calcul des coûts externes utilisées par les États membres.
- (15) Une mise en œuvre claire et transparente des systèmes de tarification pourrait conduire à un meilleur fonctionnement du marché intérieur. Par conséquent, il convient d'éviter l'existence de systèmes de tarification divergents, afin de ne pas causer de distorsions de concurrence en matière de transports internationaux de marchandises sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de ces réseaux interconnectés ou d'autoroutes qui ne font pas partie du réseau routier transeuropéen. Les mêmes principes de tarification devraient, notamment, être appliqués à tout tronçon du réseau autoroutier d'un État membre.
- (16) Les États membres devraient avoir la possibilité de recouvrer par voie de péages les coûts d'infrastructure et les coûts externes à hauteur du niveau maximal autorisé par la présente directive, mais aussi de choisir de recouvrer un de ces coûts ou tous les deux à hauteur d'un niveau inférieur ou de ne pas recouvrer ces coûts du tout.
- (17) Lorsqu'ils déterminent le réseau auquel s'applique une redevance pour coûts externes, les États membres devraient avoir la possibilité de décider de ne pas prélever cette redevance sur certains axes afin d'améliorer l'accès aux régions périphériques, enclavées et insulaires et d'en renforcer la compétitivité.
- (18) Il devrait être possible d'ajouter à une redevance d'infrastructure un élément de coût externe, fondé sur le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic. L'élément de coût externe intégré dans le montant du péage devrait pouvoir être ajouté au coût d'utilisation de l'infrastructure, sous réserve que certaines conditions soient respectées lors du calcul des coûts, afin d'éviter de taxer indûment les usagers.
- (19) Pour mieux prendre en compte le coût de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic, la tarification des coûts externes devrait varier en fonction du type de route, du type de véhicule et, pour ce qui est du bruit, des périodes de temps concernées.

- (20) La congestion a des répercussions négatives, en ce qu'elle entraîne, pour les usagers en général, une perte de temps et un gaspillage de carburant. La différenciation des redevances d'infrastructure constitue un moyen de gérer la congestion pour autant que les différences de prix procurent un signal-prix suffisamment clair et significatif pour inciter les usagers des routes à modifier leur comportement et à éviter les tronçons routiers saturés aux heures de pointe.
- (21) Lorsqu'une variation est appliquée sur un tronçon routier déterminé afin de réduire la congestion, cette variation devrait être conçue et appliquée de manière neutre du point de vue des recettes en accordant un avantage financier significatif aux transporteurs qui utilisent le tronçon routier en question en période creuse, par rapport à ceux qui l'utilisent en période de pointe.
- (22) La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ⁽¹⁾ prévoit déjà une base pour l'élaboration et la mise au point d'une série de mesures de l'Union concernant le bruit émis par les véhicules routiers et les infrastructures, en obligeant les autorités compétentes à dresser des cartes de bruit stratégiques pour les grands axes routiers et à établir des plans d'action visant à réduire les émissions sonores lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine.
- (23) Le bon fonctionnement du marché intérieur nécessite que l'Union dispose d'un cadre permettant de garantir que les redevances routières fixées sur la base du coût local de la pollution atmosphérique et sonore due au trafic et sur la base de la congestion sont transparentes, proportionnées et non discriminatoires. Ce cadre devrait inclure des principes communs de tarification, des méthodes de calcul, des niveaux maximaux et des valeurs unitaires des coûts externes reposant sur des méthodes scientifiques reconnues, ainsi que des procédures de notification et d'information de la Commission concernant les systèmes de péage.
- (24) Si une autorité est désignée par un État membre pour déterminer la redevance pour coûts externes, elle ne devrait pas avoir d'intérêt direct à fixer un montant trop élevé et devrait donc être indépendante de l'organisme qui recouvre et gère les recettes de péage.
- (25) Le corridor pour lequel une majoration est autorisée peut comprendre des tronçons routiers de montagne parallèles et en concurrence directe, situés à une distance raisonnable, sur lesquels le trafic peut être détourné à la suite de l'instauration de la majoration. Pour les projets transfrontaliers, l'application de cette disposition doit faire l'objet d'un commun accord des États membres concernés et de la Commission.
- (26) Pour faire passer au premier plan la construction des projets prioritaires d'intérêt européen indiqués à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽²⁾, les États membres qui ont la possibilité d'appliquer une majoration devraient opter pour cette solution avant de percevoir une redevance pour les coûts externes. Pour éviter de taxer indûment les usagers, une redevance pour coûts externes ne devrait pas être combinée à une majoration, à moins que les coûts externes n'excèdent le montant de la majoration déjà perçue. Si tel est le cas, il convient alors de déduire le montant de la majoration du montant de la redevance pour coûts externes.
- (27) Des abattements ou réductions sur la redevance pour coûts externes ne devraient pas être autorisés, étant donné qu'ils comporteraient un risque important de discrimination à l'encontre de certaines catégories d'usagers.
- (28) Sous réserve des dispositions pertinentes du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière d'aides d'État, des mesures d'incitation devraient être autorisées pour des voyages impliquant de coûteux transferts modaux tels que route-mer-route, dans l'intérêt de la cohésion territoriale ainsi que de l'accessibilité et de la compétitivité des régions périphériques, enclavées et insulaires.
- (29) Il devrait être possible de permettre des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure sous certaines conditions pour toute catégorie d'usagers tels que les usagers fréquents ou les utilisateurs de systèmes de péage électroniques.
- (30) La tarification des coûts externes au moyen de péages influencera davantage les décisions des usagers en matière de transport s'ils sont conscients de tels coûts. Par conséquent, ces coûts devraient être indiqués séparément sur un relevé, une facture ou un document équivalent délivré par l'exploitant du péage. Un tel document permettrait en outre aux transporteurs de répercuter plus facilement le montant de la redevance pour coûts externes sur l'expéditeur ou sur tout autre client.
- (31) L'utilisation de systèmes de péage électroniques est souhaitable pour éviter de gêner la fluidité du trafic et empêcher localement les incidences néfastes sur l'environnement causées par les files d'attente aux barrières de péage. Il est par conséquent souhaitable de percevoir la redevance pour coûts externes au moyen de ces systèmes, conformément à la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté ⁽³⁾. En vue de faciliter le bon fonctionnement du marché intérieur, la Commission devrait contrôler les progrès réalisés dans le cadre de la directive 2004/52/CE en ce qui concerne la mise en œuvre, dans les délais prévus, d'un véritable service de péage électronique européen ramenant à une unité le nombre des appareils de péage électronique équipant un véhicule donné, appareil qui soit parfaitement compatible avec les systèmes électroniques de recouvrement des redevances de l'ensemble des États membres.

⁽¹⁾ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

⁽²⁾ JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

⁽³⁾ JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

- (32) Si les décisions concernant les dépenses publiques nationales, y compris l'utilisation des recettes produites au titre de la présente directive, sont, conformément au principe de subsidiarité, du ressort des États membres, les recettes supplémentaires provenant des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, conformément aux objectifs de la politique des transports que poursuit la présente directive, devraient être utilisées en faveur du secteur des transports et pour promouvoir une mobilité durable en général. Ces projets devraient donc avoir pour objet, notamment, de favoriser une tarification efficace, de réduire à la source la pollution due au transport routier, d'en atténuer les effets, d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie, de construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports, d'optimiser la logistique ou d'améliorer la sécurité routière.
- (33) Pour favoriser l'interopérabilité des dispositifs de péage, et à condition de respecter certaines exigences, deux États membres ou plus devraient pouvoir coopérer pour mettre en place des systèmes communs de péage.
- (34) La Commission devrait envoyer en temps utile, au Parlement européen et au Conseil, une évaluation complète de l'expérience acquise dans les États membres qui appliquent une redevance pour coûts externes et/ou une redevance d'infrastructure, conformément à la présente directive.
- (35) Le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion ⁽¹⁾ prévoit que les recettes provenant de taxes supportées directement par les usagers doivent être prises en compte dans la détermination du déficit de financement dans le cas de projets générateurs de recettes. Cependant, les recettes résultant des redevances pour coûts externes ne devraient pas être prises en compte dans le calcul du déficit de financement, puisqu'elles devraient être consacrées à des projets visant à réduire à la source la pollution due au transport routier, à en atténuer les effets, à améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie, ainsi qu'à construire des infrastructures alternatives pour les usagers des transports.
- (36) Lorsqu'ils appliquent d'autres méthodes scientifiques pour calculer les redevances pour coûts externes, les États membres devraient pouvoir prendre en considération les méthodes permettant de calculer les valeurs des coûts monétaires des externalités, tels qu'ils ressortent de l'étude intitulée «Handbook on estimation of external cost in the transport sector» (Manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports) ⁽²⁾, qui donne un aperçu des dernières avancées, sur les plans théorique et pratique, en matière d'évaluation des coûts externes.
- (37) Dans les régions montagneuses décrites dans l'étude intitulée «Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries» (Régions montagneuses en Europe: analyse des régions de montagne dans les États membres de l'Union, les pays candidats à l'adhésion et d'autres pays européens) commandée par la Commission européenne en 2004, l'application de redevances pour coûts externes plus élevées devrait être autorisée dans la mesure où il serait prouvé par des données scientifiques objectives que la pollution atmosphérique et sonore génère des dommages plus élevés dans ces régions montagneuses en raison de conditions géographiques ou de phénomènes physiques tels que la pente de la route, les inversions thermiques ou l'effet «amphithéâtre» des vallées.
- (38) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de déléguer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽³⁾.
- (39) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour procéder à certaines adaptations des annexes. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.
- (40) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ⁽⁴⁾, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics.
- (41) Étant donné que l'objectif de la présente directive, qui est d'encourager une tarification différenciée fondée sur les coûts externes pour promouvoir des transports durables, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de l'importance de la dimension transfrontalière de l'activité de transport, être mieux réalisé au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. 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 ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 1999/62/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point suivant est inséré:

⁽¹⁾ JO L 210 du 31.7.2006, p. 25.

⁽²⁾ (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

⁽³⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

⁽⁴⁾ JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

- «a *quinquies*) “autoroute”: une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:
- par le nombre de véhicules kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;»
- i) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier; et
- iii) est spécifiquement signalée comme étant une autoroute;»
- b) les points b) et b *bis*) sont remplacés par le texte suivant:
- «b) “péage”: une somme déterminée, payable pour un véhicule, fondée sur la distance parcourue sur une infrastructure donnée et sur le type du véhicule, qui comprend une redevance d'infrastructure et/ou une redevance pour coûts externes;
- b *bis*) “redevance d'infrastructure”: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de développement des infrastructures supportés dans un État membre;»
- c) les points suivants sont insérés:
- «b *ter*) “redevance pour coûts externes”: une redevance perçue aux fins de recouvrer les coûts supportés dans un État membre en raison de la pollution atmosphérique due au trafic et/ou de la pollution sonore due au trafic;
- b *quater*) “coût de la pollution atmosphérique due au trafic”: le coût des dommages causés par le rejet de particules et de précurseurs d'ozone tels que l'oxyde d'azote et les composés organiques volatils, lors de l'utilisation d'un véhicule;
- b *quinquies*) “coût de la pollution sonore due au trafic”: le coût des dommages causés par le bruit émis par les véhicules ou créé par leur interaction avec la surface de la route;
- b *sexies*) “redevance d'infrastructure moyenne pondérée”: le montant total des recettes générées par une redevance d'infrastructure sur une période donnée, divisé par le nombre de véhicules kilomètres parcourus sur les tronçons routiers soumis à la redevance durant cette période;
- b *septies*) “redevance pour coûts externes moyenne pondérée”: le montant total des recettes générées par une redevance pour coûts externes sur une période donnée, divisé
- d) le point d) est remplacé par le texte suivant:
- «d) “véhicule”: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises, et d'un poids total en charge autorisé de plus de 3,5 tonnes;».
- 2) Les articles 7, 7 *bis* et 7 *ter* sont remplacés par le texte suivant:
- «Article 7
1. Sans préjudice de l'article 9, paragraphe 1 *bis*, les États membres peuvent maintenir ou introduire des péages et/ou des droits d'usage sur le réseau routier transeuropéen ou sur certains tronçons dudit réseau, ainsi que sur tout autre tronçon de leur réseau d'autoroutes qui ne fait pas partie du réseau routier transeuropéen, selon les conditions énoncées aux paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article et aux articles 7 *bis* à 7 *duodecies*. Cela ne porte pas atteinte au droit des États membres, conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage sur d'autres axes routiers, pour autant que la perception de péages et/ou de droits d'usage sur ces autres axes ne présente pas de caractère discriminatoire à l'égard du trafic international et n'entraîne pas de distorsion de concurrence entre les opérateurs.
2. Les États membres n'imposent pas cumulativement des péages et des droits d'usage pour une catégorie de véhicules donnée pour l'utilisation d'un même tronçon de route. Toutefois, un État membre qui impose un droit d'usage sur son réseau peut également imposer des péages pour l'utilisation des ponts, tunnels et passages de col.
3. Les péages et droits d'usage sont appliqués sans discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur, de l'État membre ou du pays tiers d'établissement du transporteur ou d'immatriculation du véhicule, ou de l'origine ou de la destination du transport.
4. Les États membres peuvent prévoir des taux des péages ou des droits d'usage réduits, ou des exonérations de péage ou de droits d'usage pour les véhicules dispensés d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle en vertu du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (*), ainsi que dans les cas visés par l'article 6, paragraphe 2, points a) et b), de la présente directive, et sous réserve des conditions qui y sont prévues.
5. Un État membre peut décider d'appliquer des péages et/ou des droits d'usage uniquement aux véhicules d'un poids maximal en charge autorisé de 12 tonnes ou plus, s'il considère qu'une extension aux véhicules d'un poids inférieur à 12 tonnes aurait notamment:
- a) des incidences négatives importantes sur la fluidité du trafic, l'environnement, les niveaux de bruit, la congestion, la santé ou la sécurité routière en raison du détournement du trafic;

- b) pour conséquence des frais administratifs supérieurs à 30 % des recettes supplémentaires que cette extension aurait générées.

Les États membres qui décident de n'appliquer des péages et/ou des redevances d'utilisation qu'aux véhicules ayant un poids en charge maximal autorisé supérieur ou égal à 12 tonnes informent la Commission de leur décision et des motifs de celle-ci.

Article 7 bis

1. Les droits d'usage sont proportionnés à la durée d'utilisation de l'infrastructure, sans dépasser les valeurs fixées à l'annexe II, et sont valables pour une journée, une semaine, un mois ou un an. Le taux mensuel ne doit pas dépasser 10 % du taux annuel, le taux hebdomadaire ne doit pas dépasser 5 % du taux annuel, et le taux journalier ne doit pas dépasser 2 % du taux annuel.

Un État membre peut décider d'appliquer uniquement des taux annuels aux véhicules immatriculés dans cet État membre.

2. Les États membres fixent les droits d'usage pour toutes les catégories de véhicules, frais administratifs compris, à un niveau qui n'est pas supérieur aux taux maximaux fixés à l'annexe II.

Article 7 ter

1. Les redevances d'infrastructure sont fondées sur le principe du recouvrement des coûts d'infrastructure. La redevance d'infrastructure moyenne pondérée est liée aux coûts de construction et aux coûts d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau d'infrastructure concerné. Les redevances d'infrastructure moyennes pondérées peuvent aussi comprendre une rémunération du capital et/ou une marge bénéficiaire conforme aux conditions du marché.

2. Les coûts pris en considération se rapportent au réseau ou à la partie du réseau sur lequel des redevances d'infrastructure sont perçues et aux véhicules qui y sont soumis. Les États membres peuvent décider de ne recouvrer qu'un pourcentage desdits coûts.

Article 7 quater

1. La redevance pour coûts externes peut être liée au coût de la pollution atmosphérique due au trafic. Sur les tronçons routiers traversant des zones peuplées qui sont exposées à la pollution sonore due au trafic routier, la redevance pour coûts externes peut inclure le coût de cette pollution sonore.

La redevance pour coûts externes varie et est fixée conformément aux exigences minimales et aux méthodes précisées à l'annexe III bis, et elle respecte les valeurs maximales fixées à l'annexe III ter.

2. Les coûts pris en considération se rapportent au réseau ou à la partie du réseau sur lequel des redevances pour coûts externes sont perçues et aux véhicules qui y sont soumis. Les États membres peuvent décider de ne recouvrer qu'un pourcentage desdits coûts.

3. La redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique due au trafic ne s'applique pas aux véhicules qui respectent les normes d'émission EURO les plus strictes pendant quatre ans à compter des dates d'application fixées dans la réglementation ayant instauré ces normes.

4. Le montant de la redevance pour coûts externes est fixé par l'État membre concerné. Si un État membre désigne une autorité à cet effet, cette autorité est juridiquement et financièrement indépendante de l'organisme chargé de la gestion et du recouvrement de tout ou partie de la redevance.

Article 7 quinquies

Au plus tard un an après l'adoption de futures normes d'émission EURO plus strictes, le Parlement européen et le Conseil fixent, conformément à la procédure législative ordinaire, les valeurs maximales correspondantes dans l'annexe III ter.

Article 7 sexies

1. Les États membres calculent le niveau maximal de la redevance d'infrastructure en appliquant une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III.

2. Pour les péages de concession, le niveau maximal de la redevance d'infrastructure est équivalent ou inférieur au niveau qui serait obtenu en utilisant une méthodologie fondée sur les principes fondamentaux de calcul énoncés à l'annexe III. L'évaluation de cette équivalence est fondée sur une période de référence raisonnablement longue et adaptée à la nature du contrat de concession.

3. Les systèmes de péage déjà en place au 10 juin 2008 ou pour lesquels des offres ou, dans le cas d'une procédure négociée, des réponses aux invitations à négocier ont été reçues dans le cadre d'une procédure de passation de marchés publics avant le 10 juin 2008 ne sont pas soumis aux obligations énoncées aux paragraphes 1 et 2 aussi longtemps que ces systèmes restent en vigueur et ne sont pas modifiés de manière substantielle.

Article 7 septies

1. Dans des cas exceptionnels d'infrastructures situées dans des régions montagneuses, et après notification à la Commission, une majoration peut être appliquée à la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons routiers spécifiques qui connaissent de graves problèmes de congestion, ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement, à condition que:

- a) les recettes générées par la majoration soient investies dans le financement de la construction de projets prioritaires d'intérêt européen, indiqués à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (**), qui contribuent directement à atténuer la congestion ou les dommages environnementaux et sont situés dans le même corridor que le tronçon routier sur lequel la majoration est appliquée;

- b) la majoration n'excède pas 15 % de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée calculée conformément à l'article 7 *ter*, paragraphe 1, et à l'article 7 *sexies*, sauf si les recettes générées sont investies dans des tronçons transfrontaliers de projets prioritaires d'intérêt européen comprenant des infrastructures situées dans des régions montagneuses, auquel cas la majoration ne peut excéder 25 %;
- c) l'application de la majoration n'induit pas un traitement inéquitable du trafic commercial par rapport aux autres usagers de la route;
- d) une description de l'endroit exact où la majoration est perçue et une preuve de la décision de financer la construction des projets prioritaires visés au point a) soient soumises à la Commission préalablement à l'application de la majoration; et
- e) la période durant laquelle la majoration est appliquée soit définie et limitée au préalable et soit cohérente, en termes de recettes escomptées, avec les plans financiers et l'analyse coûts-bénéfices concernant les projets financés en partie grâce aux recettes tirées de la majoration.

Le premier alinéa s'applique aux nouveaux projets transfrontaliers faisant l'objet d'un accord entre tous les États membres concernés par ce projet.

2. Une majoration peut être appliquée sur une redevance d'infrastructure qui a fait l'objet d'une variation conformément à l'article 7 *octies*.

3. Après réception des informations requises d'un État membre prévoyant d'appliquer une majoration, la Commission communique ces informations aux membres du comité visé à l'article 9 *quater*. Si la Commission estime que la majoration envisagée ne respecte pas les conditions énoncées au paragraphe 1, ou si elle considère que la majoration envisagée aura des incidences négatives importantes sur le développement économique de régions périphériques, elle peut rejeter les plans de tarification présentés par l'État membre concerné. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 9 *quater*, paragraphe 2.

4. Sur les tronçons de route pour lesquels les critères relatifs à l'application d'une majoration en vertu du paragraphe 1 sont respectés, les États membres ne peuvent percevoir de redevance pour coûts externes que si une majoration est appliquée.

5. Le montant de la majoration est déduit du montant de la redevance pour coûts externes calculée conformément à l'article 7 *quater*, sauf pour les véhicules des classes d'émission EURO 0, I et II à compter du 15 octobre 2011, et III à partir de 2015. Toutes ces recettes générées par l'application simultanée de la majoration et par les redevances pour coûts externes sont investies dans le financement de la construction de projets prioritaires d'intérêt européen, identifiés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE.

Article 7 *octies*

1. Les États membres font varier la redevance d'infrastructure en fonction de la classe d'émissions EURO du véhicule, de telle manière qu'une redevance d'infrastructure

ne soit jamais supérieure de plus de 100 % au montant de la redevance d'infrastructure perçue pour des véhicules équivalents qui respectent les normes d'émission les plus strictes. Les contrats de concession existants sont dispensés de cette obligation jusqu'à leur renouvellement.

Un État membre peut néanmoins déroger à l'exigence de variation de la redevance d'infrastructure dans les cas où:

- i) la cohérence des systèmes de péage sur son territoire s'en trouverait gravement compromise;
- ii) l'introduction d'une telle différenciation ne serait pas techniquement possible dans les systèmes de péage concernés;
- iii) ces dispositions conduiraient à détourner les véhicules les plus polluants, ce qui engendrerait des conséquences négatives en termes de sécurité routière et de santé publique; ou
- iv) le péage comprend une redevance pour coûts externes.

De telles dérogations ou dispenses sont notifiées à la Commission.

2. Lorsque, lors d'un contrôle, un conducteur ou, le cas échéant, le transporteur, n'est pas en mesure de présenter les documents du véhicule attestant la classe d'émissions EURO du véhicule, les États membres peuvent appliquer des péages allant jusqu'au niveau maximal exigible.

3. La redevance d'infrastructure peut également faire l'objet de variations afin de réduire la congestion, de réduire au minimum les dommages causés aux infrastructures et d'optimiser l'utilisation des infrastructures concernées ou de promouvoir la sécurité routière, à condition que:

- a) la variation soit transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions;
- b) la variation soit appliquée en fonction du moment de la journée, du type de jour ou de la saison;
- c) aucune redevance d'infrastructure ne soit supérieure à 175 % du niveau maximal de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée visé à l'article 7 *ter*;
- d) les périodes de pointe pendant lesquelles les redevances d'infrastructure plus élevées sont perçues aux fins de réduire la congestion n'excèdent pas cinq heures par jour;
- e) la variation est conçue et appliquée de façon transparente et de manière à ne pas affecter les recettes sur un tronçon routier congestionné en offrant des tarifs de péage réduits aux transporteurs qui empruntent le tronçon routier en dehors des heures de pointe et des tarifs majorés à ceux qui l'empruntent pendant les heures de pointe; et
- f) l'État membre qui souhaite instaurer une telle variation ou modifier un tarif existant en informe la Commission en lui communiquant les informations nécessaires pour lui donner l'assurance que les conditions sont remplies. En se fondant sur les informations qui lui sont fournies, la Commission rend publique et met régulièrement à jour une liste énumérant les périodes et tarifs correspondants auxquels s'applique la variation.

4. Les variations visées aux paragraphes 1 et 3 n'ont pas pour objet de générer des recettes de péage supplémentaires. Toute augmentation non voulue des recettes est compensée par une modification de la structure de la variation qui doit être effectuée dans un délai de deux ans à compter de la fin de l'exercice comptable au cours duquel les recettes supplémentaires ont été générées.

Article 7 nonies

1. Au moins six mois avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance d'infrastructure, les États membres communiquent à la Commission:

a) pour les dispositifs de péage autres que ceux comportant des péages de concession:

- les valeurs unitaires et les autres paramètres appliqués pour le calcul des différents éléments de coût des infrastructures, et
- des informations claires sur les véhicules couverts par leurs systèmes de péage et l'étendue géographique du réseau, ou d'une partie de celui-ci, pris en compte dans chaque calcul des coûts, et sur la fraction des coûts que lesdits systèmes visent à recouvrer;

b) pour les dispositifs de péage comportant des péages de concession:

- les contrats de concession ou les modifications notables apportées à ces contrats,
- le scénario de base sur lequel le concédant a fondé l'avis de concession visé à l'annexe VII B de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (**); ce scénario de base inclut l'estimation des coûts, tels qu'ils sont définis à l'article 7 *ter*, paragraphe 1, envisagés dans le cadre de la concession, ainsi que l'estimation du trafic prévu, selon les types de véhicules, les niveaux de péage envisagés et l'étendue géographique du réseau concerné par le contrat de concession.

2. Dans un délai de six mois suivant la réception de toutes les informations requises en vertu du paragraphe 1, la Commission rend un avis indiquant si les obligations énoncées à l'article 7 *sexies* sont respectées. Les avis de la Commission sont mis à la disposition du comité visé à l'article 9 *quater*.

3. Avant la mise en œuvre d'un nouveau dispositif de péage comportant l'application d'une redevance pour coûts externes, les États membres communiquent à la Commission:

- a) des informations précises permettant de localiser les tronçons routiers sur lesquels il est prévu de percevoir la redevance pour coûts externes et indiquant la classe des véhicules, le type des routes et les périodes de temps exactes en fonction desquels elle variera;
- b) le montant envisagé de la redevance pour coûts externes moyenne pondérée et le montant total des recettes prévu;

c) le cas échéant, le nom de l'autorité désignée en application de l'article 7 *quater*, paragraphe 4, pour fixer le montant de la redevance, ainsi que le nom de son représentant;

d) les paramètres, données et informations nécessaires pour établir les modalités d'application de la méthode de calcul figurant à l'annexe III *bis*.

4. La Commission rend une décision sur le fait de savoir si les obligations énoncées aux articles 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *undecies*, ou à l'article 9, paragraphe 2, sont respectées, au plus tard:

a) six mois après la communication du dossier visé au paragraphe 3; ou

b) le cas échéant, dans un délai supplémentaire de trois mois après la réception des informations complémentaires prévues au paragraphe 3 à la demande de la Commission.

L'État membre concerné adapte la redevance pour coûts externes proposée afin de se mettre en conformité avec la décision. La décision de la Commission est mise à la disposition du comité visé à l'article 9 *quater*, du Parlement européen et du Conseil.

Article 7 decies

1. Les États membres ne prévoient en faveur d'aucun usager un abattement ou une réduction sur l'élément de redevance pour coûts externes d'un péage.

2. Les États membres peuvent prévoir des abattements ou des réductions sur la redevance d'infrastructure, à condition que:

a) la structure tarifaire en résultant soit proportionnée, rendue publique et accessible aux usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage;

b) ces abattements ou réductions induisent des économies réelles de frais administratifs; et

c) n'excèdent pas 13 % de la redevance d'infrastructure appliquée à des véhicules équivalents qui ne peuvent bénéficier de l'abattement ou de la réduction.

3. Sous réserve des conditions prévues à l'article 7 *octies*, paragraphe 3, point b), et à l'article 7 *octies*, paragraphe 4, les taux des péages peuvent, à titre exceptionnel, à savoir pour des projets spécifiques d'un intérêt européen élevé identifiés à l'annexe III de la décision n° 661/2010/UE, être soumis à d'autres formes de variations en vue de garantir la viabilité commerciale de ces projets, lorsque ceux-ci doivent faire face à la concurrence directe d'autres modes de transport de véhicules. La structure tarifaire qui en résulte est linéaire, proportionnée, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions et n'entraîne pas la répercussion de coûts supplémentaires sur les autres usagers au moyen d'une augmentation du péage. La Commission vérifie que ces conditions sont respectées avant que la structure tarifaire en question ne soit mise en œuvre.

Article 7 undecies

1. Les péages et droits d'usage sont appliqués et perçus, et leur paiement est contrôlé, de façon à gêner le moins possible la fluidité du trafic et à éviter tout contrôle ou vérification obligatoire aux frontières intérieures de l'Union. À cette fin, les États membres coopèrent pour instaurer des moyens permettant aux transporteurs d'acquitter les péages et droits d'usage 24 heures sur 24, au moins dans les points de vente principaux, à l'aide des moyens de paiement classiques, au sein ou en dehors des États membres où ils sont perçus. Les États membres dotent les points de paiement des péages et droits d'usage des installations adéquates pour préserver les normes types de sécurité routière.

2. Les modalités relatives à la perception des péages et des droits d'usage ne désavantagent pas, de manière injustifiée, ni financièrement ni d'une autre manière, les usagers non réguliers du réseau routier. En particulier, lorsqu'un État membre perçoit des péages ou des droits d'usage uniquement au moyen d'un système nécessitant l'installation d'une unité embarquée à bord du véhicule, il s'assure que tous les usagers peuvent se procurer des unités embarquées adéquates satisfaisant aux exigences de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (***) dans des conditions administratives et économiques raisonnables.

3. Lorsqu'un État membre perçoit un péage sur un véhicule, le montant total du péage, le montant de la redevance d'infrastructure et/ou le montant de la redevance pour coûts externes sont indiqués sur un reçu délivré au transporteur, dans la mesure du possible par voie électronique.

4. Lorsque cela est possible d'un point de vue économique, les États membres perçoivent et recouvrent une redevance pour coûts externes au moyen d'un système électronique qui satisfait aux exigences de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2004/52/CE. La Commission favorise, entre les États membres, toute coopération qui pourrait s'avérer nécessaire pour garantir l'interopérabilité des systèmes électroniques de péage au niveau européen.

Article 7 duodecies

Sans préjudice des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la présente directive ne porte pas atteinte à la liberté qu'ont les États membres qui mettent en place un système de péage et/ou des droits d'usage pour les infrastructures d'accorder une compensation adéquate pour cette taxation.

(*) JO L 370 du 31.12.1985, p. 8.

(**) JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

(***) JO L 134 du 30.4.2004, p. 114.

(****) JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.»

3) L'article suivant est inséré après l'article 8 bis:

«Article 8 ter

1. Deux États membres ou plus peuvent coopérer pour mettre en place un système de péage commun applicable à

l'ensemble de leurs territoires regroupés. En pareil cas, les États membres concernés veillent à informer la Commission de leur coopération, ainsi que du fonctionnement ultérieur du système et de sa modification éventuelle.

2. Le système commun de péage est soumis aux conditions énoncées aux articles 7 à 7 *duodecies*. D'autres États membres peuvent adhérer au système commun.»

4) À l'article 9, les paragraphes 1 *bis* et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1 *bis*. La présente directive ne fait pas obstacle à l'application non discriminatoire par les États membres de droits régulateurs destinés spécifiquement à réduire la congestion du trafic ou à combattre les incidences sur l'environnement, notamment la dégradation de la qualité de l'air, sur tout axe routier situé dans une zone urbaine, y compris les axes routiers du réseau transeuropéen qui traversent des zones urbaines.

2. Les États membres déterminent l'usage qui est fait des recettes produites par la présente directive. Afin de permettre le développement du réseau de transport dans son ensemble, les recettes provenant des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être destinées au secteur des transports ainsi qu'à l'optimisation du système de transport dans son ensemble. En particulier, les recettes générées par les redevances pour coûts externes, ou l'équivalent, en valeur financière, de ces recettes, devraient être utilisées pour rendre les transports plus durables, notamment afin:

- a) de favoriser une tarification efficace;
- b) de réduire à la source la pollution due au transport routier;
- c) d'atténuer à la source les effets de la pollution causée par le transport routier;
- d) d'améliorer les performances des véhicules en matière d'émissions de CO₂ et de consommation d'énergie;
- e) de développer des infrastructures alternatives pour les usagers des transports et/ou d'étendre les capacités actuelles;
- f) de soutenir le réseau transeuropéen de transport;
- g) d'optimiser la logistique;
- h) d'améliorer la sécurité routière; et
- i) de mettre à disposition des places de parking sûres.

Le présent paragraphe est réputé appliqué par les États membres lorsqu'ils ont mis en place et appliquent des politiques de soutien fiscal ou financier qui font appel au soutien financier du réseau transeuropéen de transport et qui ont une valeur équivalente à 15 % au moins des recettes générées par les redevances d'infrastructures et les redevances pour coûts externes dans chaque État membre.»

5) Les articles 9 *ter* et 9 *quater* sont remplacés par le texte suivant:

«Article 9 ter

La Commission favorise le dialogue et les échanges de savoir-faire technique entre États membres concernant la mise en œuvre de la présente directive, et plus particulièrement de ses annexes.

Article 9 quater

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (*).

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 9 quinquies

La Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne:

- l'adaptation de l'annexe 0 à l'acquis de l'Union,
- l'adaptation au progrès scientifique et technique des formules figurant aux points 4.1 et 4.2 de l'annexe III bis.

Les procédures exposées aux articles 9 *sexies*, 9 *septies* et 9 *octies* s'appliquent aux actes délégués visés au présent article.

Article 9 sexies

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 9 *quinquies* est conféré à la Commission pour une période indéterminée.

2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 9 *septies* et 9 *octies*.

Article 9 septies

1. La délégation de pouvoir visée à l'article 9 *quinquies* peut être révoquée par le Parlement européen ou le Conseil.

2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation et les motifs éventuels de celle-ci.

3. La décision de révocation met un terme à la délégation de pouvoir spécifiée dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués qui sont déjà en vigueur. Elle est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 9 octies

1. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification.

Sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, celui-ci est publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entre en vigueur à la date prévue dans ses dispositions.

L'acte délégué peut être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* et entrer en vigueur avant l'expiration de ce délai si le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formulent une objection à l'égard d'un acte délégué, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.

(*) JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.»

6) À l'article 10, paragraphe 1, les termes «des communautés européennes» sont remplacés par les termes «de l'Union européenne».

7) L'article suivant est inséré après l'article 10:

«Article 10 bis

1. Les montants en euros prévus à l'annexe II et ceux en cents prévus aux tableaux 1 et 2 de l'annexe III *ter* sont révisés tous les deux ans à compter du 1^{er} janvier 2013, afin de tenir compte de la variation de l'indice des prix à la consommation harmonisé au niveau de l'Union, à l'exclusion des prix de l'énergie et des denrées alimentaires non transformées [publié par la Commission (Eurostat)].

Les adaptations sont automatiques: le montant de base en euros ou en cents est augmenté du pourcentage de variation dudit indice. Les montants qui en résultent sont arrondis au montant en euros le plus proche en ce qui concerne l'annexe II, au montant en dixième de cent le plus proche en ce qui concerne le tableau 1 de l'annexe III *ter* et au montant en centième de cent le plus proche en ce qui concerne le tableau 2 de l'annexe III *ter*.

2. La Commission publie, au *Journal officiel de l'Union européenne*, les montants adaptés visés au paragraphe 1. Ceux-ci entrent en vigueur le premier jour du mois suivant la publication.»

8) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

1. Au plus tard le 16 octobre 2014, et tous les quatre ans par la suite, les États membres qui perçoivent une redevance pour coûts externes et/ou une redevance d'infrastructure établissent un rapport concernant les péages, y compris les péages de concession, perçus sur leur territoire et le transmettent à la Commission, qui le met à la

disposition des autres États membres. Ce rapport peut omettre les dispositifs de péage qui étaient déjà en place au 10 juin 2008 et qui ne comportent pas de redevances pour coûts externes, aussi longtemps que ces dispositifs demeurent en vigueur et pour autant qu'ils ne soient pas sensiblement modifiés. Ce rapport contient des informations sur:

- a) la redevance pour coûts externes moyenne pondérée et les montants spécifiques perçus pour chaque combinaison de classe de véhicule, de type de route et de période de temps;
- b) la variation du montant des redevances d'infrastructure en fonction du type de véhicule et du moment;
- c) la redevance d'infrastructure moyenne pondérée et le montant total des recettes générées par cette redevance;
- d) les recettes totales générées par les redevances pour coûts externes; et
- e) les mesures prises conformément à l'article 9, paragraphe 2.

2. Au plus tard le 16 octobre 2015, la Commission, assistée par le comité visé à l'article 9 *quater*, présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et les effets de la présente directive, notamment en ce qui concerne l'efficacité des dispositions sur le recouvrement des coûts liés à la pollution due au trafic, ainsi que sur l'inclusion de véhicules de plus de 3,5 tonnes et de moins de 12 tonnes. Dans ce rapport, elle analyse également, sur la base d'un suivi permanent, et évalue, entre autres:

- a) l'efficacité des mesures prévues par la présente directive pour s'attaquer à l'incidence négative des transports routiers, en tenant compte, en particulier, de l'incidence dans les États membres isolés géographiquement et périphériques;
- b) l'impact de la mise en œuvre de la présente directive en termes d'orientation des usagers vers les solutions de transport les plus respectueuses de l'environnement et les plus efficaces, et elle donne des informations sur l'introduction de redevances fondées sur la distance;
- c) la mise en œuvre et l'impact de la variation des redevances d'infrastructure telle que visée à l'article 7 *octies* sur la réduction de la pollution atmosphérique et de la congestion du trafic au niveau local. Le rapport évalue également si la variation maximale et la période de pointe, visées à l'article 7 *octies*, sont suffisantes pour permettre un bon fonctionnement du mécanisme de variation;
- d) les progrès scientifiques réalisés en matière d'estimation des coûts externes de transport dans le but de leur internalisation; et
- e) les avancées réalisées dans l'application des redevances aux usagers de la route et les moyens d'harmoniser progressivement les systèmes de redevance appliqués aux véhicules commerciaux.

Dans ce rapport, la Commission évalue également l'utilisation des systèmes électroniques de perception et de recou-

vrement des redevances d'infrastructure et des redevances pour coûts externes et leur degré d'interopérabilité conformément à la directive 2004/52/CE.

3. Le rapport est accompagné, le cas échéant, d'une proposition à l'intention du Parlement européen et du Conseil relative à la révision de la présente directive.

4. Au plus tard le 16 octobre 2012, la Commission présente un rapport faisant la synthèse des autres mesures, telles que les politiques réglementaires, arrêtées en vue d'internaliser ou de réduire les coûts externes liés à l'environnement, au bruit et à la santé dus à tous les modes de transport et indiquant la base juridique et les valeurs maximales utilisées.

Afin d'assurer la concurrence intermodale équitable dans la tarification progressive des redevances pour coûts externes de tous les modes de transport, elle y inclut un calendrier des mesures restant à prendre pour englober d'autres modes de transport ou véhicules et/ou les éléments de coûts externes n'ayant pas encore été pris en compte, en tenant compte de l'état d'avancement de la révision de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (*).

(*) JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.»

9) L'annexe III est modifiée comme suit:

a) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La présente annexe énonce les principes fondamentaux de calcul de la redevance d'infrastructure moyenne pondérée afin de tenir compte de l'article 7 *ter*, paragraphe 1. L'obligation de lier les redevances d'infrastructure aux coûts ne porte pas atteinte à la liberté qu'ont les États membres de décider, conformément à l'article 7 *ter*, paragraphe 2, de ne pas recouvrer intégralement les coûts au moyen des recettes des redevances d'infrastructure ou, conformément à l'article 7 *septies*, de faire varier les montants des redevances d'infrastructure spécifiques par rapport à la moyenne.»

b) au second paragraphe, les termes «communautaire» et «communautaires» sont remplacés par les termes «de l'Union»;

c) Au point 1), deuxième tiret, les mots «article 7 *bis*, paragraphe 1» sont remplacés par les mots «article 7 *ter*, paragraphe 2».

10) Le texte figurant à l'annexe de la présente directive est inséré après l'annexe III.

Article 2

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 16 octobre 2013. Ils en informent immédiatement la Commission.

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.

Les obligations en matière de transposition et de mise en œuvre de la présente directive ne s'appliquent pas aux États membres tant qu'aucun péage ou droit d'usage n'est mis en œuvre sur leur territoire.

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

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 27 septembre 2011.

Par le Parlement européen

Le président

J. BUZEK

Par le Conseil

Le président

M. DOWGIELEWICZ

ANNEXE

«ANNEXE III bis

EXIGENCES MINIMALES POUR LA PERCEPTION D'UNE REDEVANCE

La présente annexe définit les exigences minimales applicables à la perception d'une redevance pour coûts externes et au calcul de la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale.

1. Les parties du réseau routier concernées

Les États membres définissent précisément la ou les parties de leur réseau routier qui sont soumises à une redevance pour coûts externes.

Lorsqu'un État membre décide de percevoir une redevance pour coûts externes portant uniquement sur une ou plusieurs parties du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive, la ou les parties sont choisies après une analyse permettant d'établir que:

- l'utilisation de véhicules sur les axes sur lesquels la redevance pour coûts externes est prélevée cause des dommages à l'environnement plus importants que ceux générés en moyenne sur d'autres portions du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive qui ne sont pas soumises à une telle redevance, ou
- la perception d'une redevance pour coûts externes sur d'autres parties du réseau routier relevant du champ d'application de la présente directive pourrait avoir des incidences négatives sur l'environnement ou la sécurité routière, ou que la perception et le recouvrement d'une telle redevance sur ces autres parties entraîneraient des coûts disproportionnés.

2. Les véhicules, axes routiers et périodes de temps concernés

Les États membres notifient à la Commission la classification des véhicules en fonction de laquelle le péage varie. Ils indiquent également à la Commission la localisation des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes plus élevées [ci-après dénommés "axes suburbains (autoroutes comprises)"] et celle des axes routiers soumis à des redevances pour coûts externes moins élevées [ci-après dénommés "axes interurbains (autoroutes comprises)"].

Le cas échéant, ils notifient également à la Commission les heures exactes qui correspondent à la période nocturne pendant laquelle une redevance pour coûts externes liés au bruit plus élevée peut être perçue pour tenir compte d'une augmentation des nuisances sonores.

La classification des routes en axes suburbains (autoroutes comprises) et axes interurbains (autoroutes comprises) et la définition des périodes de temps reposent sur des critères objectifs en rapport avec le niveau d'exposition des routes et de leurs abords à la pollution, tels que la densité de la population et la fréquence des pics de pollution sur une année mesurée conformément à la présente directive. Les critères retenus sont indiqués dans la notification.

3. Montant de la redevance

Pour chaque classe de véhicule, type de route et période de temps, l'État membre concerné ou, le cas échéant, une autorité indépendante détermine un montant unique spécifique. La structure tarifaire qui en résulte, y compris l'heure de début et de fin de chaque période nocturne lorsque la redevance pour coûts externes comprend le coût de la pollution sonore, est transparente, rendue publique et accessible à tous les usagers aux mêmes conditions. Il y a lieu que cette information soit rendue publique suffisamment longtemps avant sa mise en application. Tous les paramètres, données et autres informations nécessaires pour comprendre comment les différents éléments de coût externe sont calculés sont rendus publics.

Lorsqu'il fixe le montant des redevances, l'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante obéit au principe de tarification efficace, c'est-à-dire qu'il fixe un montant proche du coût social marginal d'utilisation du véhicule soumis à la redevance.

Avant de déterminer ce montant, il prend en outre en considération le risque de détournement du trafic ainsi que d'éventuels effets négatifs sur la sécurité routière, l'environnement et la congestion, et les solutions permettant d'atténuer ces risques.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante contrôle l'efficacité du système de tarification sur le plan de la réduction des dommages environnementaux causés par le transport routier. Il adapte tous les deux ans, si nécessaire, la structure tarifaire et le montant spécifique de la redevance fixée pour une classe déterminée de véhicule, un type de route et une période de temps en fonction de l'évolution de l'offre et de la demande de transport.

4. Éléments de coût externe**4.1. Coût de la pollution atmosphérique due au trafic**

Lorsqu'un État membre décide d'inclure tout ou partie du coût de la pollution atmosphérique due au trafic dans la redevance pour coûts externes, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable à la pollution atmosphérique due au trafic, soit en appliquant la formule suivante, soit en retenant les valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 1, si ces dernières sont inférieures:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

où:

- PCV_{ij} = coût de la pollution atmosphérique émise par le véhicule de classe i sur un type de route j (euro/véhicule.kilomètre)
- EF_{ik} = facteur d'émission du polluant k pour le véhicule de classe i (gramme/véhicule.kilomètre)
- PC_{jk} = coût monétaire du polluant k pour le type de route j (euro/gramme)

Les facteurs d'émission doivent être les mêmes que ceux utilisés par les États membres lorsqu'ils ont dressé les inventaires nationaux d'émissions prévus par la directive 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 fixant des plafonds d'émission nationaux pour certains polluants atmosphériques⁽¹⁾ (qui exige l'établissement d'un guide EMEP/Corinair sur les inventaires des émissions)⁽²⁾. Le coût monétaire des polluants est estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par une autorité indépendante, en tenant compte des dernières avancées en matière d'estimation.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut appliquer d'autres méthodes reposant sur des preuves scientifiques pour calculer la valeur des coûts de pollution atmosphérique en utilisant des données tirées de mesures de polluants atmosphériques et la valeur locale du coût monétaire de polluants atmosphériques, à condition que les résultats ne soient pas supérieurs aux valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 1, pour toute classe de véhicule.

4.2. Coût de la pollution sonore due au trafic

Lorsqu'un État membre décide d'inclure tout ou partie du coût de la pollution sonore due au trafic dans la redevance pour coûts externes, ledit État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante calcule le coût imputable de la pollution sonore due au trafic soit en appliquant les formules suivantes, soit en retenant les valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 2, si ces dernières sont inférieures:

$$NCV_j \text{ (journalier)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (jour)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (nuit)} = b \times NCV_j$$

où:

- NCV_j = coût de la pollution sonore émise par un poids lourd sur un type de route j (euro/véhicule.kilomètre)
- NC_{jk} = coût des nuisances sonores par personne exposée sur une route de type j au niveau de bruit k (euro/personne)
- POP_k = population exposée au niveau de bruit journalier k par kilomètre (personne/kilomètre)
- WADT = trafic journalier moyen pondéré (en équivalent véhicules particuliers)
- a et b sont des facteurs de pondération déterminés par l'État membre de manière que la redevance moyenne pondérée liée au bruit par véhicule kilomètre n'excède pas NCV_j (journalier).

La pollution sonore due au trafic est liée à l'incidence sur les niveaux de bruit mesurés près du point d'exposition et derrière les barrières antibruit, s'il y en a.

La population exposée au niveau de bruit k est déterminée d'après les cartes de bruit stratégiques élaborées en vertu de l'article 7 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement⁽³⁾.

Le coût par personne exposée au niveau de bruit k doit être estimé par l'État membre ou, le cas échéant, par une autorité indépendante, en tenant compte des dernières avancées en matière d'estimation.

Pour le trafic journalier moyen pondéré, un facteur d'équivalence "e" inférieur ou égal à 4 est appliqué entre les poids lourds et les véhicules particuliers.

⁽¹⁾ JO L 309 du 27.11.2001, p. 22.

⁽²⁾ Méthodologie de l'Agence européenne pour l'environnement. (<http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>).

⁽³⁾ JO L 189 du 18.7.2002, p. 12.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut appliquer des méthodes alternatives scientifiquement prouvées pour calculer la valeur du coût des nuisances sonores, à condition que les résultats ne soient pas supérieurs aux valeurs unitaires indiquées à l'annexe III *ter*, tableau 2.

L'État membre ou, le cas échéant, une autorité indépendante peut fixer des redevances différenciées liées au bruit afin de récompenser l'emploi de véhicules plus silencieux, à condition que cela n'aboutisse pas à une discrimination à l'encontre des véhicules étrangers. En cas d'instauration de redevances différenciées liées au bruit, celles qui sont appliquées à la catégorie des véhicules les plus bruyants ne peuvent excéder les valeurs unitaires visées à l'annexe III *ter*, tableau 2, et être supérieures au quadruple de la redevance liée au bruit appliquée au véhicule le plus silencieux.

ANNEXE III *ter*

REDEVANCE POUR COÛTS EXTERNES MOYENNE PONDÉRÉE MAXIMALE

La présente annexe fixe les paramètres à utiliser pour calculer la redevance pour coûts externes moyenne pondérée maximale.

1. Coût maximal de la pollution atmosphérique due au trafic

Tableau 1 Coût imputable maximal de la pollution atmosphérique

Cents/véhicule.kilomètre	Axes suburbains (autoroutes comprises)	Axes interurbains (autoroutes comprises)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
après le 31 décembre 2013	3	2
EURO VI	0	0
après le 31 décembre 2017	2	1
Moins polluant qu'EURO VI	0	0

Les valeurs du tableau 1 peuvent être multipliées par 2 au maximum dans les régions montagneuses, dans la mesure où la pente de la route, l'altitude et/ou les inversions de température le justifient.

2. Coût maximal de la pollution sonore due au trafic

Tableau 2 Coût imputable maximal des nuisances sonores

Cents/véhicule.kilomètre	Jour	Nuit
Axes suburbains (autoroutes comprises)	1,1	2
Axes interurbains (autoroutes comprises)	0,2	0,3

Les valeurs indiquées dans le tableau 2 peuvent être multipliées par 2 au maximum dans les régions montagneuses, dans la mesure où la pente de la route, les inversions de température ou l'effet "amphithéâtre" des vallées le justifient.»

DÉCLARATION DE LA COMMISSION SUR LES TABLEAUX DE CORRESPONDANCE

«La Commission rappelle son engagement à faire en sorte que les États membres établissent des tableaux de correspondance entre les mesures de transposition qu'ils adoptent et la directive de l'Union européenne et qu'ils les communiquent à la Commission, dans le cadre de la transposition de la législation de l'Union européenne. Cette démarche participe d'une volonté de servir les intérêts des citoyens, d'améliorer le processus législatif et d'accroître la transparence juridique, ainsi que de faciliter l'examen de l'alignement des réglementations nationales sur les dispositions arrêtées au niveau de l'Union européenne.

La Commission regrette le manque de soutien envers la disposition incluse dans sa proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive "Eurovignette"), qui avait pour but de rendre obligatoire l'établissement des tableaux de correspondance.

Dans un esprit de compromis et afin de permettre l'adoption sans délai de cette proposition, la Commission est disposée à accepter de remplacer la disposition qui figure dans le dispositif sur le caractère obligatoire de l'établissement des tableaux de correspondance par un considérant ad hoc encourageant les États membres à adopter cette pratique. Elle communiquera des informations dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de l'accord en séance plénière et présentera, à l'issue de la période de transposition, un rapport sur la façon dont les États membres établissent, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de l'Union, leurs propres tableaux illustrant, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et dont ils les rendent publics.

Cependant, la position adoptée par la Commission dans ce dossier ne saurait être considérée comme un précédent. La Commission poursuivra ses efforts en vue de dégager, avec le Parlement européen et le Conseil, une solution satisfaisante à cette question institutionnelle horizontale.»

DÉCLARATION DES PRÉSIDENTES HONGROISE, POLONAISE, DANOISE ET CHYPRIOTE DU CONSEIL

«Nous déclarons par la présente que l'accord intervenu entre le Conseil et le Parlement européen lors du trilogue du 23 mai 2011 concernant la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive "Eurovignette") ne préjuge pas le résultat des négociations interinstitutionnelles portant sur les tableaux de correspondance.»

DÉCLARATION DU PARLEMENT EUROPÉEN

«Le Parlement européen regrette que le Conseil n'ait pas été disposé à accepter la publication obligatoire de tableaux de correspondance dans le contexte de la proposition de modification de la directive 1999/62/CE. Il est déclaré par la présente que l'accord conclu entre le Parlement européen et le Conseil lors du trilogue du 23 mai 2011 concernant la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (directive "Eurovignette") ne préjuge pas le résultat des négociations interinstitutionnelles portant sur les tableaux de correspondance.

Le Parlement européen invite la Commission européenne à le tenir informé, dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de l'accord en séance plénière, et à présenter, à l'issue de la période de transposition, un rapport sur la façon dont les États membres établissent leurs propres tableaux illustrant, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et dont ils les rendent publics.»

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6579/01

N° 6579¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(24.9.2013)

Par dépêche du 11 juin 2013, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a saisi le Conseil d'Etat du projet de loi sous objet qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, le texte coordonné (intégrant les modifications en projet) de la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, le texte du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, aux fins 1) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et 2) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010, une fiche d'évaluation d'impact,

une fiche financière, ainsi que le texte de la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

Contrairement à ce qui est énoncé dans la lettre de saisine précitée du 11 juin 2013, le dossier communiqué au Conseil d'Etat ne comportait pas de mise en parallèle des dispositions de la directive 2011/76/UE et de celles du projet de loi.

La lettre de saisine faisait encore état de la consultation de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre d'agriculture. Or, au moment de l'adoption du présent avis aucune des prises de position en question n'est encore parvenue au Conseil d'Etat.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet comporte deux volets: elle prévoit, d'une part, l'approbation formelle du protocole précité du 21 octobre 2010, conformément aux exigences de l'article 37 de la Constitution, et elle comporte, d'autre part, les modifications à apporter à la loi précitée du 24 février 1995 rendues nécessaires par l'obligation de transposer la directive 2011/76/UE et d'aligner aux nouvelles exigences européennes le droit national. Les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 2 du projet de loi introduisent en outre des modifications à la législation existante qui ne découlent pas directement ni du protocole à approuver ni de la directive à transposer, mais qui sont conditionnées par des considérations d'opportunité.

La directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures avait donné suite à l'accord trouvé en 1994 entre les Etats membres de l'Union européenne qui ne prévoient pas de péage routier pour les poids lourds, d'introduire un système de tarification pour l'utilisation de certains axes routiers par ces unités de transport. Ce système est fondé sur l'établissement et l'utilisation obligatoire de vignettes, dites „eurovignettes“, pour compte des poids lourds circulant sur les parties des réseaux routiers des parties contractantes identifiées comme n'étant accessibles aux véhicules et ensembles de véhicules d'une masse maximale autorisée d'au moins 12 tonnes qu'à condition d'avoir payé ladite taxe. Cet accord prévoit en outre la création d'une base de données centrale permettant de verser au profit du trésor public des parties contractantes le produit de la vente des eurovignettes selon les modalités de partage prévues à ces fins.

La directive de 1999 confirme notamment le droit des Etats membres qui ne connaissent pas le péage routier de participer au système „eurovignette“ et de pratiquer la tarification y prévue en lieu et place du péage appliqué ailleurs.

L'accord du 9 février 1994 avait été signé par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas et le Luxembourg. Par un protocole signé le 18 septembre 1997 entre les pays précités et la Suède, cette dernière a adhéré à l'accord. Suite au retrait de l'Allemagne du système de l'eurovignette, l'accord de 1994 a été adapté en conséquence par le protocole déjà cité du 21 octobre 2010.

Le taux de participation au produit du droit d'usage prélevé au moyen de la vente des eurovignettes a évolué au rythme de l'adhésion de la Suède et de la sortie de l'Allemagne. Au tout début de l'application de l'accord, le Luxembourg obtenait 1%; suite à l'adhésion suédoise, ce taux fut réduit à 0,97% des recettes communes pour être refixé à 3,14% suite au départ de l'Allemagne.

Hormis l'obligation de régler les conséquences de la sortie de l'Allemagne du système de l'eurovignette, le protocole du 21 octobre 2010 prend soin de formaliser en outre la possibilité pour les transporteurs routiers ou leur personnel de conduite d'acquérir l'eurovignette par voie électronique, sans plus devoir se procurer celle-ci sous forme papier à un des points de vente ouverts à cet effet. Il en devient également possible de contrôler en ligne le règlement de la taxe sans plus avoir à cet effet besoin d'arrêter des véhicules en cours de route.

Quant à la directive 2011/76/UE à transposer, celle-ci prévoit une nouvelle définition des véhicules dont la circulation sur les routes désignées dans le système „eurovignette“ est sujette au paiement de la taxe.

Le Conseil d'Etat note que la directive (cf. article 1er, point 1, sous d)) vise tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes, mais autorise les Etats membres à n'appliquer le péage, voire le droit d'usage qu'à des véhicules d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus (cf. article 1er, point 2). Il est

constaté au passage que la directive européenne et l'accord préfèrent à la notion de masse maximale autorisée, généralement appliquée dans les directives ayant trait à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers, les termes „poids total en charge autorisé“. Par ailleurs, l'accord vise les véhicules „[prévus] ou exclusivement [utilisés]“ pour le transport par route de marchandises, tandis que la directive est censée s'appliquer en général aux véhicules „[prévus] ou [utilisés] pour le transport par route de marchandises“. Les propriétaires ou conducteurs d'unités de transport d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus conçues pour le transport de choses par route ou servant à ces fins (que leur utilisation pour le transport de fret soit exclusive ou non) devront dès lors toujours payer le droit d'usage en vertu de la directive, mais en seraient exemptés selon l'accord s'ils établissaient que leurs véhicules ne servent pas exclusivement au transport de marchandises.

Le Conseil d'Etat voudrait encore relever un autre problème d'interprétation qui a trait à la définition du véhicule. En effet, dans la directive et dans l'accord, il est question de „véhicules à moteur“ et d'„ensembles de véhicules articulés“. La réglementation luxembourgeoise fait la différence pour les unités de transport composées d'un véhicule tracteur et d'un véhicule remorqué (ensembles de véhicules couplés) entre les trains routiers, composés d'un camion et d'une remorque, et les véhicules articulés, formés par un tracteur et une semi-remorque accouplée, (cf. arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, article 2, définition sous 2.13.). A cet égard, une mise au diapason européen de la terminologie nationale semble de mise.

Enfin, le Conseil d'Etat a noté que les auteurs du projet de loi lui sauraient gré d'accorder un traitement prioritaire au dossier sous examen, alors que l'article 2 de la directive enjoint aux Etats membres d'en assurer la transposition au plus tard pour le 16 octobre 2013. Il constate que les mêmes auteurs ont mis, à compter de la publication de la directive, non moins de vingt mois pour soumettre leur copie au Conseil d'Etat. En outre, ils ont omis de joindre un tableau de correspondance digne de son nom, qui aurait singulièrement simplifié le travail de vérification de la conformité du texte aux dispositions de la directive à transposer.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Intitulé

Au point 1 de l'intitulé, le Conseil d'Etat propose d'écrire, en utilisant la forme du masculin, l'adjectif se référant au mot „protocole“, „fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010“. En outre, ce bout de phrase ne doit pas être intégré sous le point b), mais il faut disposer le texte en sorte à ce qu'il fasse ressortir que l'expression vise le protocole dont question en introduction du point 1.

Il y a en outre lieu d'intervertir les points 2 et 3 en vue d'évoquer d'abord la transposition de la directive 2011/76/UE et ensuite seulement le texte normatif national à modifier.

Au niveau de la ponctuation, il échet de terminer le texte du point 2 par un point-virgule.

Article 1er

L'observation formulée à l'endroit du point 1 de l'intitulé vaut également pour le libellé de l'article 1er.

Il y a lieu d'écrire *in fine* de la phrase qui forme cet article „fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010“.

Article 2

Le Conseil d'Etat note que pour ce qui est de la nouvelle définition du terme „véhicule“ proposée sous le point 1, les auteurs du projet de loi ont opté pour le texte de la directive tout en mettant à profit, conformément à ce que prévoit le protocole du 21 octobre 2010, la possibilité de l'article 7 nouveau de la directive 1999/62/CE précitée d'exclure les „véhicules d'un poids [total maximal en charge] inférieur à 12 tonnes“. Le Conseil d'Etat admet que le Luxembourg a, tout comme les autres parties contractantes de l'accord de 1994, informé la Commission européenne de cette option, tout en communiquant à celle-ci les motifs de ce choix, comme prévu au paragraphe 5 dudit article de la directive.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat renvoie à ses considérations générales concernant la façon de déterminer les unités de transport dont la circulation est sujette au paiement de l'eurovignette.

Aux termes du commentaire des articles qui utilise de façon incorrecte le terme „paragraphes“ pour désigner les points de l'article 2 sous examen, le point 2 reprendrait „la catégorisation des véhicules“ selon les normes EURO, telles qu'inscrites dans l'annexe 0 de la directive. Le Conseil d'Etat estime que les auteurs ont visé la nouvelle annexe IIIter de la directive 1999/62/CE, introduite par l'annexe de la directive 2011/76/UE.

Quant aux sigles utilisés pour désigner les catégories de véhicules selon la pollution atmosphérique générée par leurs gaz d'émission, le Conseil d'Etat s'interroge sur l'intérêt de dénommer la classe „EURO 0“, en plus „NON-EURO“, contrairement à ce que prévoient les directives européennes, même si cette dernière description est encore utilisée dans l'accord de 1994. Les auteurs restent en outre muets sur les motifs qui les ont empêchés d'évoquer la classe „EURO VI“, dont les normes techniques sont certes seulement obligatoires pour les véhicules mis en circulation à partir de 2018, mais néanmoins susceptibles d'être respectées par des véhicules construits bien avant. Le Conseil d'Etat se demande encore, faute d'explications afférentes fournies dans le cadre du dossier lui soumis, quel peut être l'intérêt de l'abréviation „VRE“ et de sa consécration dans un texte de loi.

Le point 3 ne donne pas lieu à observation.

Le point 4 est redondant par rapport au texte que l'article 5 du protocole entend conférer à l'article 9 de l'accord de 1994. En vertu de la théorie moniste du droit qui voit dans l'ordre juridique un tout homogène¹, il est superfétatoire de reprendre dans une norme de droit interne des dispositions auxquelles le Luxembourg est lié sur le plan international.

Aussi le Conseil d'Etat recommande-t-il d'écrire au paragraphe 1er de l'article 5 de la loi modifiée du 24 février 1995, où il y a lieu de faire abstraction de l'alinéa 2:

„(1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.“

Au paragraphe 3, il y a lieu de libeller comme suit le nouveau texte à prévoir:

„(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1er.

En cas d'exemption ...“

Le point 5 du projet de loi sous examen est à modifier en conséquence.

En ce qui concerne les points 6 et 7, il est prévu de sanctionner les infractions aux dispositions de la loi du 24 février 1995 non plus comme contraventions, mais comme délits en remplaçant l'amende de 25 à 500 euros par une amende de 250 à 5.000 euros. Cette innovation est motivée par les auteurs par le fait que les amendes actuellement appliquées ne seraient plus dissuasives. Le Conseil d'Etat aurait apprécié que les auteurs du projet de loi eussent établi un tableau comparatif des amendes appliquées dans les autres Etats signataires de l'accord de 1994, en vue d'étayer leur crainte.

Il rappelle encore que suite à la correctionnalisation de l'amende, le recours à l'avertissement taxé ne sera plus possible, alors que cette transaction se limite aux seules contraventions. Par ailleurs, l'absence future de document papier pour établir le paiement de la taxe fera qu'à l'avenir la contravention du défaut de pouvoir présenter la vignette deviendra sans objet.

Enfin, le Conseil d'Etat note qu'aux termes de l'article 26 du Code pénal, et abstraction faite de l'amende pour contravention grave prévue notamment par l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, l'amende en matière de police est de 25 euros au moins et de 250 euros au plus, et qu'en vertu de l'article 16 du même code le montant minimal de l'amende correctionnelle est de 251 euros. Il convient d'en tenir compte en fixant l'amende correctionnelle nouvellement à prévoir dans la loi de 1995 à au moins 251 (et non 250) euros.

Le Conseil d'Etat demande de supprimer l'intégralité de l'alinéa 2 de l'article 7 de la loi précitée du 24 février 1995.

En effet, même si l'article 26 du Code pénal admet des dérogations au principe que le montant maximal de l'amende de police est plafonné à 250 euros, la cohérence du droit pénal et l'organisation des sanctions pécuniaires qu'il comporte s'opposent au cavalier législatif que les auteurs du projet de loi entendent introduire par la petite porte.

¹ Cf. Pierre Pescatore, Introduction à la science du droit, Office des imprimés de l'Etat, Luxembourg, 1960, p. 34.

Ce manque de cohérence est en effet difficilement conciliable avec la structure générale des sanctions pénales applicables en matière de législation sur les transports routiers.

Au regard de l'observation formulée à l'endroit du point 7, l'article 8 de la loi de 1995 n'a plus de raison d'être, abstraction faite du droit des fonctionnaires de la police et des douanes d'immobiliser une unité de transport pour compte de laquelle le droit d'usage n'aurait pas été acquitté.

Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de rédiger comme suit le point 8 de l'article sous examen:

„8. L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 8.** Indépendamment de l'action pénale les fonctionnaires relevant du cadre policier de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, s'il est constaté que le droit d'usage prévu à l'article 2, paragraphe 1er, n'a pas été payé et que le véhicule n'en est pas exempté en vertu de l'article 3.“

Quant au point 9, le Conseil d'Etat propose de modifier comme suit la phrase introductive:

„9. L'annexe suivante est ajoutée:“.

En ce qui concerne le point 3 de l'annexe, le Conseil d'Etat renvoie aux observations relatives à la terminologie utilisée pour le dénombrement des différents types de véhicules en fonction de leurs émissions nocives. En effet, ces observations valent au même titre pour ledit point 3.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 septembre 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6579/02

N° 6579²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2012-2013

PROJET DE LOI

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(26.9.2013)

Par sa lettre du 6 juin 2013, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le présent projet de loi a pour objet d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, et de faire les modifications nécessaires à la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Ce protocole vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette à la situation de 2010, c'est-à-dire juridiquement à la directive 1999/62/CE telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2006/38/CE, mais aussi au fait que l'Allemagne a entre-temps quitté le système de l'Eurovignette.

Ainsi, la répartition des recettes, telle qu'appliquée déjà en pratique depuis la sortie de l'Allemagne du système de l'Eurovignette, est inscrite officiellement dans l'Accord par le biais du protocole.

Ce protocole officialise l'„e-vignette“, c'est-à-dire l'Eurovignette électronique ou virtuelle, introduite dès octobre 2008. Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier, ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, le droit d'usage peut être payé par Internet et les agents de contrôle des cinq pays Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé.

Après analyse des articles, la Chambre des Métiers n'a pas d'objections à formuler et peut marquer son accord au présent projet de loi.

Luxembourg, le 26 septembre 2013

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,

Paul ENSCH

Le Président,

Roland KUHN

6579/03

N° 6579³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013

PROJET DE LOI

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(9.10.2013)

Le projet de loi sous avis a pour objet:

- d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds;
- de modifier la loi modifiée du 24 février 1995 concernant la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds; et
- de transposer la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

En 1994 était mis en place sur la base d'un accord (dit „eurovignette“), un droit d'usage pour l'utilisation des autoroutes dans 5 Etats (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas) par les

véhicules utilitaires lourds. Cet accord résultait de la directive n° 93/89 d'octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures. Par un protocole de 1997, la Suède adhéra à l'accord „eurovignette“, qui vit toutefois l'Allemagne en sortir en 2005 pour adopter un système de taxation au kilomètre parcouru.

Le projet de loi sous avis actualise l'accord „eurovignette“ à la situation actuelle¹, officialise l'e-vignette² qui permet à un conducteur de s'acquitter du droit d'usage via internet, précise la définition des „véhicules³“ concernés par les droits d'usage et les pénalités⁴ encourues par les contrevenants.

En ce sens, le projet de loi sous avis reprend en donnant force de loi à un ensemble de pratiques déjà en vigueur en plus de transposer les dispositions de la directive 2011/76/UE précitée.

Si la Chambre de Commerce salue l'augmentation des amendes en cas d'infraction de 25-500 EUR à 250-5.000 EUR, montants qui par leur importance auront un caractère dissuasif et participeront à corriger les distorsions de concurrence entre les fraudeurs et ceux qui s'acquittent de la contribution „eurovignette“; elle signale néanmoins que le montant minimal, de 250 EUR, retenu afin de sanctionner le conducteur qui – pour une raison non intentionnelle – n'aurait pas une copie conforme de la vignette à bord du véhicule semble être excessif.

Aussi la Chambre de Commerce attire-t-elle l'attention du législateur sur la nécessité de s'interroger sur la pertinence même d'un accord „eurovignette“ aussi étendu. En effet, avec la sortie de l'Allemagne en 2005, l'accord „eurovignette“ concerne désormais deux ensembles de pays (le BENELUX d'une part, le Danemark et la Suède d'autre part) séparés par l'Allemagne. Par conséquent, dans une logique de régionalisation, il pourrait être opportun, du point de vue luxembourgeois, de recentrer l'accord sur le seul BENELUX.

*

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

1 Sortie de l'Allemagne, nouvelle clé de répartition pour les recettes.

2 Qui existe depuis 2008.

3 Il s'agit d'un véhicule à moteur ou d'un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.

4 De 250 à 5.000 EUR.

6579/04

N° 6579⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(12.3.2014)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente; M. Gilles BAUM, Rapporteur; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 10 juin 2013 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 24 septembre 2013.

Les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre de commerce ont été émis respectivement le 26 septembre 2013 et le 9 octobre 2013.

Le 19 juin 2013, la Commission du Développement durable a désigné M. Ali Kaes comme rapporteur du projet de loi. En date du 10 février 2014, M. Gilles Baum a été nommé rapporteur en remplacement de l'ancien rapporteur.

Le 26 février 2014, la Commission a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat. Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 12 mars 2014.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES ET OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a pour objet:

- d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds;
- de transposer la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- de modifier la loi modifiée du 24 février 1995 concernant la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds.

Le protocole précité vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette au fait que l'Allemagne a quitté le système de l'Eurovignette. En effet, a été mis en place en 1994 entre 5 Etats (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg et Pays-Bas) un droit d'usage pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules utilitaires lourds. Alors que la Suède s'est jointe à cet accord en 1997, l'Allemagne en est sortie en 2005. Le projet de loi actualise donc cet accord à la situation actuelle, réglant les conséquences de la sortie de l'Allemagne, notamment en la matière de la distribution des recettes communes.

Le protocole officialise par ailleurs l'„e-vignette“, c'est-à-dire l'Eurovignette électronique. Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier (www.eurovignettes.eu), ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, les agents de contrôle des cinq pays membres du système Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé. Cette modification amène elle-aussi une simplification administrative et rend plus efficace le contrôle sur le terrain. En ce qui concerne les amendes en cas d'infraction, le projet de loi adapte leur montant de 25-500 EUR à 250-5.000 EUR à des fins dissuasives.

Depuis la signature du protocole précité, la directive 2011/76/UE a été adoptée. Il convient de tenir compte des modifications contenues dans cette directive et notamment de la nouvelle définition du „véhicule“. Le projet de loi sous rubrique a donc également pour objet d'apporter des modifications à la loi précitée du 24 février 1995 rendues nécessaires par l'obligation de transposer la directive 2011/76/UE et d'aligner aux nouvelles exigences européennes le droit national. Les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 2 du projet de loi introduisent en outre des modifications à la législation existante qui ne découlent pas directement ni du protocole à approuver ni de la directive à transposer, mais qui sont conditionnées par des considérations d'opportunité.

En ce qui concerne les implications financières, le projet de loi n'a pas d'influence sur les recettes ni les dépenses de l'Etat. Tandis que l'e-vignette a remplacé la vignette papier dès fin 2008, le travail est effectué par le même personnel de l'Administration des Douanes et Accises qu'auparavant. Il n'y a donc pas de besoins supplémentaires ni en personnel, ni en matériel informatique.

*

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

Dans son avis, le Conseil d'Etat donne des explications au sujet de la nécessité du projet de loi sous avis et formule des commentaires au sujet des différents articles. Les propositions du Conseil d'Etat sont reprises dans les commentaires des articles (p. 3-11).

La Chambre des métiers n'a pas d'objections à formuler au sujet du projet de loi sous avis et y marque son accord.

La Chambre de commerce met en avant deux remarques. Premièrement, elle signale qu'elle juge que le montant minimal de l'amende de 250 EUR est excessif. Cette observation est faite devant le scénario où le conducteur ne peut pas présenter une copie conforme de la vignette à bord de son véhicule pour une raison non intentionnelle. Deuxièmement, elle attire l'attention sur la nécessité de s'interroger sur la pertinence d'un système Eurovignette aussi étendu après la sortie de l'accord de l'Allemagne. Elle propose la possibilité de recentrer l'accord sur le territoire du BENELUX.

*

IV. COMMENTAIRES DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Intitulé

Dans son avis du 24 septembre 2013, le Conseil d'Etat propose d'écrire au point 1 „fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010“, en disposant le texte en sorte à ce qu'il fasse ressortir que l'expression vise le protocole en question. De plus, le Conseil d'Etat propose d'invertir les points 2 et 3 en vue d'évoquer d'abord la transposition de la directive 2011/76/UE et ensuite seulement le texte normatif national à modifier. La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que l'intitulé du projet de loi se lira dorénavant comme suit:

Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Article 1er

L'article 1er a pour objet d'approuver le protocole du 21 octobre 2010 et, dans sa version initiale, se lit comme suit:

Art. 1er. *Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010.*

Le Conseil d'Etat répète ses observations relatives au point 1 de l'intitulé et notamment la formulation du bout de phrase *in fine* de ce point. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de rédiger comme suit l'article 1er:

Art. 1er. *Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux*

fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Article 2

Cet article modifie la loi précitée du 24 février 1995 pour l'adapter, d'une part, au dernier protocole à l'Accord et, d'autre part, à la législation communautaire actuelle. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 2. *La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit:*

1. *A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant:*

„ „véhicule“, un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. “

2. *Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant:*

„véhicule de la catégorie „EURO 0“ ou encore „NON-EURO“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. “

3. *A l'article 4, la référence „prévues par la directive 88/77/CEE modifiée“ est supprimée.*

4. *A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante:*

„(1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu.

Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté. “

5. *Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante:*

„(3) Les agents chargés de l'exécution de la présente loi contrôlent l'acquiescement valable du droit d'usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. “

6. *A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.*

7. *A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.*

8. *L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante:*

„Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. “

9. *Il est ajouté l'annexe suivante:*

„ANNEXE

Limites d'émissions**1. Véhicule „EURO 0“**

<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules „EURO I“/„EURO II“

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>
Véhicule „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„VRE“

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes⁽¹⁾:

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>	<i>Gaz d'échappement m⁻¹</i>
Véhicule „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule „VRE“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹.

Le point 1 introduit une nouvelle définition pour le terme „véhicule“. Cette définition est reprise de la directive 2011/76/UE avec la différence que la MMA (masse maximale autorisée) est de 12 tonnes ou plus au lieu de 3,5 tonnes dans la directive. Les pays membres du système Eurovignette ont en effet décidé de faire application de l'article 7, paragraphe 5, de la directive qui donne la possibilité de laisser la limite d'application du droit d'usage à une MMA de 12 tonnes pour des raisons notamment de frais administratifs trop élevés, mais aussi de problèmes de contrôles et de charges administratives. A noter que le Luxembourg a, tout comme les autres parties contractantes de l'accord de 1994, informé la Commission européenne de cette option, tout en communiquant à celle-ci les motifs de ce choix.

La différence par rapport à l'ancienne définition de la loi modifiée du 24 février 1995 est que la nouvelle définition vise tous les véhicules „prévus ou utilisés“ pour le transport par route de marchandises, tandis que l'ancienne définition visait uniquement les véhicules „qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises“, c'est-à-dire „prévus“ pour le transport de marchandises par route. Par l'utilisation de véhicules qui n'étaient pas destinés exclusivement au transport de marchandises, il était possible d'échapper à l'obligation de devoir payer le droit d'usage.

Le Conseil d'Etat soulève que la directive 2011/76/CE et le protocole du 21 octobre 2010 utilisent parfois d'autres expressions que celles normalement utilisées par la législation luxembourgeoise et propose une mise au diapason européen de la terminologie nationale. Les responsables gouvernementaux expliquent aux membres de la commission parlementaire que cette mise au diapason impliquerait des modifications tant aux textes formant le „Code de la Route“ (loi modifiée du 14 février 1955 et

arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955) qu'à un certain nombre d'autres règlements grand-ducaux, règlements ministériels, etc. ayant trait à la matière du Code de la Route. Outre les expressions relevées par le Conseil d'Etat, il existe probablement d'autres expressions nationales différant plus ou moins d'expressions utilisées par la législation communautaire. Or, l'objet du présent projet de loi n'est pas la mise au diapason européen des expressions utilisées dans le domaine du Code de la Route. Dès lors, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la proposition de la Haute Corporation et d'utiliser dans le présent projet de loi les expressions normalement utilisées au niveau national afin de maintenir une cohérence avec les textes luxembourgeois.

Les points 2 et 3 prévoient une nouvelle définition des véhicules, reprenant la catégorisation des véhicules selon les normes EURO de la nouvelle annexe III^{ter} de la directive 1999/62/CE, introduite par l'annexe de la directive 2011/76/UE. Si le point 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, le point 2 engendre de sa part des interrogations quant aux sigles utilisés pour désigner les catégories de véhicules selon la pollution atmosphérique générée par leurs gaz d'émission. Ainsi, la Haute Corporation s'interroge sur:

- l'intérêt de dénommer la classe „EURO 0“, en plus „NON-EURO“, contrairement à ce que prévoient les directives européennes. Cette dernière expression n'étant aujourd'hui effectivement plus utilisée, les membres de la Commission du Développement durable décident de la supprimer tel que le Conseil d'Etat le laisse sous-entendre;
- les raisons pour lesquelles les auteurs du projet n'évoquent pas la classe „EURO VI“, dont les normes techniques sont certes seulement obligatoires pour les véhicules mis en circulation à partir de 2018, mais néanmoins susceptibles d'être respectées par des véhicules construits bien avant. Les auteurs du projet de loi expliquent aux membres de la commission parlementaire que la classe „EURO VI“ n'est pas reprise dans le texte, car elle ne figure pas dans l'annexe susmentionnée de la directive;
- l'intérêt de l'abréviation „VRE“ („véhicule plus respectueux de l'environnement“). Cette catégorie de véhicules est proche de, mais pas identique, à la classe „EURO V“. Il convient donc de la maintenir dans le texte, notamment parce qu'elle est mentionnée dans l'annexe III^{ter} de la directive.

Les points 4 et 5 ont pour objet de modifier l'article 5 de la loi précitée du 24 février 1995 afin de tenir compte du fait que, suite à l'introduction de la vignette électronique, il n'est plus procédé à l'établissement de vignettes papier. Le nouveau paragraphe 1 de l'article 5 reflète la nouvelle procédure, tandis que le paragraphe 3 concerne le contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que le point 4 est redondant par rapport au texte que l'article 5 du protocole entend conférer à l'article 9 de l'accord de 1994. Il estime qu'en vertu de la théorie moniste du droit qui voit dans l'ordre juridique un tout homogène, il est superfétatoire de reprendre dans une norme de droit interne des dispositions auxquelles le Luxembourg est lié sur le plan international. Dès lors le Conseil d'Etat propose les formulations suivantes pour les paragraphes 1 et 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 24 février 1995:

„(1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.“

„(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1er.

En cas d'exemption ...“

Les membres de la Commission décident de suivre les propositions du Conseil d'Etat.

Les points 6 et 7 prévoient de sanctionner les infractions aux dispositions de la loi du 24 février 1995 non plus comme contraventions, mais comme délits en remplaçant l'amende de 25 à 500 euros par une amende de 250 à 5.000 euros. Cette innovation est motivée par le fait que les amendes actuellement appliquées ne sont plus dissuasives.

Tout en regrettant que les auteurs du projet de loi n'aient pas établi un tableau comparatif des amendes appliquées dans les autres Etats signataires de l'accord de 1994 en vue d'étayer leur point de vue, le Conseil d'Etat propose de correctionnaliser les peines en relevant le montant minimal de l'amende de 250 euros à 251 euros et en supprimant l'intégralité de l'alinéa 2 de l'article 7 de la loi du 24 février 1995 qui définit l'amende comme amende de police.

S'agissant d'une question d'opportunité et non de légalité, la Commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point, mais de laisser le texte initialement proposé en l'état. En effet, même si l'article 26 du Code pénal dispose que l'amende de police est de 25 à 250 euros, il dispose également qu'une loi spéciale peut prévoir des montants inférieurs à 25 euros ou supérieurs à 250 euros. Le Conseil d'Etat le mentionne d'ailleurs lui-même dans son avis. A ce sujet, il convient de relever qu'il existe d'autres textes légaux que le seul article 7 de la loi du 14 février 1955 invoqué par le Conseil d'Etat, qui prévoient des amendes de police supérieures à 250 euros. Ainsi par exemple, cette même loi du 14 février 1955 dans son article 4bis, paragraphe 6 (500 euros), la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, sous sa forme actuelle (art. 7: 500 euros), la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (art. 24: 500 euros), la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics (art. 8: 500 euros) ou encore la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers (art. 9: 500 euros), pour en rester au domaine routier.

Par ailleurs, une correctionnalisation des peines, telle que proposée par le Conseil d'Etat, aurait comme conséquence d'ajouter encore à la surcharge des tribunaux. Il convient donc de maintenir la classification des infractions comme contraventions (et par conséquent aussi l'avertissement taxé de 250 euros déjà actuellement en place). Le fait de devoir payer immédiatement lorsque l'infraction est constatée, a un grand effet dissuasif. Par contre, une sanction prononcée par un tribunal des mois, voire des années après le constat de l'infraction risque d'encourager les entreprises et chauffeurs de commettre des infractions, alors qu'il sera difficile de faire exécuter les sanctions à l'égard des entreprises et chauffeurs étrangers.

A titre d'information, l'on peut mentionner que la Belgique applique des amendes comprises entre 250 et 4.650 euros et les Pays-Bas des amendes administratives de 246 euros par infraction constatée avec un plafond de 4.920 euros. La nouvelle fourchette d'amendes s'aligne donc aux amendes en place dans les deux autres pays Benelux.

Dans le contexte de l'échange de vues relatif aux sanctions des infractions, la question de la responsabilité partagée entre l'employeur et le chauffeur est également évoquée. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, cette problématique devrait être clarifiée.

Le point 8 se propose de compléter l'article 8 de la loi de 1995 par un nouvel alinéa à ajouter *in fine* et donnant la possibilité aux agents de contrôle d'immobiliser les véhicules si le chauffeur ne paye ni l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner.

Au regard de l'observation formulée à l'endroit du point 7, le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la loi de 1995 n'a plus de raison d'être, abstraction faite du droit des fonctionnaires de la police et des douanes d'immobiliser une unité de transport pour compte de laquelle le droit d'usage n'aurait pas été acquitté. Aussi propose-t-il de rédiger comme suit le point 8 de l'article 2:

8. *L'article 8 est remplacé par le texte suivant:*

„Art. 8. Indépendamment de l'action pénale les fonctionnaires relevant du cadre policier de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, s'il est constaté que le droit d'usage prévu à l'article 2, paragraphe 1er, n'a pas été payé et que le véhicule n'en est pas exempté en vertu de l'article 3.“

Etant donné que la commission parlementaire a décidé de laisser les points 6 et 7 en l'état, tel doit également être le cas pour le point 8.

Le point 9 prévoit d'ajouter une annexe à la loi de 1995. L'annexe 0 de la directive modifiée 1999/62/CE est reprise à des fins de transposition et pour compléter la définition proposée pour le nouveau quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2. Le Conseil d'Etat propose de modifier comme suit la phrase introductive:

9. *L'annexe suivante est ajoutée:*

La Commission suit le Conseil d'Etat dans sa proposition.

En ce qui concerne le point 3 de l'annexe, le Conseil d'Etat renvoie aux observations relatives à la terminologie utilisée pour le dénombrement des différents types de véhicules en fonction de leurs

émissions nocives. En effet, ces observations valent au même titre pour ledit point 3. Ici, la commission parlementaire rappelle ses observations énoncées sous l'article 2, point 2, ci-avant.

A la lumière de ce qui précède, l'article 2 du projet de loi se lira comme suit:

Art. 2. *La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit:*

1. *A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant:*

„véhicule“, un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.“

2. *Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant:*

„véhicule de la catégorie „EURO 0“ ~~ou encore „NON-EURO“~~, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.“

3. *A l'article 4, la référence „prévues par la directive 88/77/CEE modifiée“ est supprimée.*

4. *A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante:*

„(1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.“

5. *Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante:*

„(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2.“

6. *A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.*

7. *A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.*

8. *L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante:*

„Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.“

9. *L'annexe suivante est ajoutée:*

„ANNEXE

Limites d'émissions

1. Véhicule „EURO 0“

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules „EURO I“, „EURO II“

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes⁽¹⁾:

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>	<i>Gaz d'échappement m⁻¹</i>
Véhicule „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule „VRE“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

PROJET DE LOI

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage,
 fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Art. 1er. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant

la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Art. 2. La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit:

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant:
„véhicule“, un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.“
2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant:
„véhicule de la catégorie „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.“
3. A l'article 4, la référence „prévues par la directive 88/77/CEE modifiée“ est supprimée.
4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante:
„(1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.“
5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante:
„(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1.
En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2.“
6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.
7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.
8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante:
„Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.“
9. L'annexe suivante est ajoutée:

„ANNEXE

Limites d'émissions

1. Véhicule „EURO 0“

<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules „EURO I“, „EURO II“

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>
Véhicule „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „VRE“

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes⁽¹⁾:

	<i>Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh</i>	<i>Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh</i>	<i>Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh</i>	<i>Masse des particules (PT) g/kWh</i>	<i>Gaz d'échappement m⁻¹</i>
Véhicule „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule „VRE“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

(1) Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

(2) 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹. “

Luxembourg, le 12 mars 2014

Le Rapporteur,
Gilles BAUM

La Présidente,
Josée LORSCHÉ

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6579

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 19/03/2014 18:05:46
 Scrutin: 7
 Vote: PL 6579 Eurovignette
 Description: Projet de loi 6579

Président: M. Di_Bartolomeo Mars
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	0	0	53
Procuration:	5	0	0	5
Total:	60	0	0	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Kox Henri	Abst	Oui	Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	
Mme Wecklen Clémentine	Oui		M. Adam Claude	Oui	(M. Kox)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Frieden Luc	Oui	(Mme Arendt Nancy)
M. Gloden Léon	Oui		M. Halsdorf Jean-Marie	Oui	
Mme Hansen Martine	Oui		Mme Hetto-Gaasch Franç	Oui	(M. Mosar Laurent)
M. Juncker Jean-Claude	Oui	(M. Wiseler Claude)	M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		M. Meyers Paul-Henri	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Oberweis Marcel	Oui		M. Roth Gilles	Oui	
M. Schank Marco	Oui		M. Spautz Marc	Oui	
M. Wilmes Serge	Oui		M. Wiseler Claude	Oui	
M. Wolter Michel	Oui				
LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
M. Bodry Alex	Oui		Mme Bofferding Taina	Oui	
Mme Burton Tess	Oui		M. Cruchten Yves	Oui	
Mme Dall'Agnol Claudia	Oui		M. Di_Bartolomeo Mars	Oui	
M. Engel Georges	Oui		M. Fayot Franz	Oui	
M. Haagen Claude	Oui		Mme Hemmen Cécile	Oui	
M. Negri Roger	Oui				
DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Baum Gilles	Oui	
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
Mme Brasseur Anne	Oui		M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Hansen Marc	Oui	
M. Krieps Alexander	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui				
ADR					
M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				
déi Lénk					
M. Turpel Justin	Oui		M. Urbany Serge	Oui	(M. Turpel Justin)

Le Président:

Le Secrétaire général:




Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 19/03/2014 18:05:46
 Scrutin: 7
 Vote: PL 6579 Eurovignette
 Description: Projet de loi 6579

Président: M. Di Bartolomeo Mars
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	5	0	0	5
Total:	60	0	0	60

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

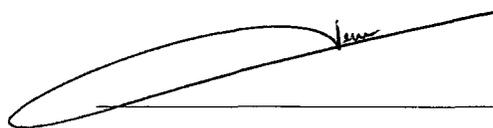
déi gréng

~~M. Adam Claude~~

~~Mme Wickler Christiane~~

Le Président:

Le Secrétaire général:

6579/05

N° 6579⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session extraordinaire 2013-2014

PROJET DE LOI

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

* * *

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

(25.3.2014)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 21 mars 2014 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et

- b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de „paperless vignette“ dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;**
- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;**
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 19 mars 2014 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 24 septembre 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 25 mars 2014.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Pour le Président,
La Vice-Présidente,
Viviane ECKER

09



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 12 mars 2014

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 26 février 2014
2. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
 - Rapportrice : Madame Josée Lorsché
 - Présentation et adoption d'un projet de papier de discussion
 - Elaboration d'un projet de motion
3. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
 - 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994
 - Rapporteur: Monsieur Gilles Baum
 - Présentation et adoption du projet de rapport
4. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)
 - Rapporteur : Monsieur Roger Negri
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Examen des documents européens suivants :

- Documents soumis au contrôle du principe de subsidiarité

COM (2013) 922 : Proposition de règlement du Conseil portant création de l'entreprise commune Shift2Rail

Le délai de huit semaines a déjà pris fin.

COM (2014) 28 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers

Le délai de huit semaines a débuté le 3 février 2014 et prend fin le 31 mars 2014.

- Documents non soumis au contrôle du principe de subsidiarité

COM (2013) 739 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Programme de travail de la Commission pour l'année 2014

COM (2013) 913 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources

6. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, Mme Tess Burton (remplaçant M. Georges Engel), M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, Mme Christiane Wickler, M. Serge Wilmes

M. Alain Disiviscour, M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Jean Leyder, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 26 février 2014

Le projet de procès-verbal de la réunion du 26 février 2014 est approuvé.

2. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame la Présidente-Rapportrice présente le projet de papier de discussion sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat. Pour le détail de ce papier de discussion, il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Ce document est adopté à la majorité des membres présents, le groupe parlementaire CSV s'abstenant. Un représentant du groupe CSV motive cette abstention par le fait que le projet de construction d'infrastructures communes pour les lycées d'Ettelbruck est étroitement lié à la réflexion que le Gouvernement est actuellement en train de mener en ce qui concerne le site sur lequel sera construit le nouveau Lycée technique agricole.

Madame la Présidente-Rapportrice signale qu'elle déposera un projet de motion à l'occasion des débats en séance publique. Elle fait distribuer une ébauche de ce projet de motion sur support papier.

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

3. 6579 Projet de loi

1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;

2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;

3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6579⁴.

Cette présentation ne soulève pas de questions de la part de la Commission et le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les débats en séance plénière.

4. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire (Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne)

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6601².

Cette présentation ne soulève pas de questions de la part de la Commission et le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les débats en séance plénière.

5. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 922 : Proposition de règlement du Conseil portant création de l'entreprise commune *Shift2Rail*

COM (2014) 28 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 en ce qui concerne la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers

COM (2013) 739 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Programme de travail de la Commission pour l'année 2014

COM (2013) 913 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions - Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources

Le document COM (2013) 922 est une proposition de règlement portant création de l'entreprise commune *Shift2Rail*.

En effet, eu égard aux objectifs ambitieux que l'UE s'est fixée dans les domaines du changement climatique, de l'utilisation de l'énergie et de la protection de l'environnement, le secteur ferroviaire sera appelé à absorber, au cours des prochaines décennies, une part plus importante de la demande de transport. Or, le réseau ferroviaire éprouve toujours des difficultés à contester la prédominance du transport routier. Malgré des subventions publiques considérables et des investissements de grande ampleur dans les infrastructures et les produits de haute technologie, la part modale du fret ferroviaire a même diminué au cours des dix dernières années, tandis que la part de marché du transport ferroviaire de voyageurs est restée constante.

L'objectif général est d'harmoniser davantage les efforts de l'UE en matière de Recherche & Innovation (R&I) dans le domaine ferroviaire pour soutenir l'achèvement de l'espace ferroviaire unique européen, tout en accélérant l'adoption par le marché de solutions innovantes, de manière à renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire européen tant par rapport à d'autres modes de transport que par rapport à la concurrence étrangère.

Plus précisément, l'initiative sous rubrique vise à :

- favoriser des investissements ciblés, coordonnés et de long terme pour les activités de R&I de l'Union européenne dans le domaine ferroviaire,

- accroître l'effet de levier du financement de la R&I dans le domaine ferroviaire par l'UE,
- établir des réseaux et des échanges de connaissances durables entre les diverses parties prenantes,
- atténuer les risques liés à l'innovation,
- améliorer la performance opérationnelle et le rapport coût-efficacité de la R&I dans le domaine ferroviaire.

En ce qui concerne le type de la structure créée pour mettre en œuvre les activités de R&I dans le domaine ferroviaire, la Commission propose la mise en place d'un PPP institutionnel (PPPi). Dans le cadre d'un PPPi, la coordination, la programmation et la mise en œuvre des activités de R&I relèveraient de la responsabilité d'une structure administrative unique et spécifique, garantissant une plus grande continuité et une moindre fragmentation des efforts de R&I. Grâce à l'élaboration d'une stratégie à long terme, en étroite coopération avec l'ensemble des acteurs du marché, les projets soutiendront la compétitivité du secteur ferroviaire, tandis que le rôle moteur de la Commission assurera l'harmonisation des programmes de R&I avec les objectifs de l'espace ferroviaire unique européen. La nature stable du PPPi, la définition de droits de propriété intellectuelle clairs et l'engagement ferme de l'UE seront des gages de confiance pour les partenaires publics et privés, suscitant ainsi des niveaux d'investissement plus élevés. L'engagement juridiquement contraignant, de la part de l'industrie, d'investir à hauteur des fonds versés par l'UE garantira un effet de levier direct d'au moins 30% plus élevé qu'avec les autres options. Étant donné que les conditions de participation pourraient être gérées d'une manière souple et transparente, le PPPi serait en mesure d'assurer une large participation des parties prenantes et une approche ciblée à l'égard des PME.

*

Le document COM (2014) 28 est une proposition de règlement modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 et ayant pour objet d'introduire dans ces deux règlements un certain nombre d'amendements concernant la réduction des émissions polluantes des véhicules routiers. Il met l'accent sur les domaines dans lesquels des défaillances du marché et de la réglementation empêchent d'aborder les grands défis dans le contexte de la qualité de l'air de l'UE. Plus précisément, la proposition de règlement poursuit les mesures suivantes :

- assurer que les nouveaux véhicules à moteur soient équipés de systèmes aidant le conducteur à adopter un style de conduite éco-efficace là où des économies potentielles de carburant ne sont pas entièrement exploitées ;
- éviter que les limites de NH3 adoptées pour tous les véhicules lourds ne fassent obstacle à l'adoption par le marché de certains véhicules à allumage commandé ;
- résoudre le problème lié à la nécessité d'une double certification coûteuse des émissions et éliminer ainsi des frais superflus de mise en conformité ;
- permettre à la Commission de proposer des limites d'émission à basse température actualisées au moyen d'actes délégués en cas de nécessité avérée ;
- permettre à la Commission de proposer une limite séparée pour les émissions de NO2 des véhicules légers en cas de nécessité avérée ;
- permettre à la Commission de proposer la déréglementation des émissions de méthane au moyen d'un acte délégué en cas de nécessité avérée et pour autant que les émissions de méthane soient incluses en tant qu'émissions d'équivalent CO2 en application du règlement sur les émissions de CO2 des véhicules à moteur.

*

Les documents COM (2013) 739 et COM (2013) 913 seront examinés au cours d'une prochaine réunion.

6. **Divers**

A la demande de Monsieur Marc Lies, une discussion relative à la réalisation des modules « Sud », « Nord » et « Centre » de la nouvelle route nationale N3 sera organisée au cours d'une prochaine réunion.

Le groupe politique *déi gréng* propose le retrait du rôle des affaires du débat d'orientation pour une vision de développement durable pour le Luxembourg.

Luxembourg, le 12 mars 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

08



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 26 février 2014

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 29 janvier 2014 et des 5 et 10 février 2014
2. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
 - 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
 - Rapporteur: Monsieur Gilles Baum
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
 - Rapporteur: Monsieur Roger Negri
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. Présentation du projet de construction du centre pénitentiaire "Uerschterhaff" à Sanem (demande du groupe politique chrétien-social - CSV du 30 janvier 2014)
5. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Marco Schank, M. Justin Turpel, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert, observatrice

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Alain Disiviscour, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, Mme Amandine Tockert, de l'Administration des bâtiments publics

M. Henri Werdel, de la Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 29 janvier 2014 et des 5 et 10 février 2014

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 6579 Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010;**
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;**
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE**

relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Le projet de loi 6579 a pour objet :

- d'approuver le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds ;
- de transposer la directive 2011/76/UE du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- de modifier la loi modifiée du 24 février 1995 concernant la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds.

Le protocole précité vise notamment à actualiser l'Accord Eurovignette au fait que l'Allemagne a quitté le système de l'Eurovignette. Le protocole officialise par ailleurs l'„e-vignette“, c'est-à-dire l'Eurovignette électronique. Avec l'e-vignette il n'est plus nécessaire pour le transporteur ou son chauffeur de se déplacer physiquement dans un point de vente pour acquérir une vignette papier, ce qui constitue une simplification administrative majeure. Désormais, le droit d'usage peut être payé par Internet et les agents de contrôle des cinq pays membres du système Eurovignette peuvent contrôler en ligne si le droit d'usage est payé.

Depuis la signature du protocole précité, la directive 2011/76/UE a été adoptée. Il convient de tenir compte des modifications contenues dans cette directive et notamment de la nouvelle définition du „véhicule“. Le projet de loi sous rubrique a donc également pour objet d'apporter des modifications à la loi précitée du 24 février 1995 rendues nécessaires par l'obligation de transposer la directive 2011/76/UE et d'aligner aux nouvelles exigences européennes le droit national. Les paragraphes 6, 7 et 8 de l'article 2 du projet de loi introduisent en outre des modifications à la législation existante qui ne découlent pas directement ni du protocole à approuver ni de la directive à transposer, mais qui sont conditionnées par des considérations d'opportunité.

Examen des articles

Intitulé

Dans son avis du 24 septembre 2013, le Conseil d'Etat propose d'écrire au point 1 « fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 », en disposant le texte en sorte à ce qu'il fasse ressortir que l'expression vise le protocole en question. De plus, le Conseil d'Etat propose d'intervertir les points 2 et 3 en vue d'évoquer d'abord la transposition de la directive 2011/76/UE et ensuite seulement le texte normatif national à modifier. La commission parlementaire fait siennes ces suggestions, de telle sorte que l'intitulé du projet de loi se lira dorénavant comme suit :

Projet de loi

- 1) *portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins*
 - a) *de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et*
 - b) *de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système*

de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage,

fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;

- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures ;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet d'approuver le protocole du 21 octobre 2010 et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 1er. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Le Conseil d'Etat répète ses observations relatives au point 1 de l'intitulé et notamment la formulation du bout de phrase *in fine* de ce point. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de rédiger comme suit l'article 1^{er} :

Art. 1^{er}. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Article 2

Cet article modifie la loi précitée du 24 février 1995 pour l'adapter, d'une part, au dernier protocole à l'Accord et, d'autre part, à la législation communautaire actuelle. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit :

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant :

« « véhicule », un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. »

2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant :

« véhicule de la catégorie « EURO 0 » ou encore « NON-EURO », « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE »: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. »

3. A l'article 4, la référence « prévues par la directive 88/77/CEE modifiée » est supprimée.

4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante :

« (1) Le paiement du droit d'usage est constaté au moyen d'une inscription dans une base de données électronique centrale. Simultanément au paiement, le système délivre un reçu. Le paiement est valable pour le véhicule moteur y identifié notamment par son numéro d'immatriculation et pour la période pour laquelle le droit est acquitté. »

5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :

« (3) Les agents chargés de l'exécution de la présente loi contrôlent l'acquiescement valable du droit d'usage pour un véhicule déterminé en consultant la base de données mentionnée au paragraphe 1.

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. »

6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.

7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.

8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante :

« Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. »

9. Il est ajouté l'annexe suivante :

« ANNEXE

LIMITES D'ÉMISSIONS

I. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou

égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾ :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹
Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3000 min⁻¹.

Le point 1 introduit une nouvelle définition pour le terme « véhicule ». Cette définition est reprise de la directive 2011/76/UE avec la différence que la MMA est de 12 tonnes au lieu de 3,5 tonnes dans la directive. Les pays membres du système Eurovignette ont en effet décidé de faire application de l'article 7, paragraphe 5, de la directive qui donne la possibilité de laisser la limite d'application du droit d'usage à une MMA de 12 tonnes pour des raisons notamment de frais administratifs trop élevés, mais aussi de problèmes de contrôles et de charges administratives. A noter que le Luxembourg a, tout comme les autres parties contractantes de l'accord de 1994, informé la Commission européenne de cette option, tout en communiquant à celle-ci les motifs de ce choix.

La différence par rapport à l'ancienne définition de la loi modifiée du 24 février 1995 est que la nouvelle définition vise tous les véhicules « prévus ou utilisés » pour le transport par route de marchandises, tandis que l'ancienne définition visait uniquement les véhicules « qui sont exclusivement destinés au transport de marchandises », c'est-à-dire « prévus » pour le transport de marchandises par route. Par l'utilisation de véhicules qui n'étaient pas destinés exclusivement au transport de marchandises, il était possible d'échapper à l'obligation de devoir payer le droit d'usage.

Le Conseil d'Etat soulève que la directive 2011/76/CE et le protocole du 21 octobre 2010 utilisent parfois d'autres expressions que celles normalement utilisées par la législation luxembourgeoise et propose une mise au diapason européen de la terminologie nationale. Les responsables gouvernementaux expliquent aux membres de la commission parlementaire que cette mise au diapason impliquerait des modifications tant aux textes formant le « Code de la Route » (loi modifiée du 14 février 1955 et arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955) qu'à un certain nombre d'autres règlements grand-ducaux, règlements ministériels, etc. ayant trait à la matière du Code de la Route. Outre les expressions relevées par le Conseil d'Etat, il existe probablement d'autres expressions

nationales différant plus ou moins d'expressions utilisées par la législation communautaire. Or, l'objet du présent projet de loi n'est pas la mise au diapason européen des expressions utilisées dans le domaine du Code de la Route. Dès lors, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la proposition de la Haute Corporation et d'utiliser dans le présent projet de loi les expressions normalement utilisées au niveau national afin de maintenir une cohérence avec les textes luxembourgeois.

Les points 2 et 3 prévoient une nouvelle définition, reprenant la catégorisation des véhicules selon les normes EURO de la nouvelle annexe III^{ter} de la directive 1999/62/CE, introduite par l'annexe de la directive 2011/76/UE. Si le point 3 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, le point 2 engendre de sa part des interrogations quant aux sigles utilisés pour désigner les catégories de véhicules selon la pollution atmosphérique générée par leurs gaz d'émission. Ainsi, la Haute Corporation s'interroge sur :

- l'intérêt de dénommer la classe « EURO 0 », en plus « NON-EURO », contrairement à ce que prévoient les directives européennes. Cette dernière expression n'étant aujourd'hui effectivement plus utilisée, les membres de la Commission du Développement durable décident de la supprimer tel que le Conseil d'Etat le laisse sous-entendre ;
- les raisons pour lesquelles les auteurs du projet n'évoquent pas la classe « EURO VI », dont les normes techniques sont certes seulement obligatoires pour les véhicules mis en circulation à partir de 2018, mais néanmoins susceptibles d'être respectées par des véhicules construits bien avant. Les auteurs du projet de loi expliquent aux membres de la commission parlementaire que la classe « EURO VI » n'est pas reprise dans le texte, car elle ne figure pas dans l'annexe susmentionnée de la directive ;
- l'intérêt de l'abréviation « VRE » (véhicule plus respectueux de l'environnement). Cette catégorie de véhicules est proche de, mais pas identique, à la classe « EURO V ». Il convient donc de la maintenir dans le texte, notamment parce qu'elle est mentionnée dans l'annexe III^{ter} de la directive.

Les points 4 et 5 ont pour objet de modifier l'article 5 de la loi précitée du 24 février 1995 afin de tenir compte du fait que, suite à l'introduction de la vignette électronique, il n'est plus procédé à l'établissement de vignettes papier. Le nouveau paragraphe 1 de l'article 5 reflète la nouvelle procédure, tandis que le paragraphe 3 concerne le contrôle.

Le Conseil d'Etat constate que le point 4 est redondant par rapport au texte que l'article 5 du protocole entend conférer à l'article 9 de l'accord de 1994. Il estime qu'en vertu de la théorie moniste du droit qui voit dans l'ordre juridique un tout homogène, il est superfétatoire de reprendre dans une norme de droit interne des dispositions auxquelles le Luxembourg est lié sur le plan international. Dès lors le Conseil d'Etat propose les formulations suivantes pour les paragraphes 1 et 3 de l'article 5 de la loi modifiée du 24 février 1995 :

« (1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord. » ;

*« (3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1^{er}.
En cas d'exemption ... »*

Les membres de la Commission décident de suivre les propositions du Conseil d'Etat.

Les points 6 et 7 prévoient de sanctionner les infractions aux dispositions de la loi du 24 février 1995 non plus comme contraventions, mais comme délits en remplaçant l'amende de

25 à 500 euros par une amende de 250 à 5000 euros. Cette innovation est motivée par le fait que les amendes actuellement appliquées ne sont plus dissuasives.

Tout en regrettant que les auteurs du projet de loi n'aient pas établi un tableau comparatif des amendes appliquées dans les autres Etats signataires de l'accord de 1994 en vue d'étayer leur point de vue, le Conseil d'Etat propose de correctionnaliser les peines en relevant le montant minimal de l'amende de 250 euros à 251 euros et en supprimant l'intégralité de l'alinéa 2 de l'article 7 de la loi du 24 février 1995 qui définit l'amende comme amende de police.

S'agissant d'une question d'opportunité et non de légalité, la Commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point, mais de laisser le texte initialement proposé en l'état. En effet, même si l'article 26 du Code pénal dispose que l'amende de police est de 25 à 250 euros, il dispose également qu'une loi spéciale peut prévoir des montants inférieurs à 25 euros ou supérieurs à 250 euros. Le Conseil d'Etat le mentionne d'ailleurs lui-même dans son avis. A ce sujet, il convient de relever qu'il existe d'autres textes légaux que le seul article 7 de la loi du 14 février 1955 invoqué par le Conseil d'Etat, qui prévoient des amendes de police supérieures à 250 euros. Ainsi par exemple, cette même loi du 14 février 1955 dans son article 4*bis*, paragraphe 6 (500 euros), la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, sous sa forme actuelle (art. 7 : 500 euros), la loi du 29 juin 2004 sur les transports publics (art. 24 : 500 euros), la loi du 19 juin 2009 sur l'ordre et la sécurité dans les transports publics (art. 8 : 500 euros) ou encore la loi du 12 juin 1965 sur les transports routiers (art. 9 : 500 euros), pour en rester au domaine routier.

Par ailleurs, une correctionnalisation des peines, telle que proposée par le Conseil d'Etat, aurait comme conséquence d'ajouter encore à la surcharge des tribunaux. Il convient donc de maintenir la classification des infractions comme contraventions (et par conséquent aussi l'avertissement taxé de 250 euros déjà actuellement en place). Le fait de devoir payer immédiatement lorsque l'infraction est constatée, a un grand effet dissuasif. Par contre, une sanction prononcée par un tribunal des mois, voire des années après le constat de l'infraction risque d'encourager les entreprises et chauffeurs de commettre des infractions, alors qu'il sera difficile de faire exécuter les sanctions à l'égard des entreprises et chauffeurs étrangers.

A titre d'information, l'on peut mentionner que la Belgique applique des amendes comprises entre 250 et 4.650 euros et les Pays-Bas des amendes administratives de 246 euros par infraction constatée avec un plafond de 4.920 euros. La nouvelle fourchette d'amendes s'aligne donc aux amendes en place dans les deux autres pays Benelux.

Dans le contexte de l'échange de vues relatif aux sanctions des infractions, la question de la responsabilité partagée entre l'employeur et le chauffeur est également évoquée. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, cette problématique devrait être clarifiée.

Le point 8 se propose de compléter l'article 8 de la loi de 1995 par un nouvel alinéa à ajouter *in fine* et donnant la possibilité aux agents de contrôle d'immobiliser les véhicules si le chauffeur ne paye ni l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner.

Au regard de l'observation formulée à l'endroit du point 7, le Conseil d'Etat note que l'article 8 de la loi de 1995 n'a plus de raison d'être, abstraction faite du droit des fonctionnaires de la police et des douanes d'immobiliser une unité de transport pour compte de laquelle le droit d'usage n'aurait pas été acquitté. Aussi propose-t-il de rédiger comme suit le point 8 de l'article 2 :

8. L'article 8 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 8. Indépendamment de l'action pénale les fonctionnaires relevant du cadre policier de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, s'il est constaté que le droit d'usage prévu à l'article 2, paragraphe 1^{er}, n'a pas été payé et que le véhicule n'en est pas exempté en vertu de l'article 3. »

Etant donné que la commission parlementaire a décidé de laisser les points 6 et 7 en l'état, tel doit également être le cas pour le point 8.

Le point 9 prévoit d'ajouter une annexe à la loi de 1995. L'annexe 0 de la directive modifiée 1999/62/CE est reprise à des fins de transposition et pour compléter la définition proposée pour le nouvel quatrième tiret du paragraphe 2 de l'article 2. Le Conseil d'Etat propose de modifier comme suit la phrase introductive:

9. L'annexe suivante est ajoutée :

La Commission suit le Conseil d'Etat dans sa proposition.

En ce qui concerne le point 3 de l'annexe, le Conseil d'Etat renvoie aux observations relatives à la terminologie utilisée pour le dénombrement des différents types de véhicules en fonction de leurs émissions nocives. En effet, ces observations valent au même titre pour ledit point 3. Ici, la commission parlementaire rappelle ses observations énoncées sous l'article 2, point 2, ci-avant.

A la lumière de ce qui précède, l'article 2 du projet de loi se lira comme suit :

Art. 2.*La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 est modifiée comme suit :*

1. *A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant :
« « véhicule », un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus. »*
2. *Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant :
« véhicule de la catégorie « EURO 0 » ~~ou encore « NON-EURO »~~, « EURO I », « EURO II », « EURO III », « EURO IV », « EURO V », « VRE » : un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe. »*
3. *A l'article 4, la référence « prévues par la directive 88/77/CEE modifiée » est supprimée.*
4. *A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante :
« (1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord. »*
5. *Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante :
« (3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1.*

En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2. »

6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.

7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.

8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante :

« Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner. »

9. L'annexe suivante est ajoutée :

« ANNEXE

LIMITES D'ÉMISSIONS

I. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾ :

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹

Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR)

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3000 min⁻¹.

3. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Le projet de loi 6601 a pour but de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 30 permettant à l'Etat, via le Fonds du rail, de financer la deuxième phase de la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen.

Outre les travaux de réélectrification de la ligne, le projet prévoit la reconstruction d'un ouvrage d'art situé près du point d'arrêt « Mamer-Lycée » pour un montant de 3.350.000 euros, le rehaussement d'un ouvrage d'art situé à l'entrée de la gare de Kleinbettingen pour un montant de 950.000 euros, et la reconstruction d'un pont routier au centre de Mamer pour un montant de 7.100.000 euros. Le montant total de la dépense comprenant l'électrification ainsi que les aménagements précités s'élève à 60.800.000 euros.

L'autorisation du législateur pour procéder à ces travaux est requise en vertu de l'article 99 de la Constitution, étant donné que le montant de la dépense d'investissement en question dépasse le seuil de 40 millions d'euros prévu à cet effet par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat.

Pour les détails du projet de loi, il est renvoyé au document parlementaire afférent ainsi qu'au document repris en annexe 1 du présent procès-verbal.

Examen de l'article unique du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

Dans son avis du 22 octobre 2013, le Conseil d'Etat recommande de préciser l'intitulé du projet de loi par l'ajout :

(Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne).

La Commission du Développement durable fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler quant au libellé de l'article unique du projet de loi, qui 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 :

« 30°	Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II : Réélectrification de la ligne.....	60.800.000 € »
-------	--	----------------

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. Ceux sous 29° et 30° correspondent 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. »

*

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

- dans son avis précité, le Conseil d'Etat regrette que l'exposé des motifs soit muet quant aux perturbations qui risqueront d'apparaître, lors des travaux susmentionnés, pour les utilisateurs au quotidien. Dans ce contexte, il est précisé que les travaux préparatoires se feront pendant la nuit, ce qui engendrera une perturbation moindre, voire nulle, pour les usagers. Ces travaux seront, par ailleurs, sans impact négatif pour les riverains, car ils seront peu bruyants. Il faut également savoir que la ligne entre Luxembourg et Kleinbettingen sera complètement fermée pendant 3 semaines de fin août à mi-septembre 2015, puis pendant 8 semaines de mi-juillet à mi-septembre 2016. Ce calendrier a été choisi afin de profiter de l'afflux moindre dû aux vacances estivales. Pendant ces périodes, des autobus de substitution seront mis en place entre Luxembourg-ville et Arlon ;
- plusieurs intervenants approuvent la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle l'information au public doit être améliorée à l'occasion de travaux de cette envergure. Si Monsieur le Ministre acquiesce quant à l'importance de l'information au public, il est également demandeur de collaborer avec les responsables politiques des communes concernées en la matière. En outre, il donne à considérer qu'il est essentiel, mais très compliqué, d'identifier le bon moment pour l'organisation de ce type de réunion d'information. En effet, si la réunion est tenue à un stade trop précoce, tous les détails concernant les travaux ne sont pas encore connus et de nombreuses questions resteront sans réponse. *A contrario*, une fois que tous les détails sont connus, le chantier débute et le public a l'impression de ne pas avoir été prévenu en temps voulu ;
- ce trajet reliant la gare de Luxembourg à la ligne Namur-Sterpenich du réseau belge joue un rôle essentiel pour le Luxembourg en matière de transport de personnes, car il fait partie du projet EuroCapRail. Il joue également un rôle important en matière de transport de fret, car il s'insère dans l'itinéraire alternatif du corridor 2 Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon ;
- les travaux de réélectrification de la ligne ont été modifiés suite à l'intention des autorités belges d'électrifier leur ligne ferroviaire entre Namur et Sterpenich-frontière en courant

alternatif 25 kV 50 Hz. Côté luxembourgeois, il a dès lors été possible de renoncer à une installation électrique bi-mode qui aurait prévu à la fois le système du courant continu 3 kV et celui du courant alternatif 25 kV 50 Hz. Dans ce contexte et suite à une question afférente, il est précisé qu'Infrabel est actuellement en train de procéder aux travaux de réélectrification du tronçon Sterpenich-frontière jusqu'au sud de Namur ;

- il est rappelé qu'en 2010, le Gouvernement a pris la décision de réaliser le projet EuroCapRail en trois phases. Si les travaux de la phase 1 sont encore en cours, le projet de loi sous rubrique permettra la réalisation de la phase 2. Quant à la phase 3, elle concerne les travaux de génie civil, le réaménagement des points d'arrêts (accessibilité des personnes à mobilité réduite), le redressement des courbes et la suppression des passages à niveaux. Ce sera la phase la plus onéreuse et il n'est pas exclu qu'elle soit elle-même subdivisée en sous-phases ;
- les travaux que le projet de loi sous rubrique autorisera n'ont pas pour objet de relever la vitesse sur ce tronçon. Actuellement, la vitesse autorisée est de 130 km/h. Par le biais de travaux de génie civil compliqués et onéreux, il serait possible de la porter à 160 km/h entre Mamer et la frontière belge. Il faut cependant savoir que le gain en temps serait d'environ une minute et que ce type de travaux ne se justifierait donc seulement si le même type de travaux était entrepris du côté belge ;
- l'Administration des ponts et chaussées a établi, de concert avec la Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, un programme national de suppression des passages à niveaux, que Monsieur le Ministre viendra présenter aux membres de la Commission au cours d'une prochaine réunion ;
- dans le contexte du projet de loi sous rubrique, la construction de murs antibruit n'est pas comprise. En effet, le cadastre acoustique, à réaliser suivant la transposition de la directive 2002/49/CE par la loi du 2 août 2006 modifiant la loi modifiée du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit, a été effectué sous la tutelle de l'Administration de l'environnement en concertation avec les services des CFL. Lorsque le plan d'action afférent aura été publié, il sera alors possible de budgétiser les mesures antibruit qui s'avèreraient nécessaires sur cette ligne.

4. Présentation du projet de construction du centre pénitentiaire "Uerschterhaff" à Sanem

Suite à la demande du groupe politique CSV du 30 janvier 2014, Monsieur le Ministre présente le projet de construction du centre pénitentiaire d'Uerschterhaff. A noter que le projet de loi y relatif a été déposé à la Chambre des Députés en date du 12 février 2014 (doc. parl. 6655).

Pour les détails exhaustifs de la présentation du projet de construction, il est renvoyé au document parlementaire afférent, ainsi qu'au document repris en annexe 2 du présent procès-verbal.

Le projet de loi 6655 sera analysé en détail au cours d'une prochaine réunion jointe avec la Commission juridique. Lors de cette réunion, sera notamment évoquée la question du nécessaire reclassement du terrain sur lequel sera construit le nouveau centre pénitentiaire, terrain actuellement situé en zone verte.

5. Divers

La sensibilité politique *déi Lénk* demande l'organisation prochaine d'une réunion relative au quatrième paquet ferroviaire.

Luxembourg, le 4 mars 2014

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Projet de loi n° 6601

Luxembourg à Kleinbettingen. Modernisation de la ligne. Phase II: Réélectrification de la ligne.

Historique



Mise en service de l'électrification de la ligne
Luxembourg–Kleinbettingen frontière
en date du 29 septembre 1956

Historique du projet

- 19 décembre 2006:
Accord de principe par voie de motion pour projet « Optimisation de la ligne Luxembourg – Kleinbettingen. Modernisation et renouvellement des infrastructures de la ligne et redressement des courbes. ».
- Début 2010:
Décision de réaliser le projet « EuroCap-Rail » en trois phases :
 - Phase 1 : Renouvellement des postes de signalisation.
 - Phase 2 : Modernisation aux installations de traction électrique.
 - Phase 3 : Travaux de voie et de génie civil.
- 13 octobre 2011:
Accord de principe par voie de motion pour la réalisation de la 2^e phase.
- 22 novembre 2012:
Accord pour projet modifié par voie de motion.

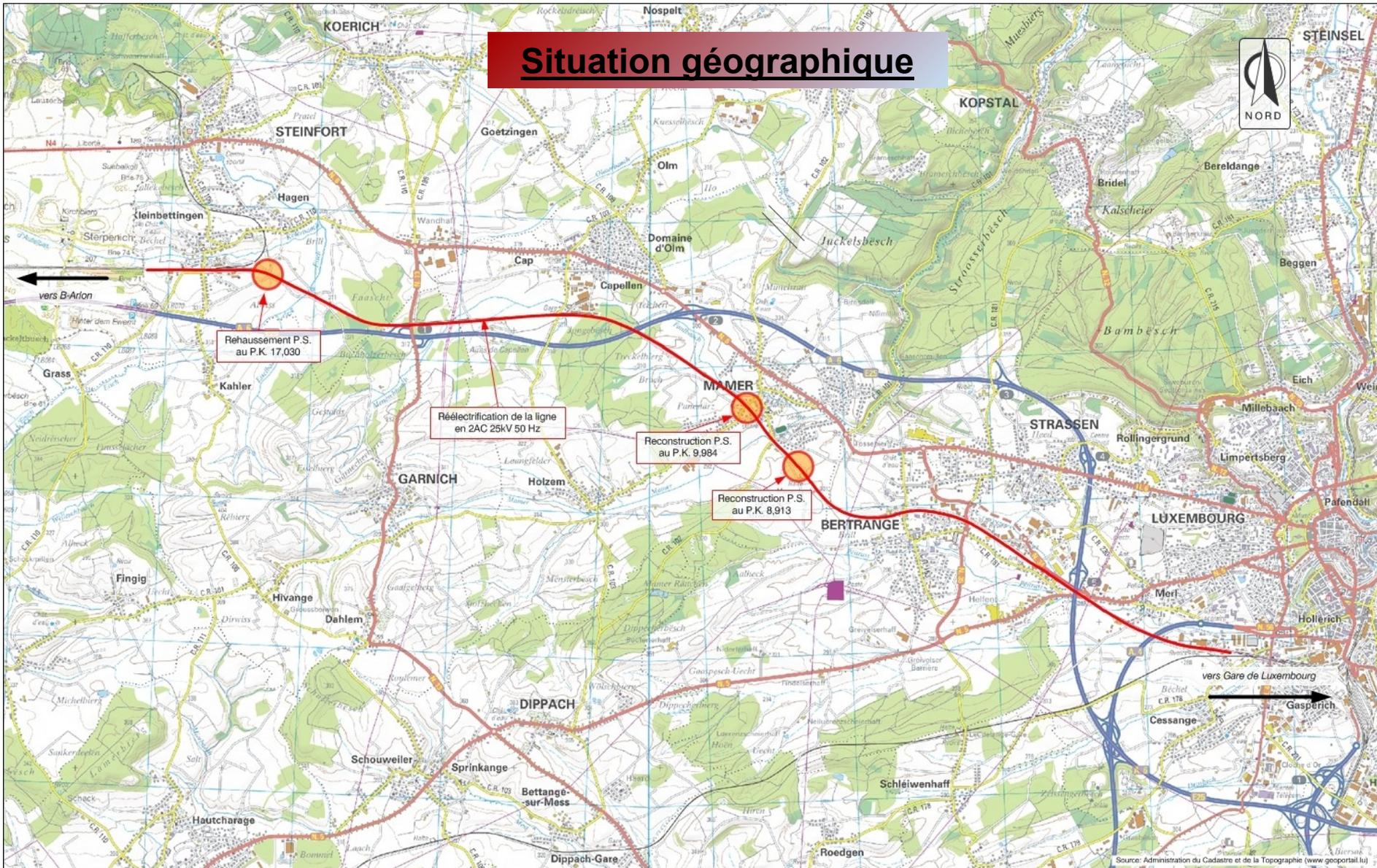
Informations sur la ligne

- Ligne à double voie
- Longueur: 18,765 km
- Vitesse max.: 130 km/h
- Electrification actuelle: 3 kV courant continu
- Nouveaux postes de signalisation: mise en service nov. 2014
- ETCS Level 1: mise en service novembre 2014
- Trafic voyageurs: 50 trains nationaux et 100 trains internationaux par jour
- Trafic fret: route alternative du Corridor 2. +/-13 trains de marchandises par jour

Objet du projet:

- Mise en place sur une longueur de 18,265 km d'une caténaire conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité en vigueur et alimentée à une tension de 2AC 25kV 50 Hz;
- Augmentation de la distance d'isolement au droit de 3 passages supérieurs:
 - reconstruction complète du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913 à Mamer-Lycée;
 - reconstruction complète du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984 à Mamer-Gare;
 - rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen.

Situation géographique



Source: Administration du Cadastre et de la Topographie (www.geoportail.lu)

Passage supérieur situé au P.K. 8,913 à Mamer-Lycée



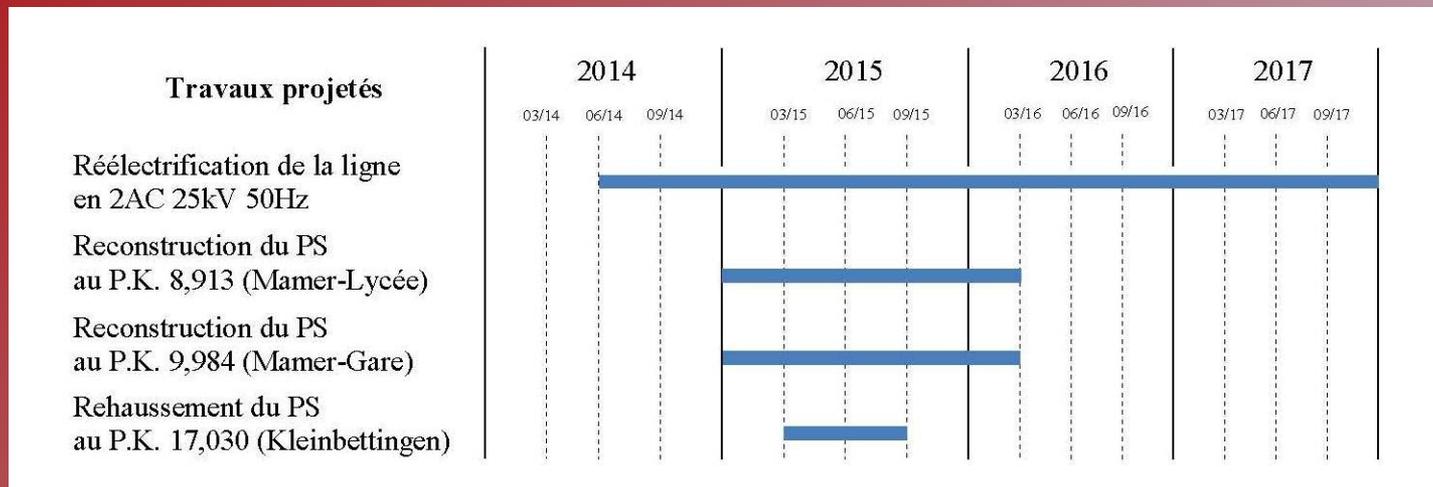
Passage supérieur situé au P.K. 9,984 à Mamer-Gare



Passage supérieur situé au P.K. 17,030 à Kleinbettingen



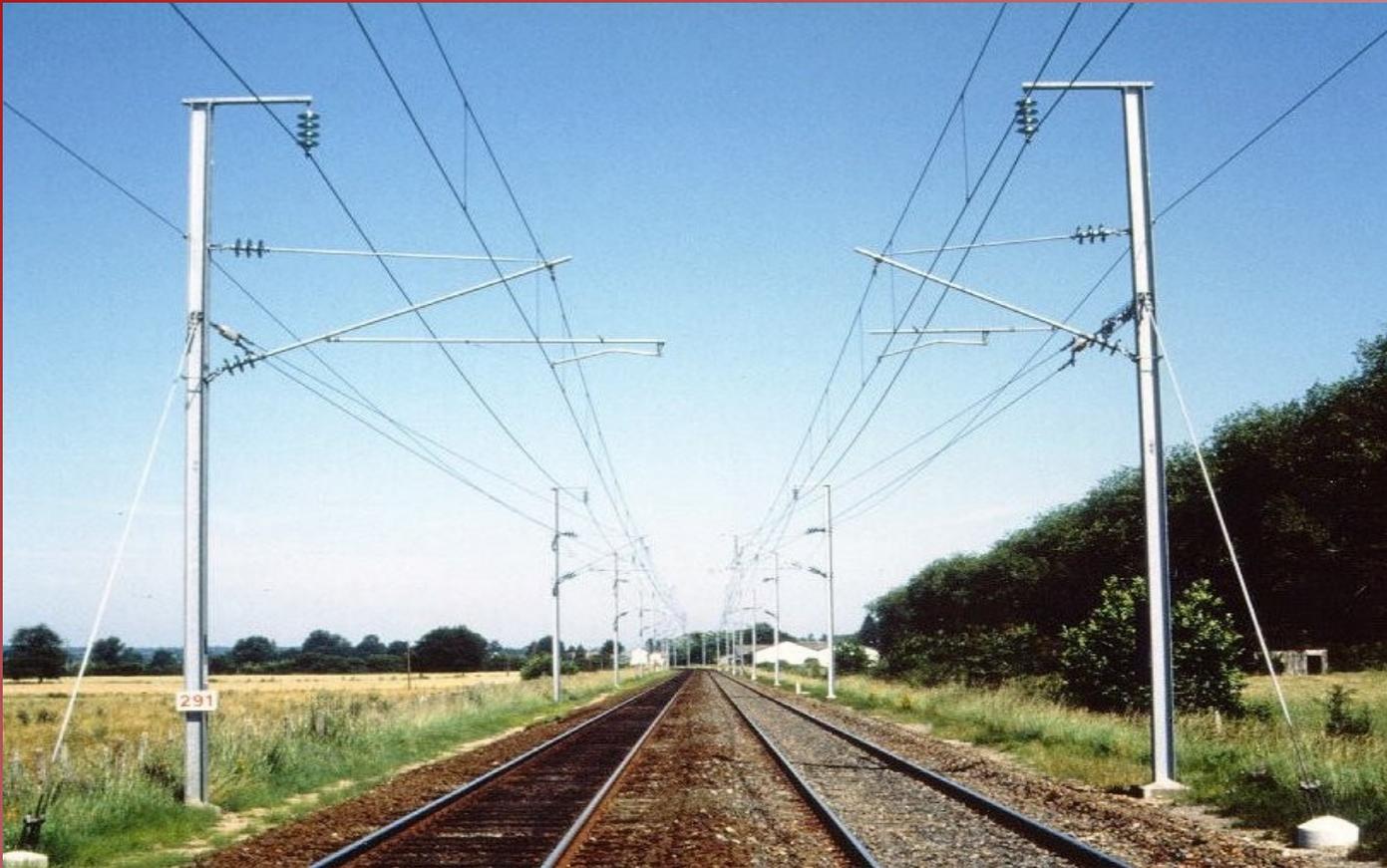
Planning des travaux



Estimation des coûts *

Réélectrification de la ligne en 2AC 25 kV 50 Hz:	49 400 000,00 €
Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 8,913:	3 350 000,00 €
Reconstruction du passage supérieur situé au point kilométrique 9,984:	7 100 000,00 €
Rehaussement du passage supérieur situé au point kilométrique 17,030 à Kleinbettingen:	<u>950 000,00 €</u>
TOTAL GENERAL:	60 800 000,00 €

* Les montants s'entendent hors TVA et correspondent à la valeur 725,05 de l'indice semestriel de la construction au 01 octobre 2012





MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Administration des bâtiments publics

Division des travaux neufs

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES
ADMINISTRATION DES BÂTIMENTS PUBLICS

PROJET DE LOI

RELATIF À LA CONSTRUCTION DU CENTRE PENITENTIAIRE D'UERSCHTERHAFF

26 FEVRIER 2014

UN NOUVEAU CENTRE PENITENTIAIRE

- Nécessité d'un nouveau bâtiment
 - augmentation de la population carcérale depuis une dizaine d'années au Luxembourg
 - surpeuplement carcéral dans les structures existantes
 - cohabitation actuelle entre des personnes détenues préventivement et celles exécutant une peine de prison
 - pas de traitement adéquat des détenus en vue d'une meilleure réinsertion sociale
 - sécurité y compris celle du personnel, ainsi qu'ordre et discipline insuffisamment garantis
- Principe de base du projet de construction
 - concept de sécurité performant
 - configuration des bâtiments pour une circulation efficace et adaptée
 - logement et séjour des détenus en unités autonomes
 - flexibilité des unités

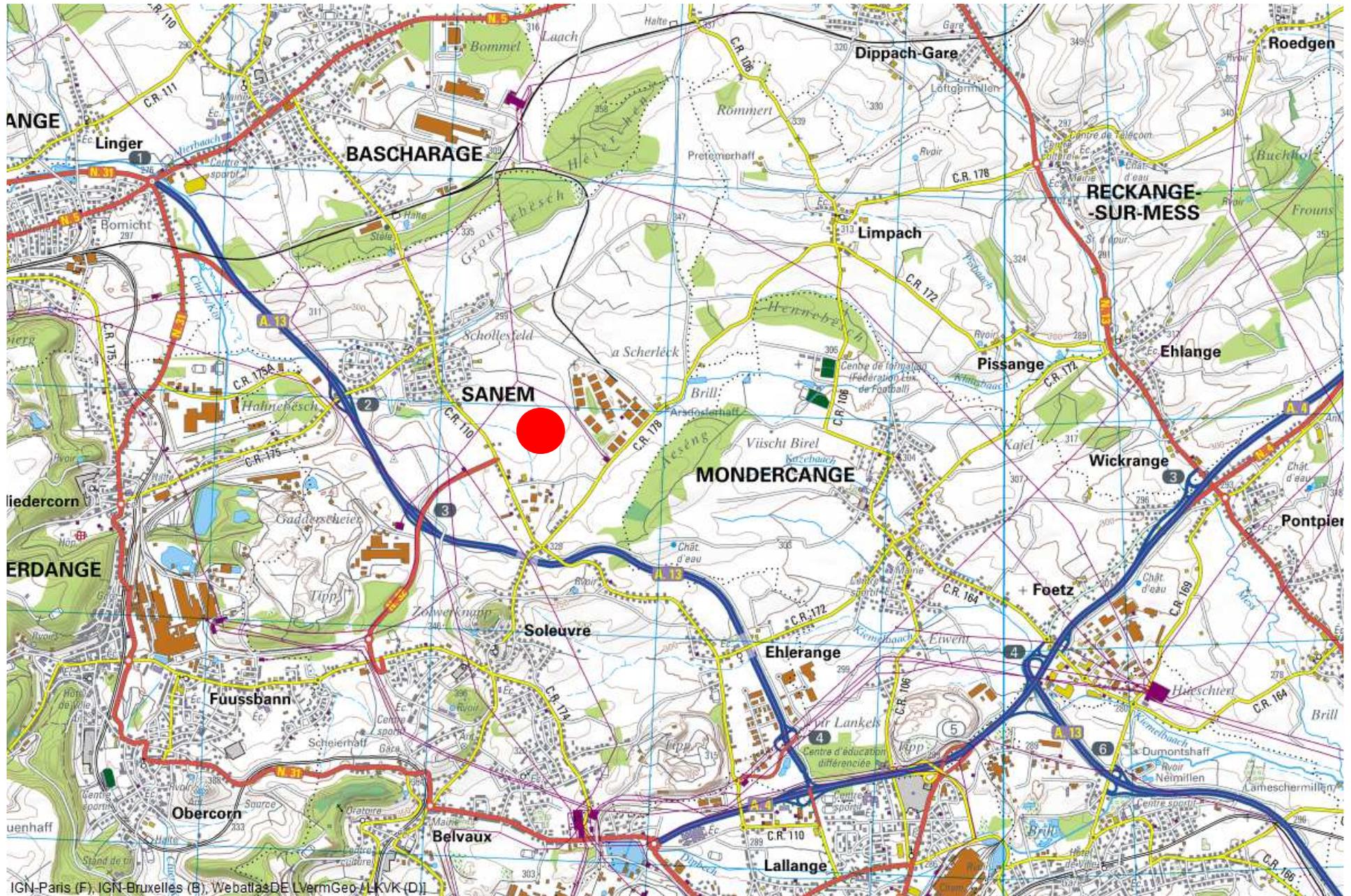
LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION

Le programme de construction tient compte d'un fonctionnement 24h/24 et 7jours/7

- Hébergement de 400 prévenus dans 4 pavillons comprenant 36 groupes d'habitations
- Zones communes pour:
 - formation et sport
 - service médical
 - locaux pour visites et parloirs
 - auditions par les juridictions d'instruction
 - administration
 - infrastructures (cuisine de production, ateliers de maintenance, déchetterie etc.)
- Institut de formation pénitentiaire pour personnes externes
- Bâtiment Police Grand-ducale (Unité de garde et de réserve mobile) situé à proximité directe avec une zone publique (accueil, guichet), des bureaux, des salles de réunion, des vestiaires et un parking sécurisé avec 20 emplacements pour les véhicules de service

IMPLANTATION

- Implantation dans la commune de Sanem entre les deux routes CR110 et CR178, non loin du site de la Warehouse Service Agency (WSA)
- Site entouré de zones vertes et agricoles
- Terrain d'une superficie approximative de 8,6 ha
- Terrain rendu accessible par une nouvelle desserte
- Parking de 300 emplacements pour personnel et visiteurs (avec réserve de 80 places)
- Promotion de l'utilisation des transports en commun: proximité d'un arrêt de bus
- Prise en compte de la topographie naturelle du site
- Configuration limitant l'impact sur le paysage



IGN-Paris (F), IGN-Bruxelles (B), WebatlasDE (VernGeo), LKVK (D)



LE PARTI ARCHITECTURAL

- Forme compacte hexagonale répondant à un schéma fonctionnel strict
- Organisation interne tirant parti du dénivelé topographique
- Mur d'enceinte périphérique d'une hauteur de six mètres
- Langage architectural simple et intemporel
- Bâtiments avec toitures vertes

L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

L'organisation fonctionnelle du projet se base sur une répartition claire de zones bien définies.

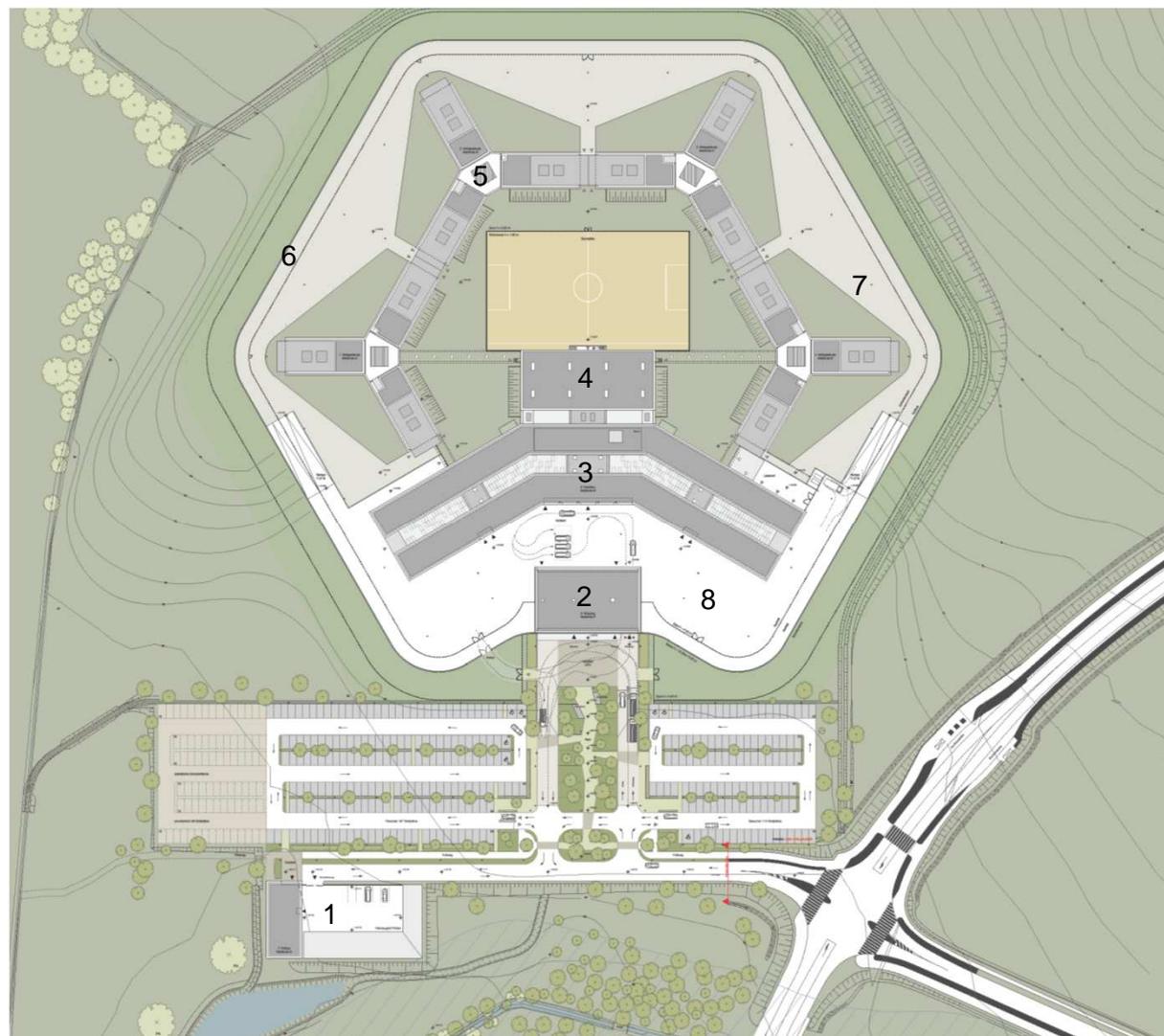
- Les différentes zones sont reliées entre elles selon une définition et une hiérarchisation claires des critères de sécurité.
 - zones accessibles aux personnes externes
 - zones strictement réservées au personnel
 - zones mixtes pour le personnel et les prévenus
- Bâtiment d'entrée: sas entre l'extérieur et le périmètre sécurisé
- Bâtiment principal à 3 niveaux regroupant l'administration, le centre de formation et les zones communes
- 4 bâtiments d'hébergement abritant 36 unités de vie

L'ORGANISATION FONCTIONNELLE

PLAN MASSE



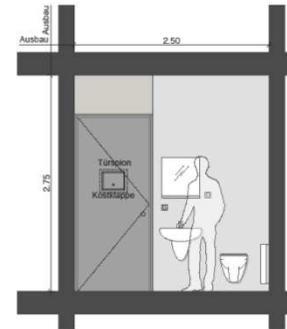
- 1 Bâtiment UGRM
- 2 Bâtiment d'entrée
- 3 Bâtiment principal
- 4 Bâtiment hall sportif avec terrain multisports
- 5 Bâtiment d'hébergement
- 6 Mur d'enceinte
- 7 Gazon stabilisé
- 8 Asphalte



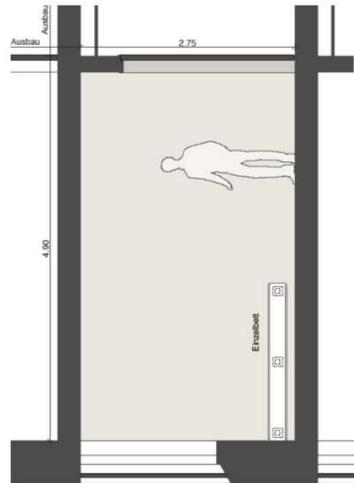
CELLULE INDIVIDUELLE

Surface nette 11 m²

6579 - Dossier consolidé : 112



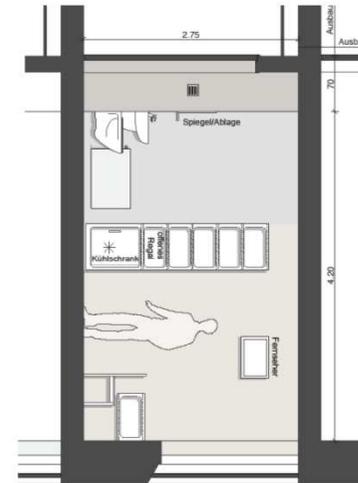
Schnitt A-A



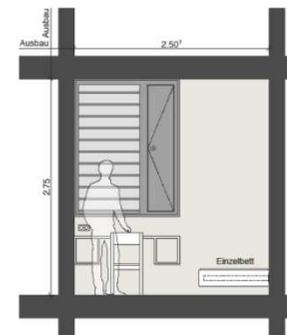
Schnitt D-D



Grundriss Einzelzelle



Schnitt B-B

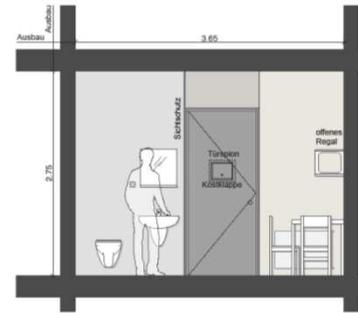


Schnitt C-C

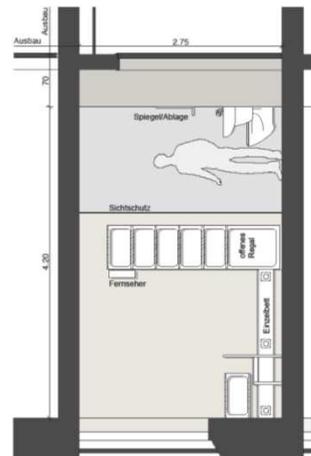
CELLULE DOUBLE

Surface nette 15,8 m²

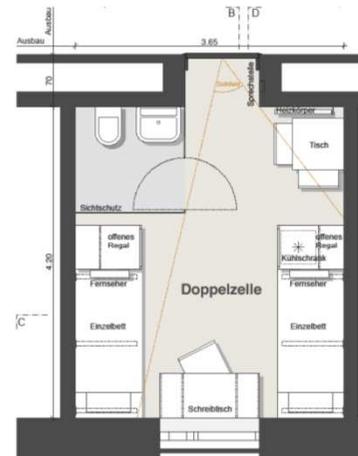
6579 - Dossier consolidé : 113



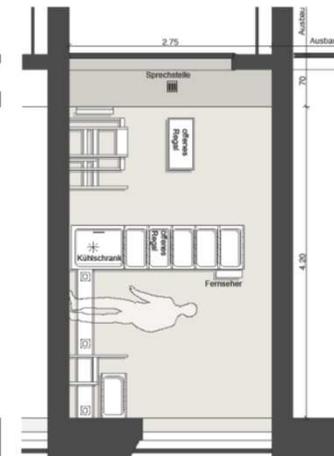
Schnitt A-A



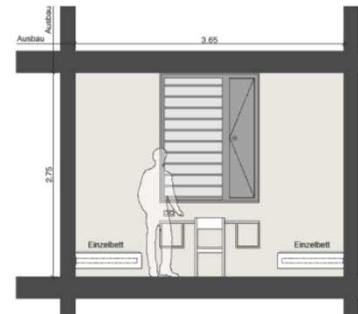
Schnitt D-D



Grundriss Doppelzelle



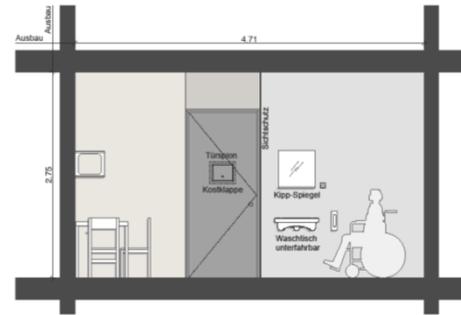
Schnitt B-B



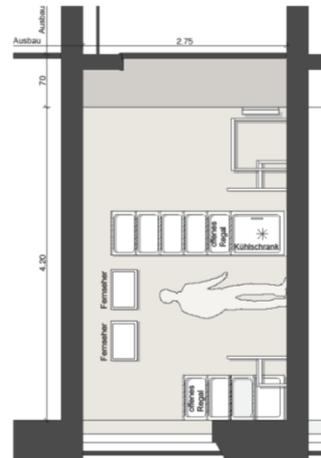
Schnitt C-C

CELLULE POUR PERSONNE A MOBILITE REDUITE

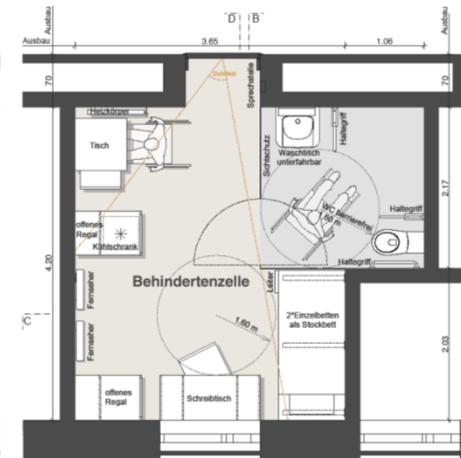
Surface nette 18 m²



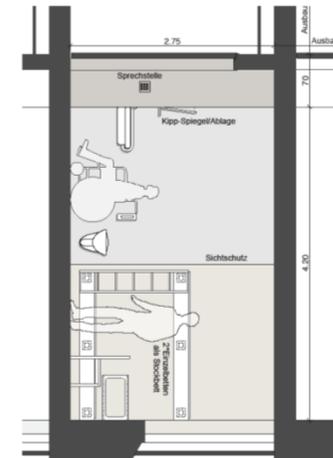
Schnitt A-A



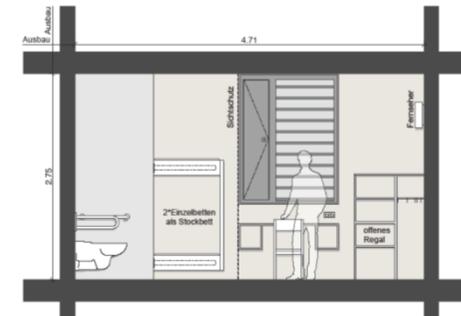
Schnitt D-D



Grundriss Behindertenzelle



Schnitt B-B



Schnitt C-C

SECURITE

Risques potentiels:

- Agressions et prises d'otages
- Evasions
- Introduction d'objets et de substances non-autorisées
- Contacts non souhaités entre codétenus
- Utilisation de portables ou autres moyens de communications avec l'extérieur
- Sabotage et vandalisme
- Attaque de l'extérieur

SECURITE

La sécurité (personnel, visiteurs, détenus) regroupe tous les aspects inhérents

- à la construction
- aux installations techniques
- à l'exploitation du bâtiment afin de prévenir les incidents spécifiques aux établissements pénitentiaires.

Tous les systèmes techniques de sécurité sont gérés et centralisé par le centrale de sécurité

Mesures de sécurité principales:

- Une enceinte périphérique sécurisée avec notamment un mur de 6m de hauteur,
- Une technique de vidéo-surveillance poussée avec un réseau sécurisé
- Un système de communication dans les cellules des détenus
- Un système d'appel d'urgence individuel et mobile pour le personnel
- Un système électro-acoustique dans tout le bâtiment pour les annonces généralisées
- Une détection de téléphonie mobile
- Une alimentation pour installations techniques de sécurité sur un réseau secouru
- Une détection de rythme cardiaque lors du contrôle des véhicules
- Une détection de métaux pour les détenus et les visiteurs
- Une gestion et commande de fermeture des portes, des portails et des sas à distance

CONCEPT ENERGETIQUE ET CONFORT

- Conception selon les normes et réglementations en vigueur et suivant les objectifs de l'Administration des bâtiments publics.
- Prise en considération les exigences de la sécurité dans le domaine pénitentiaire.
- 1% du coût construction est investi afin d'utiliser les énergies renouvelables:
 - production d'eau chaude; capteurs solaires thermiques sur 185 m² en toiture des bâtiments d'hébergement
 - pour la production d'électricité; installation de 2500 m² de panneaux photovoltaïques sur le toit du bâtiment principal.
- Toutes les techniques prévues sont à la pointe de la technologie, permettant une utilisation rationnelle de l'énergie (récupération de chaleur, free-chilling)

SURFACES ET VOLUMES

Surface exploitable nette: 23'100 m²

Surface brute totale: 45'300 m²

Volume brut total: 170'000 m³

DEVIS ESTIMATIF

(valeur 725,05 de l'indice des prix de la construction d'octobre 2012)

COUT DE LA CONSTRUCTION		91'330'000.-
Gros œuvre clos et fermé,	36'132'000.-	
Installations techniques, y compris énergies renouvelables (~1 %)	29'044'000.-	
Parachèvement	26'154'000.-	
COUT COMPLEMENTAIRE		21'155'000.-
Mobilier et équipements spéciaux (cuisine, bureaux, service médical)	5'970'000,	
Aménagements extérieurs	8'784'000.-	
Sécurité de l'enceinte	2'942'000.-	
Œuvre d'art*	182'000.-	
Frais (3%)	3'277'000.-	
RESERVE POUR IMPREVUS (5%)		5'624'000.-
HONORAIRES		17'224'000.-
COUT TOTAL HTVA (EUR)		135'333'000.-
TVA 15%		20'299'950.-
COUT TOTAL TTC (EUR)		155'632'950.-
COUT TOTAL ARRONDI (EUR)		155'650'000.-



06



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 février 2014

ORDRE DU JOUR :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 29 janvier 2014
2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
3. 6517 Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
4. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur
5. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
 - 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
 - Rapporteur : Monsieur Aly Kaes
 - Désignation d'un nouveau rapporteur

6. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire
- Désignation d'un rapporteur
7. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation des projets, suivie d'un échange de vues
8. 6634 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure 2013
- Rapporteur : Monsieur Marco Schank
- Elaboration d'une prise de position de la commission
9. Divers

*

Présents : Mme Anne Brasseur (remplaçant M. Gilles Baum), M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Marc Lies), M. Marco Schank, M. Justin Turpel

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, Mme Anne Negretti, de l'Administration des bâtiments publics

M. Roland Fox, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Serge Wilmes

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 29 janvier 2014

Ce point n'a pas été abordé.

2. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Monsieur Max Hahn est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

3. 6517 Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988

Monsieur George Engel est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

4. 6566 Projet de loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Madame Josée Lorsché est nommé Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

5. 6579 Projet de loi
1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

Monsieur Gilles Baum est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

6. 6601 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Monsieur Roger Negri est nommé Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

7. 6652 Débat sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat

Madame Josée Lorsché est nommée Rapportrice du débat. Elle rappelle qu'afin d'optimiser le suivi financier des grands projets d'infrastructure réalisés par l'Etat, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire a mis en place, en date du 20 avril 2009, une nouvelle

procédure à suivre en matière de préparation et de présentation de nouveaux projets d'infrastructure dépassant le seuil de 10 millions d'euros.

Conformément à cette nouvelle procédure, la Commission du Développement durable examine la liste des projets d'infrastructure à soumettre à l'approbation de la Chambre des Députés en vue de permettre l'imputation des dépenses pour frais d'études à charge des fonds d'investissement :

1) Projets du Fonds d'investissements publics scolaires et du Fonds d'investissements publics sanitaires et sociaux

Un responsable de l'Administration des bâtiments publics présente les différents projets, qui sont détaillés de manière exhaustive en annexe 1 du présent procès-verbal :

Rénovation du Lycée classique de Diekirch, annexe de Mersch

Il est ici précisé que les bâtiments construits en 2000 sont encore dans un état acceptable n'exigeant pas de rénovation lourde. Pour ce qui est des bâtiments datant des années '60, les études à réaliser devront diagnostiquer précisément les travaux à réaliser. Il semblerait cependant que les bâtiments ne présentent pas tous un état de vétusté nécessitant une complète démolition, mais qu'ils devront plutôt subir une rénovation lourde, abstraction faite des ailes des salles de classe et de l'internat dont l'état semble plus critique. Les travaux à prévoir devraient en outre permettre une légère augmentation de la capacité d'accueil (quelque 200 lycéens supplémentaires devraient pouvoir être accueillis dans le lycée).

Suite à une question afférente, il est procédé à un bref échange de vues relatif aux différents standards énergétiques appliqués à la construction ou à la rénovation des bâtiments publics. D'une manière générale, le terme « passif » utilisé pour les bâtiments d'habitation n'est pas applicable aux bâtiments dits fonctionnels et il y a lieu d'effectuer des calculs plus complexes dans le cadre des certificats de performance énergétique qui sont à établir pour ce type de bâtiments et qui déterminent des classes d'efficacité. Il faut aussi tenir compte, lors du développement des projets, d'autres facteurs importants tels, à titre d'exemple, le confort de l'utilisateur, impliquant par la force des choses des compromis. Pour ce qui est de la rénovation des bâtiments publics existants, l'assainissement énergétique s'opère principalement par le biais d'une amélioration de l'enveloppe extérieure du bâtiment, dont des isolations thermiques performantes des toitures, des façades et des fenêtres à bon coefficient d'isolation thermique.

Démolition et remplacement de l'aile 3000 du Lycée technique Michel Lucius à Luxembourg

La présentation de ce projet ne soulève aucun commentaire.

Rénovation du Lycée Michel Rodange à Luxembourg

Il s'agit ici de procéder à un assainissement énergétique et à une rénovation fonctionnelle.

En ce qui concerne le calendrier des rénovations, le scénario idéal serait d'entamer les travaux dès la fin des travaux de réaménagement de l'Athénée, de telle sorte que les lycéens puissent profiter de la structure d'accueil temporaire construite en 2012 et actuellement utilisée par les lycéens fréquentant l'Athénée.

Construction d'un Lycée technique pour professions de santé à Strassen

L'implantation de ce projet se fera sur le terrain de l'ancien centre de Logopédie. Lorsque le nouveau bâtiment du centre de Logopédie, qui est actuellement en cours de construction,

sera achevé, les anciens bâtiments seront détruits et le terrain ainsi libéré servira pour la construction du nouveau Lycée technique pour professions de santé.

Le site de Bonnevoie a été abandonné, entre autres, car il était devenu trop exigu suite à la réforme de l'enseignement relative aux professions de santé et l'augmentation de la capacité d'accueil nécessaire qui en découle. En outre, il ne bénéficiait pas de l'avantage indéniable dont bénéficie le site de Strassen, à savoir les possibilités de synergies avec les autres structures de santé à proximité, telles que les possibilités de collaboration avec le Centre hospitalier de Luxembourg ou encore la réalisation d'une infrastructure de sport commune pour le LTPS et le Centre de Logopédie.

Suite à une question afférente, il est encore précisé que les trois centres de formation pour professions de santé (Bascharage, Luxembourg et Ettelbruck) seront maintenus.

Construction des infrastructures d'accueil et sportives destinées au Lycée technique pour professions de Santé et au Lycée technique d'Ettelbruck.

Ce projet concerne des infrastructures communes aux deux lycées. Suite à une question afférente, il est signalé que les terrains sur lesquels il est prévu de construire ces structures d'accueil appartiennent à l'Etat.

Il faut en outre savoir que le projet sous rubrique est étroitement lié à la réflexion que le Gouvernement est actuellement en train de mener afin de trouver une solution globale en ce qui concerne les établissements scolaires dans le nord du pays, et plus précisément en ce qui concerne le site sur lequel sera construit le nouveau Lycée technique agricole.

De façon plus générale, un membre de la Commission constate qu'au cours des dernières années, les gouvernements successifs ont concentré beaucoup de leurs efforts afin de rénover et d'assainir les bâtiments scolaires existants. Dans ce contexte, il demande qu'il soit mis à disposition de la Chambre des Députés un relevé des projets déjà réalisés et des projets encore à réaliser en la matière. Suite à cette demande, il est fait valoir que le Plan directeur sectoriel « Lycées », dont l'objet principal est d'évaluer le nombre d'élèves à prévoir par type de lycées et par région, d'analyser la capacité d'accueil des bâtiments existants et de définir les besoins futurs compte tenu de la demande estimée, sera réexaminé par le nouveau Gouvernement. La mise à jour du Plan directeur sectoriel permettra de donner suite à cette demande.

Construction de nouvelles structures d'accueil pour enfants et jeunes à Pétange

Le terrain d'implantation de ce projet se situe au centre de la ville de Pétange, à l'endroit où se trouvait auparavant le Lycée technique Mathias Adam. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, cette localisation est idéale, car elle pourrait jouer un rôle important en tant qu'instrument d'intégration et de mixité sociale.

Suite à la présentation des projets de l'Administration des bâtiments publics et à la faveur du constat que la plupart des immeubles à rénover listés ci-dessus ont été construits dans les années 1960-1970, il est procédé à un bref échange de vues sur la présence éventuelle d'amiante dans ces bâtiments. Il est, dans ce contexte, rappelé que de façon générale la procédure de désamiantage est une procédure stricte régie notamment par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés. Un membre de la Commission est d'avis que la procédure devrait également se focaliser sur l'information à la population concernée par les dangers de l'amiante, ainsi que sur la prise en charge des conséquences sanitaires de l'exposition à l'amiante.

Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures remet également à la Commission du Développement durable un document relatif au suivi des projets d'infrastructure relevant de la compétence de l'Administration des bâtiments publics et approuvés par la Chambre des Députés depuis 2005, selon la nouvelle procédure législative relative à l'optimisation du suivi financier des grands projets d'infrastructure. Une liste de ces projets ainsi que leur état d'avancement est reprise en annexe 2 du présent procès-verbal.

2) Projet du Fonds des Routes

Réhabilitation de la piste « Runway 06-24 » de l'Aéroport de Luxembourg

La piste « Runway 06-24 », dont l'appellation à deux chiffres indique son orientation magnétique arrondie à la dizaine de degrés la plus proche, devra être totalement rénovée dans les prochaines années. Des études approfondies devront être réalisées afin d'étudier les modalités et l'échéancier de ces travaux de rénovation.

Pour rappel, un premier tronçon de cette piste, d'une longueur de 2 km, a été mis en fonction en 1946. En 1954, la piste a été rallongée de 850 mètres, puis en 1981, elle a une nouvelle fois été rallongée pour atteindre un total de 4 km. Il en ressort que la piste actuelle se compose de trois tronçons d'âge différent.

Déjà en 2008, des analyses réalisées par des bureaux d'études étrangers ont permis de conclure que des travaux devraient être entrepris à terme afin de renforcer la charge admissible de la piste et de remplacer sa structure. La mise en activités du nouvel avion 747-8F de Cargolux, plus lourd et plus pénalisant que les autres avions, n'a fait que confirmer le besoin de rénovation de la piste.

Suite à la présentation de ce projet, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir les points saillants suivants :

- les allégations sur l'état déplorable de la piste véhiculées par la presse nationale en décembre dernier sont fausses. Pour les détails exhaustifs concernant ce point, il est renvoyé à l'annexe 3 du présent procès-verbal (question parlementaire de Monsieur Gast Gibéryen et réponse subséquente de Monsieur le Ministre) ;
- les dimensions, longueur et largeur, d'une piste aérienne et sa résistance déterminent les modèles d'avions qui peuvent y opérer. La méthode ACN/PCN (*Aircraft Classification Number/Pavement classification number*) est un système international normalisé élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale permettant de juger de l'admissibilité de chaque aéronef en fonction de sa charge et de la résistance des chaussées ;
- l'Administration des ponts et chaussées est présente sur le site aéroportuaire et effectue plusieurs contrôles journaliers, préventifs et curatifs, afin de vérifier, d'une part, l'état du tarmac et, d'autre part, de contrôler l'éventuelle présence d'objets indésirables sur la piste ;
- les responsables du projet de rénovation de la piste veilleront à ce que l'impact de ces travaux sur le trafic aérien soit le plus faible possible. S'il n'est pas exclu que l'aéroport soit contraint de fermer pendant 2 à 3 jours, le chantier sera géré de telle sorte que les travaux se dérouleront en majeure partie pendant la nuit ;
- le fait que l'aéroport de Luxembourg soit une base aérienne de l'OTAN n'a eu aucune influence sur la décision de procéder à la rénovation de la piste ;

- le projet de réhabilitation de la piste « *Runway 06-24* » inclut également la rénovation du réseau de canalisation. Dans ce contexte, il est rappelé que la loi du 22 décembre 2004 sur la mise en conformité de l'assainissement de l'Aéroport autorise le Gouvernement à faire procéder aux travaux nécessaires à l'assainissement des eaux de l'aéroport afin d'assurer la gestion des eaux usées de l'aéroport, de permettre la protection des sources d'eau potable et d'adapter l'alimentation en eau potable au développement de l'enceinte aéroportuaire proprement dite. Il est notamment signalé qu'à ce jour, même si la totalité des travaux prévus dans cette loi de financement n'a pas encore été réalisée, la construction de deux bassins de rétention permettant une retenue contrôlée en cas de pollution accidentelle sur tarmac et piste est d'ores et déjà achevée ;
- par contre, le projet de réhabilitation de la piste ne prévoit pas de mesures antibruit.

*

Suite à plusieurs questions afférentes, il est encore précisé ce qui suit :

- la Route du Nord devrait être mise en service au printemps 2015. Sauf évènement fortuit, l'enveloppe budgétaire actuellement prévue devrait être suffisante ;
- le Gouvernement a l'intention de procéder dans les plus brefs délais à l'inventaire des centres intégrés pour personnes âgées existants à l'échelle nationale, ainsi que de leurs capacités d'accueil respectives et, le cas échéant, des besoins de rénovation. Suite à l'établissement de cette liste, un relevé des priorités de construction et de rénovation de ces centres sera établi ;
- une réunion ensemble avec les responsables des CFL sera organisée dans les meilleurs délais afin de discuter des projets en cours au niveau ferroviaire. Y sera également évoquée la problématique de la suppression des passages à niveaux.

8. 6634 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure 2013

Par courrier du 20 janvier 2014 relatif au débat d'orientation sur le rapport d'activité annuel de la Médiateure, la Commission du Développement durable a été invitée à communiquer une prise de position au sujet du rapport d'activité et des recommandations éventuelles la concernant à la Commission des Pétitions. Les membres de la Commission du Développement durable examinent ledit rapport d'activité et constatent avec satisfaction qu'ils n'ont été saisis d'aucun dossier relevant de leur domaine de compétence.

9. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 26 février 2014 à 10h30.

Luxembourg, le 19 février 2014

La secrétaire,

La Présidente,

Rachel Moris

Josée Lorsché

RENOVATION LYCEE CLASSIQUE DIEKIRCH – ANNEXE MERSCH

ETAT DES LIEUX:

Les bâtiments de Mersch sont rattachés au Lycée classique Diekirch depuis 1994. Aux anciens bâtiments datant des années soixante sont ajoutées trois nouvelles ailes construites en 2000 (hall sportif, ateliers, salles de classe, salles de science).

Les anciennes parties datant de 1967 présentent des signes de vétusté et ne correspondent plus aux standards actuels d'hygiène, de sécurité et de performance énergétique.

PROGRAMME:

rénovation d'après les critères suivants:

- les considérations et besoins didactiques, éducatives et administratives actuelles
- la réglementation de sécurité dans la fonction publique
- la réglementation grand-ducal concernant la performance énergétique des bâtiments
- les normes actuelles des installations techniques
- les directives de l'inspection sanitaire

VOLUME ET SURFACE:

- volume brut : 69'000 m³
- surface brut de plancher : 15'300 m²

BUDGET:

non défini



LYCEE TECHNIQUE MICHEL LUCIUS, BLOC 3000

IMPLANTATION: Implantation d'un nouveau bâtiment en remplacement d'une aile vétuste du Lycée technique Michel Lucius à Luxembourg-Limpertsberg.

CONCEPT:

- Démolition et remplacement de l'aile 3000 en fin de vie
- Les élèves pourront être délogés provisoirement dans l'aile 6000 (pavillons libérés pour la rentrée 2014 lors de la livraison du nouveau bâtiment 2000)

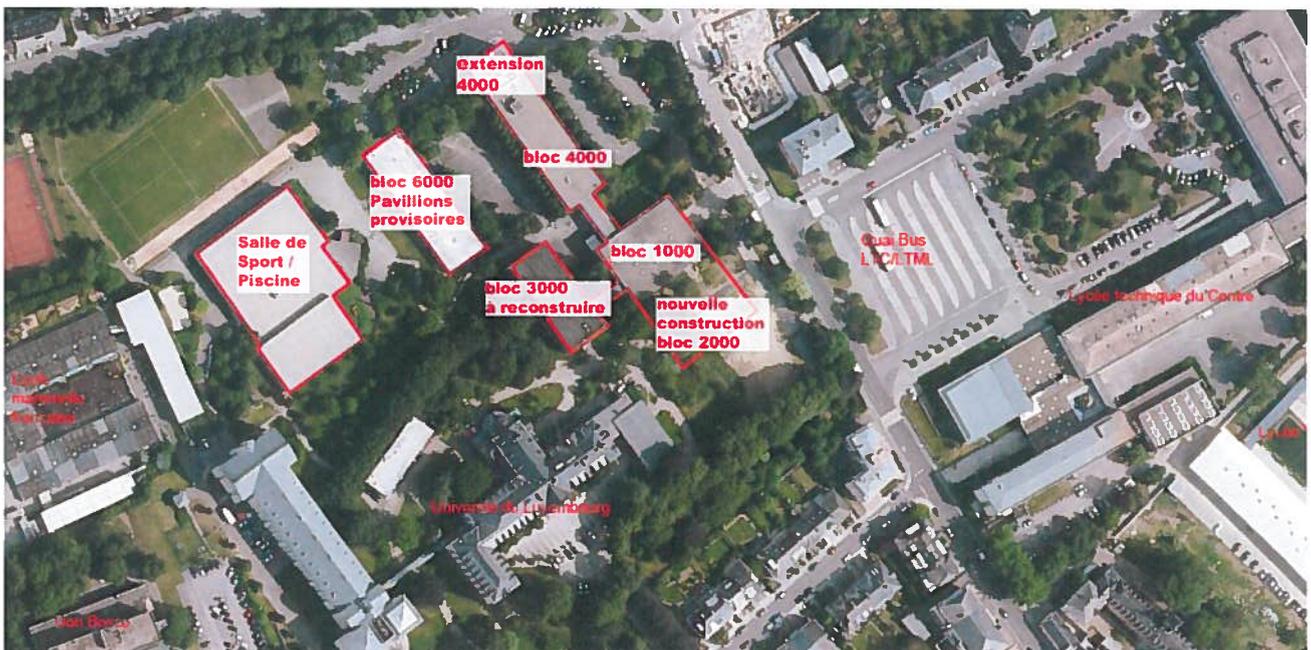
PROGRAMME:

- Remplacement du programme existant (14 salles de classes, 3 salles spéciales, bibliothèque, SPOS, médecine scolaire, infirmerie)
- Création de nouvelles surfaces due à l'augmentation du nombre d'élèves de 1'100 à 1'500:
 - 6 salles de classe, 2 ateliers, des locaux pour l'administration (bureaux, salles de réunion, cabinet médical scolaire, stockage), augmentation des surfaces de la structure d'accueil

VOLUME ET SURFACE:

- volume existant à remplacer: $\sim 9'500 \text{ m}^3$
- nouveau volume à construire: à définir
- aménagement extérieur: à définir

BUDGET: non défini



RENOVATION LYCEE MICHEL RODANGE A LUXEMBOURG

ETAT DES LIEUX: Les constructions datant des années soixante-dix présentent des signes de vétusté. Les installations techniques nécessitent une modernisation conséquente, de sorte qu'une rénovation de fond en comble s'avère nécessaire afin de se conformer aux normes et prescriptions en vigueur.

CONCEPT: La structure d'accueil temporaire achevée en 2012 sur le site du Campus Geesseknaepchen pourrait, après achèvement des travaux de réaménagement et assainissement de l'Athénée de Luxembourg, être utilisée pour le relogement temporaire du Lycée Michel Rodange pendant la durée des travaux de rénovation.

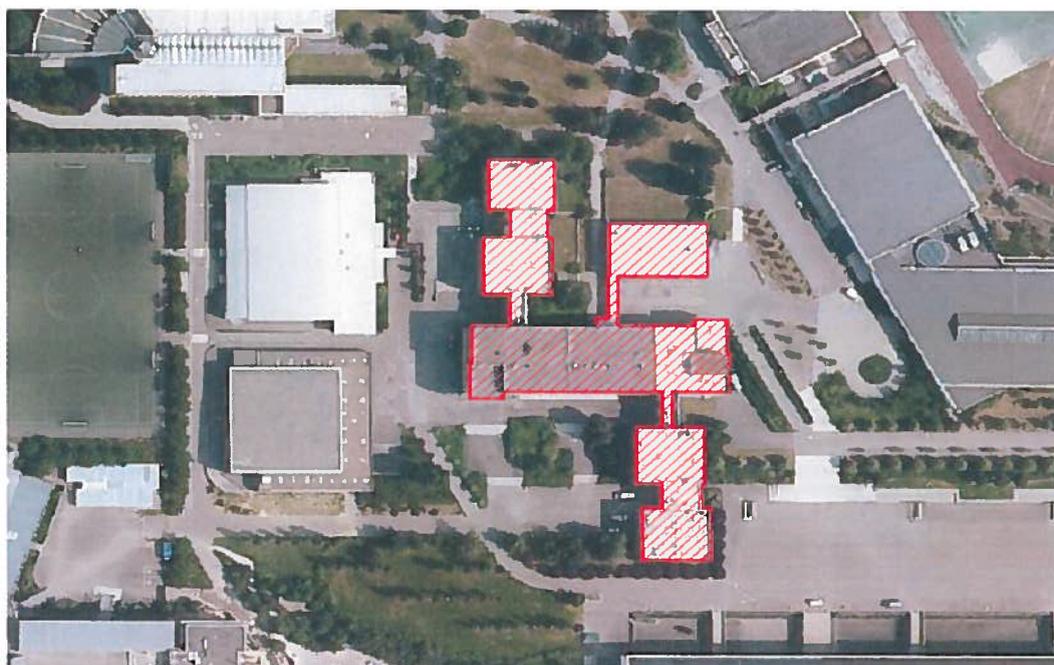
PROGRAMME: Rénovation d'après les critères suivants:

- les considérations et besoins didactiques, éducatives et administratives actuelles
- la réglementation de sécurité dans la fonction publique
- la réglementation grand-ducal concernant la performance énergétique des bâtiments
- les normes actuelles des installations techniques
- les directives de l'inspection sanitaire

VOLUME ET SURFACE:

- volume brut	:	~ 120'000 m ³
- surface brute	:	28'500 m ²

BUDGET: non défini



LYCEE TECHNIQUE POUR PROFESSIONS DE SANTE A STRASSEN

IMPLANTATION: Abandon du site de Luxembourg-Bonnevoie

L'implantation du nouveau projet est prévue sur le site du Val Saint-André à proximité du centre de Logopédie

- PROGRAMME:**
- lycée pour environ 1200 élèves
 - internat pour 50 élèves
 - hall de sport commun pour LTPS / Logopédie
 - aménagement extérieur à revoir pour l'ensemble du campus (accès piétons, bus, parking,...)
 - assainissement et démolition des bâtiments existants

VOLUME BRUT: +/- 180.000 m³

SURFACE BRUTE: +/- 35.000 m²

BUDGET: non défini

LEGENDE

- BÂTIMENTS DEMOLIS AVANT LE CHANTIER
- BÂTIMENTS DEMOLIS APRÈS LE CHANTIER
- BÂTIMENTS DE PLACES AVANT LE CHANTIER (INDICÉ À DÉFINIR)



LYCEE TECHNIQUE D'ETTELBRUCK ET LYCEE TECHNIQUE AGRICOLE A ETTELBRUCK: INFRASTRUCTURES PRIORITAIRES

DESCRIPTION:	Infrastructures d'accueil et sportives destinées aux Lycée technique pour professions de Santé et Lycée technique Ettelbruck
IMPLANTATION:	Site actuel des serres et ateliers du lycée technique agricole Surface approximative du terrain disponible: +/-1,9 ha (sans bâtiments LTA/LTPS)
PROGRAMME:	En attente du programme de construction définitif pour -un restaurant scolaire -un hall sportif à 3 unités
VOLUME ET SURFACE:	non défini
BUDGET:	non défini

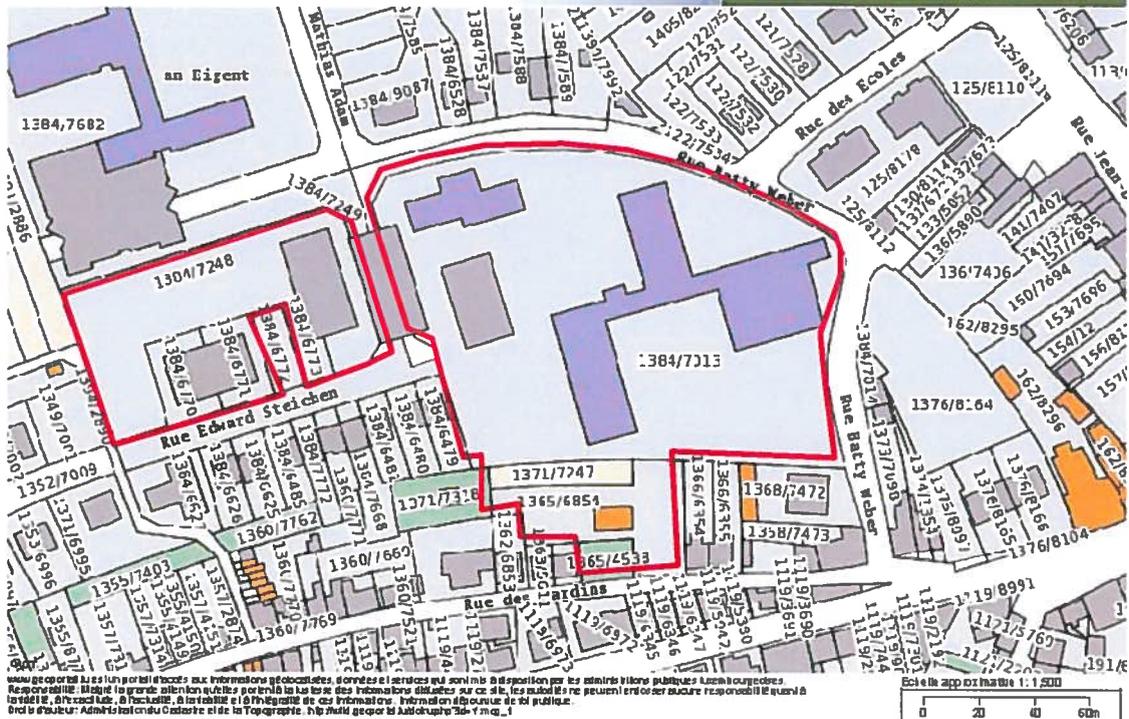


INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL POUR ENFANTS ET JEUNES - PÉTANGE

DESCRIPTION:	Construction de nouvelles structures pour accueillir des enfants et adolescents
IMPLANTATION:	Le terrain se situe en plein centre-ville de Pétange et a une superficie de 2.38 ha. Les bâtiments existants sur le site devront être démolis.
PROGRAMME:	<ol style="list-style-type: none">1) pouponnière nationale (60 enfants)2) centre thérapeutique (30 enfants)3) internat socio-familial (60 enfants et adolescents)4) 25 logements et foyer (24 lits) pour personnes en situation de handicap5) structure avec 4 logements pour parents en situation de handicap6) 40 logements pour familles nombreuses et pour jeunes adultes en situation financière difficile
VOLUME ET SURFACE:	non défini
BUDGET:	non défini

map.geoportail.lu
Le géoportail officiel du Grand-Duché de Luxembourg

ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE
Grand-Duché de Luxembourg



ANNEXE 2

Libellé du projet	Montant initial	Cout prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
2005				
Bâtiment Konrad Adenauer (extension pour le PE), Kirchberg	300'000'000	17'500'000 (part études)	Nouveaux dossiers de soumission en élaboration suite aux appels d'offres initiaux insatisfaisants. Travaux de gros-œuvre en cours, adjudication des travaux de façade, élaboration des soumissions des installations techniques et paracheèvement en cours.	Le PE a repris la maîtrise d'ouvrage à partir des études d'exécution du projet; suite aux problèmes d'adjudication le PE a demandé à l'état de conclure un partenariat renforcé.
Cour des Comptes des CE (2e extension)	non défini		Achèvement des travaux en octobre 2012. Mise en service du bâtiment.	inauguration mai 2013
Cour de Justice des CE (mise en conformité des bâtiments A,B et C)	non défini	/		voir 2007
Lycée Pôle Nord (Clervaux)	100'000'000	/		voir Lycée Clervaux, 2007
Lycée Pôle Sud	100'000'000	/		voir Lycée Differdange, 2007
Lycée Pôle Sud-Est	100'000'000	200'000 (PPP)	Terrain pour l'implantation se situe à Mondorf.	Acquisitions et reclassement en suspens.
Neie Lycée, Luxembourg-Verhorenkost	60'000'000	/		voir Neie Lycée Mersch, 2006
Transformation, assainissement et mise en conformité de l'Annexe Victor Hugo du Lycée Hubert Clément à Esch-sur-Alzette	8'200'000	8'200'000	Travaux achevés, décomptes et réceptions en cours	Inauguration le 7 mai 2013
Lycée technique du Centre: réaménagement et agrandissement	60'000'000			voir Lycée technique du Centre (réfectoire, sport), 2010
Rénovation Athénée	85'000'000	93'900'000	Travaux de gros-œuvre en cours, début des travaux de façades et d'installations techniques fin 2014	
Maison de soins Esch/Alzette	24'500'000	/	Etude de faisabilité par ABP	Dossier repris par Servior
2006				
Centre Marienthal	21'300'000	22'500'000	Travaux d'installations techniques en cours, début des travaux de menuiserie extérieure mi 2014	
Laboratoire de médecine vétérinaire et de médecine légale (2e phase)	40'000'000	49'000'000	Installation de chantier réalisée. Début des travaux de gros-œuvre mars 2014. Etudes d'exécution en cours.	Le programme présenté à la Chambre en 2006 prévoyait les laboratoires de la médecine vétérinaire et de la gestion de l'eau. Le programme actuel prévoit les laboratoires de la médecine vétérinaire, de la radioprotection, de la pathologie moléculaire et de la médecine légale.
Service incendie et sauvetage de l'Aéroport	non défini	/		Dossier repris par LuxAirtport.
Neie Lycée à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP: mise en service janvier 2012	
IEES (LTPE), bâtiment définitif à Mersch (PPP)	non défini	/	projet PPP: mise en service janvier 2012	

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

février 2014

Libellé du projet	Montant initial	Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Lycées Nordstad (LT, LS, CNFPC, SPORTS)	non défini	/		-Nordstad-M18 infrastructures sportives et lycée technique agricole: voir 2007 -CNFPC: voir 2008
2007				
Laboratoire pour l'ASTA et bureaux pour la Chambre de l'Agriculture	23 000 000	25'000'000	Programme, projet et implantation à revoir	
Dépôt des Ponts et Chaussées à Mersch	non défini	17'200'000	Début des travaux de gros-œuvre en automne 2014.	Dossiers de soumission finalisés. Procédure relative aux mesures de compensation des milieux naturels en cours.
Dépôt des Ponts et Chaussées à Echternach	non défini	6'500'000	Projet en suspens	
Mise en conformité des annexes A, B et C de la Cour de Justice de l'UE	non défini	5'500'000 (part études)	Déménagement de la cour en juillet 2013, levée des réserves et décomptes en cours.	La loi du 18/12/2009 prévoit un budget estimatif de 88'000'000.-.
Foyer Don Bosco	7'000'000	9'900'000	Debut chantier automne 2013, travaux de gros-œuvre en cours	
Lycée technique agricole à Gilsdorf	100'000'000	108'700'000	Projet voté le 27/03/2012; études d'exécution et procédures d'autorisation en cours.	Site d'implantation remis en question
Infrastructures sportives à Diekirch	non défini		Acquisition du complexe sportif pas finalisée; en attente de la confirmation de la faisabilité d'une extension (étude hydrologique de la commune en cours, résultats toujours en attente)	
Nordstad-Lycée	non défini		Etude d'implantation en cours de traitement par le Comité d'acquisition, la commune d'Erpeldange et le MEN.	
Lycée technique à Clervaux	non défini	78'500'000	Vote de la loi 30.01.2013, études d'exécution en cours.	En attente des autorisations commo-incommo et environnement.
Lycée plateau funiculaire à Differdange	non défini	69'000'000	Procédures d'acquisition des terrains en cours, APD en cours.	
2008				
Centre pénitentiaire Uerschterhaff	non défini	158'200'000	Projet de loi déposé. Elaboration des dossiers d'autorisation en cours.	Reclassement des terrains par la Commune en cours.
Les Rotondes: aménagement en espace culturel, 1ere phase	non défini	5'700'000	Le début des travaux est prévu pour début 2014.	
Bâtiment administratif - 11, rue Notre-Dame	3'750'000	4'000'000	Chantier terminé. Décomptes des travaux en cours.	
Lycée technique pour professions de santé à Ettelbruck	45'000'000	30'000'000	En attente de l'autorisation PAP pour débiter les travaux de démolition. Etudes d'exécution en cours.	Projet-pilote à énergie positive
CNFPC à Ettelbruck	non défini			Terrain d'implantation non défini; comité d'acquisition en prospection

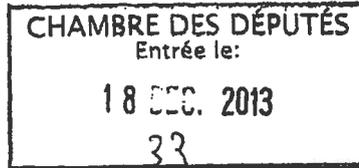
SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES

février 2014

Libellé du projet	Montant initial	Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Lycée Hubert Clément: réaménagement	35'000'000	49'800'000	Travaux de gros-œuvre en cours, début des travaux d'installation techniques prévu pour printemps 2014	
Centre d'Education différenciée à Esch/Alzette	11'110'000		Projet en suspens	
CIPA Bofferdange	non défini	20'000'000	Etude de faisabilité achevée, projet en suspens	
2009				
Modernisation des bâtiments existants de la caserne Herrenberg	non défini		projet en suspens	
Lycée technique de Bonnevoie - Extension et modernisation	non défini / PPP		Analyses et expertises préliminaires en cours	Le programme du Ministère de l'Education nationale prévoit également l'implantation d'un CNFPC Centre.
Ecole de la Deuxième Chance à Luxembourg	40'000'000	38'000'000	Etudes d'avant-projet sommaire achevées	Terrain d'implantation: modification du POS nécessaire; procédures en cours auprès de la Ville de Luxembourg; aucun nouvel élément.
Lycée technique des Arts et Métiers: cantine et sports	25'000'000	20'200'000	Les travaux de la phase 2: Parking et annexe ateliers sont en cours et seront terminés fin 2014.	Phase 1: Mise en service de la cantine rentrée 2013 et du hall sportif fin 2013.
Centre de Logopédie, nouvelle construction	20'000'000	26'300'000	Début des travaux de gros-œuvre en entreprise générale en septembre 2013.	
Athénée - Structure temporaire	32'000'000	29'000'000	Décompte en cours.	Mise en service septembre 2012
Lycée des sports à l'INS, Luxembourg (Sportlycée)	11'000'000	16'000'000 (avec hall sportif)	Réceptions et décomptes en cours (bâtiment scolaire)	Inauguration du Lycée le 22.02.2013 Etudes pour le hall de sport (2 unités) en cours.
Lycée technique pour Professions de Santé - Sud	non défini	/	/	voir 2011
Cour des Comptes, rue Monterey	7'500'000	9'100'000	Travaux de toiture, d'installations électriques, HVAC et sanitaires, faux-plafond, de façade et de menuiserie extérieure en cours	
Bâtiment Jean Monnet 2 pour la Commission européenne	non défini	10'000'000 (part études)	Suite aux concours international d'architecture, le groupement KSP Architekten (2e primé) a été retenu pour la phase conception du projet. APS en cours.	Budget global estimé à 430'000'000.-
2010				
Bâtiment administratif pour la Police à Verlorenkost	25'000'000	29'200'000	Travaux de gros œuvre et installation des techniques en cours.	
Bibliothèque nationale au Kirchberg	non défini	113'200'000	Vote de la loi mars 2013. Elaboration des dossiers de soumission en cours et début des travaux de terrassement prévu pour avril 2014	
Lycée technique du Centre (réfectoire, sports)	non défini	20'700'000	Etudes APD finalisées. Dossiers d'autorisations en cours d'élaboration.	
Lycée technique Michel Lucius: nouv. Const. sur Terrain bloc 2000	non défini	16'300'000	Travaux de parachèvement et d'installations techniques en cours	

SUIVI DES NOUVEAUX PROJETS D'INFRASTRUCTURE PRESENTES A LA CHAMBRE DES DEPUTES
février 2014

Libellé du projet	Montant initial		Coût prévisionnel 02/2014	Etat d'avancement 02/2014	Remarques 02/2014
Uni Luxembourg-Limpertsberg, Max-Planck-Institut et bibliothèque Uni Luxembourg	non défini		33'600'000	En attente confirmation définitive du programme supplémentaire conc la bibliotheque.	
Lycée classique Echternach : transformation aile gendarmerie en salles de classe et nouveau hall des sports (phases 1-2)	non défini		18'000'000	Aile Gendarmerie: travaux de gros-œuvre en cours. Nouveau hall des sports: études APD en cours.	
HMC Capellen	non défini		28'300'000	Etudes APD achevées. Dossier PAP en élaboration.	
2011					
Lycée technique pour professions de santé - Sud à Bascharage	22'000'000		19'600'000	Finitions du bâtiment "Ferme" en cours. Travaux de gros-œuvre du bâtiment "Cito" en cours.	Mise en service prévue pour 2015.
Administration de la nature et des forêts Diekirch: nouveau bâtiment sur le site de l'ancien Hôtel du Midi	10'000'000		11'000'000	Travaux des installations techniques en cours.	Pose de la 1ère pierre le 14.12.2012, mise en service prévue pour début 2015.
2012					
CJ9 – 5° extension du Palais de la Cour de justice	151'800'000		9'000'000 (part études)	Etude préliminaire terminée, APS en cours.	
Palais de justice Diekirch: réaménagement/nouvelle construction	12'000'000		10'500'000	Etudes d'avant-projet sommaire en cours.	
Lycée Mondorf	non défini		non défini	Acquisition des terrains en suspens.	
Kraizberg Dudelange: mise en conformité Centre Emile Mayrisch	22'000'000		22'000'000	Etudes d'avant-projet sommaire en cours.	
Domaine thermal Mondorf, rénovation et mise en conformité	non défini		60'000'000	Procédure d'appel de candidature pour architectes et ingénieurs en cours.	

adr:ALTERNATIV DEMOKRATESCH
REFORMPARTEI
Groupe parlementaireANNEXE 3

Här Mars DI Bartolomeo
 President vun der Deputéierterchamber
 19, Um Krautmaart,
 L-1728 Lëtzebuerg

Lëtzebuerg, den 18. Dezember 2013

Här President,

Sou wéi d'Chambersreglement et virgesäit, bieden ech lech, dës parlamentaresch Fro un den Här Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukturen weiderzeleeden.

An engem Reportage op Tëlee Lëtzebuerg ginn op schro Mängel un der Piste vum Fluchhafen Findel higewisen. Dës kéinten eng Gefor besonnesch fir déi méi schwéier Fligere bedeuten.

Dowéinst wéilt ech dem Här Minister fir nohalteg Entwécklung an Infrastrukturen dës Froe stellen:

1. *Kann den Här Minister déi Mängel, déi am Reportage opgefouert goufen, bestätegen?*
2. *Wéi eng international Normë muss e Fluchhafen respektéieren, wat d'Piste, Taxiwayen a Parkplaze fir Fligere betrëfft? Ginn dës Normen um Findel respektéiert? Wéi eng Instanz kontrolléiert de Respekt vun dësen Normen?*
3. *Ass et richtig, datt de Ministère schonns zanter Joren, duerch verschidde Rapporten, iwwert Mängel um Fluchhafen informéiert ass? Wa jo, wéi eng konkret Schrëtt sinn ënnerholl ginn, fir déi Mängel ofzeschalten?*
4. *Wéi héich ass de Risiko am Ament anzeschätzen? Wien iwwerhëlt Verantwortung, wann duerch de schlechten Zoustand vun der Piste en Accident oder Schlämmes passéiert?*
5. *Wat ënnerhëlt d'Regierung fir déi Mängel esou séier wéi méiglech ze redresséieren? A wéi enger Zäitschinn gëtt de Fluchhafen nees an d'Rei gesat? Huet de Ministère schonn Zuelen, wat dës Aarbechte wäerte kaschten?*

Mat déiwem Respekt,



Gast Gibéryen

Deputéierten

**Äntwert vum Här Minister vun der Nohaltegkeet an den Infrastrukturen op
parlementaresch Fro N°33 vum 18. Dezember 2013 vum Här Députeierten
Gast Gibéryen**

Den honorablen Députeierten well gaer wëssen wei et mam Zoustand vun der Piste um Flughafen Findel gestallt ass.

Am Reportage vum 17. Dezember 2013 goufe verschidden Rapporten zitéiert, et koum en anonymen « Expert » zu Wuert an et goufe Biller vun engem auslännesche Flughafen gewisen, wou d 'Rieder vun engem Fliger ze gesi sinn, deen sech an den Tarmac agedréckt huet.

Am Reportage gëtt als Kommentar zu deene Biller dat heite gesot : « Am schlëmmste Fall kéint des [d'Piste] beim Passage vun enger schweierer Boeing 747 asacken, sou wi viru kuerzem um Flughafen vu Budapest ».

Aus Recherchen um Internet geet erfier, datt di Biller di hei gewise goufen, zu engem Incident gehéieren, wou e Fliger vum Rullfeld ob engem Taxiway ofkomm ass, an sech am Accôtement nieft der Pist (wat mat Tarmac befestegt war, awer net zu der Piste zielt) agedréckt huet. Déi Duerstellung passt net an de Kontext an d 'Ausso ass deemno och falsch.

Den « Expert » seet am Reportage ënner anerem, « Runway an Taxiway sinn gläichwäerteg an engem desolaten Zoustand ». Och déi Ausso ass ze relativéieren. An de leschte Joeren goufen am Optrag vu Ponts et Chaussées vun auslänneschen Experten méi detailléiert Étuden maache gelooss, déi bestätegen, datt net vun enger Gefor am operationelle Beräich ka geschwat ginn.

Et ass also ersichtlech, datt d 'Aussoen an Andréck, wéi de Reportage se vermëttelt huet, net kennen esou confirméiert ginn.

De lëtzebuurger internationale Flughafen, wéi och di aner zivil Flughäfen, baséiert sich ob d'Regelwierk vun der ICAO, der International Civil Aviation Association, an der och Lëtzebuerg Member ass, an notamment ob d'Annexe 14. D 'Publikatioun an d'Diffusioun vun den relevanten aeronautischen Informatiounen, wouzou och d'Tragfähigkeetsparameteren vun den Flugbetriebsfläche gehéieren, geschitt duerch den Organisme Belgocontrol.

An deene leschte Joeren si verschidden Étuden vun der ANA (Administration de la Navigation Aérienne) a vun der PCH (Administration des Ponts et Chaussées) beobtragt ginn, fir d'Drofähegkeet ze berechnen an d'Iwwerflächeschied vun der Pist ze iwwerpräiwen. Heibäi ass d'ACN/PCN- Method zur Uwendung komm, déi zanter 1981 international normaliséiert duerch d'ICAO ass an och an den europäeschen Länner applizéiert gëtt. Heibäi ass den ACN-Wert (Aircraft Classification Number) en Indicateur deen een gewëssene Fligertyp als Wierkung op eng Landepist huet, ofhängeg dovun op et Beton oder Schwaarzelag ass. De PCN-Wert (Pavement Classification Number) dréckt d'Drofähegkeet vun enger Landepist aus. Falls den

PCN-Wert méi grouss ass ewéi den ACN Wert, dann kann den Fligertyp bedenkenlos landen. Den PCN Wert kann esouwuel empiréisch ewéi och rechneresch erméittelt ginn.

2008 ass die éischt Étudé vun der Ponts et Chaussées zesummen mam TÜV-Rheinland duerchgefouert ginn, an där d'Drofähegkeet vun der Pist fir di nächst Joerzénge iwwerpréift ginn ass. Et schléisst een doraus, dass opgrond vun dem existéierenden Opbau, d'Pist an deene nächsten Joeren sollt fräsch gemaach ginn, fir een neien, méi stabillen Ënnergrond ze bauen, deen déi Belaaschtungen laangfristeg besser an den Ënnergrond kann ofdroen.

Allerdéngs ass d'Piste scho méi al, an natierlech de Chargen an dem Wieder ausgesat, an bis d'Aarbechten realiséiert sinn, mussen deementspreechend méi Ennerhaltsaarbechten gemaach ginn, fir die méiglech Iwwerflächeschied an Deformatiounen a Grenzen ze halen. Dat ass vergläichbar mat enger normaler Strooss wou vill Camionen drop fueren. Bei héijen Belaaschtungen entstinn och do mat der Zäit Rëss an Spuerrillen, di musse gefléckt ginn. Um Flughafen ass awer keen Risiko, dass duerfir den Ënnergrond géif abrieche, an duerch d'Entretiensmesuren gëtt séchergestallt, datt de Fluchbetrieb conform zu de Spezifikatiounen kann fonctionnéieren.

Säit 2009 maachen d'Ponts et Chaussées an d'Fluchhafeverwaltung regelméisseg am Dag Kontrollen, fir eventuell Schied fréizäiteg feststellen, an duerch een neien Iwwerflächenbelag an der Nuecht erëm ze flécken. Esou kann een duerch regelméisseg Ennerhaltsaarbechten un der Landepist an un den Taxiwayen gréisser Ausbréch an Schied um Schwarzbelag vermeiden. Dëst ass allerdéngs keng laangfristeg Verbesserung vum Ënnergrond. Et sinn awer schonn an der Vergaangenheet verschidden Tronçonnen am Ënnergrond stabiliséiert ginn.

D'Ponts et Chaussées ass amgaangen mat verschidden internationalen Fachleit eng Grondsanéierung vun der Landepist ze plangen. Hei ass virgesinn, d'Landepist op deenen Plazen wou et noutwenneg ass, bis op den Ënnergrond erauszehuelen an erëm nei opzebauen. Well dës Agrëff och een Afloss op den Fluchtrafik waerten hunn, gi gläichzäiteg och all d'Entwässerungsanlagen an d'Belichtungsinfrastrukturen nei geplangt an solle mat der Pistesanéierung realiséiert gin.

Ähnlech wéi ob aneren internationalen Flughäfen, an an enker Zesummenaarbecht mat der Fluchhafeverwaltung, ass virgesinn an deene nächste Joeren di verschidden Aarbechten ze programméieren an ze realiséieren. Dobei mussen di eenzel Schrett détailléiert geplangt ginn, fir d'Aviatioun sou wéineg wéi méiglech ze beeinträchtegen an de Fonctionnement vun de Pisten an aéronautischen Equipementer oprecht ze halen. Sou kann d'Landepist an hirer Tragfähigkeit verstärkt ginn. Natierlech ass och während der Zäit vun den Aarbechten di deeglech Kontrolle beizehaalen, an déi noutwenneg Ennerhaltsaarbechten um Flughafen gi garantéiert.



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 19 juin 2013

Ordre du jour :

1. 6579 Projet de loi
 - 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;
 - 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;
 - 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures
 - Désignation d'un rapporteur

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

3. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 295 : Communication de la Commission. Les ports: un moteur pour la croissance

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

COM (2013) 296 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services des services portuaires et la transparence financière des ports

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité.

COM (2013) 302 : Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne au sein des comités compétents de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique des règlements nos 13, 13-H, 16, 29, 44, 53, 79, 94, 95, 96, 117 et 130, l'adoption d'une proposition de règlement technique mondial sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible, ainsi que l'adaptation au progrès technique des règlements techniques mondiaux nos 2 et 12 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe

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

COM (2013) 325 : Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la signature, au nom de l'Union européenne, de la convention de Minamata sur le mercure

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

4. Divers

*

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

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

M. Claude Origer, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Théid Faber, M. Jacques Pir, Mme Blanche Weber, du Mouvement écologique

M. François Benoy, M. Roby Biber, M. Patric Lorgé, M. Claude Meisch, de l'a.s.b.l. *natur&ëmwelt*

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Ali Kaes, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

1. 6579 Projet de loi

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de « paperless vignette » dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, signée à Bruxelles, le 21 octobre 2010 ;**
- 2) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 ;**
- 3) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement Européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures**

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

2. 6477 Projet de loi modifiant

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

Les représentants du Mouvement écologique et de *natur&ëmwelt* présentent leurs commentaires vis-à-vis du projet de loi sous rubrique. Pour le détail exhaustif de ces commentaires, il est renvoyé aux documents repris en annexes 1 et 2 du présent procès-verbal. De l'exposé des associations environnementales et de l'échange de vues subséquent, il peut être retenu ce qui suit :

- les ONG environnementales attirent tout d'abord l'attention sur l'urgence de l'adoption d'une nouvelle loi sur la protection de la nature. En effet, malgré les efforts déjà fournis, de nombreux rapports font état d'une érosion dramatique de la biodiversité au Luxembourg ;
- les représentants du Mouvement écologique constatent que le texte du projet de loi, tel qu'il a été déposé à la Chambre, est un texte de compromis, rencontrant aussi bien les doléances du secteur agricole que celles des promoteurs immobiliers. Si Monsieur le Ministre délégué ne nie aucunement cette assertion, il est cependant d'avis qu'il s'agit là d'un bon compromis. Il rappelle dans ce contexte que le projet de loi a été rédigé selon une approche participative. Ainsi, tous les partenaires concernés (ministères,

administrations, chambres professionnelles, ONG) ont été consultés lors d'un *workshop* organisé en décembre 2011 et il a été, dans la mesure du possible, tenu compte de leurs remarques. En outre, Monsieur le Ministre délégué rappelle les objectifs du texte, à savoir : l'enrayement de la perte de la diversité biologique, la simplification administrative, l'augmentation de la transparence pour les demandeurs d'autorisations et, pour finir, l'accroissement du rôle des communes en matière de protection de la nature ;

- les représentants du Mouvement écologique mettent en avant la nécessité de privilégier, dans l'entièreté du texte du projet de loi, les notions de transparence, de bonne communication, de participation du public et d'harmonisation des procédures. Dans ce contexte, ils saluent l'idée du Conseil d'Etat de créer un guichet unique qui centraliserait toutes les informations, procédures et règles à respecter en relation avec les zones vertes et les biotopes. En citant l'exemple de l'article 10 du projet, dont l'objet est de modifier l'article 12 de la loi actuelle et de conférer au ministre une certaine marge d'appréciation pour imposer une notice d'impact qui détermine si un projet est susceptible d'affecter une zone Natura 2000 de manière significative et si par conséquent une évaluation des incidences s'impose, le Mouvement écologique fait valoir que, dans l'intérêt de la simplification administrative et afin de gagner du temps, une publicité - qui permettrait *de facto* un droit de recours - devrait entourer cette nouvelle procédure dès son début ;

- il est rappelé qu'au cours de la réunion du 8 mai dernier, lors de laquelle la Commission du Développement durable a procédé à un échange de vues avec des représentants de la Chambre d'Agriculture, ces derniers ont exprimé leurs craintes d'un doublement des pertes en surface agricole. En effet, la grande majorité des situations demandant compensation constitue déjà une perte de surface agricole. Ainsi, par exemple, chaque fois qu'une route est construite, ce sont des terrains agricoles qui sont utilisés à ces fins et sont donc perdus pour l'agriculture. Si maintenant la loi sur la protection de la nature impose en plus de façon systématique des compensations, il est évident que ces mesures auront de nouveau un impact sur la surface utilisée par l'agriculture. Les représentants des ONG environnementales expriment, dans ce contexte, un avis plus nuancé. Ils estiment qu'il est évident que les agriculteurs doivent pouvoir continuer à travailler sur leurs terrains et qu'il ne saurait être question de leur retirer les surfaces à haute valeur agricole dont ils doivent disposer pour jouer leur rôle de garants de la sécurité alimentaire. Ils sont d'avis que la protection de la nature ne doit en aucun cas conduire à une polarisation entre les défenseurs de la nature et les agriculteurs. Le Mouvement écologique considère qu'*a priori*, aucune surface ne sera retirée aux agriculteurs. Cependant, si les surfaces agricoles se situent en zone verte, ces terres devraient néanmoins pouvoir faire l'objet d'une attention particulière. Les représentants de *natur&mwelt* relativisent également les propos des agriculteurs et font valoir qu'il devrait être possible de concilier à la fois la protection de la nature et de la biodiversité et celle des surfaces à haute valeur agricole, en urbanisant notamment de manière prioritaire les terrains encore libres et situés à l'intérieur du périmètre constructible actuel. La proposition de la Chambre d'Agriculture concernant le concept de compensation environnementale globale (p. ex. mesures dans le domaine de l'assainissement énergétique des bâtiments) ne reçoit pas l'aval des ONG environnementales, qui rappellent qu'un des principaux buts du projet de loi sous rubrique est la préservation de la biodiversité. Un membre de la commission parlementaire s'interroge sur l'opportunité de créer un plan sectoriel agricole dans lequel les meilleures terres agricoles seraient répertoriées et ainsi protégées. Monsieur le Ministre délégué fait savoir que des zones agricoles protégées pourraient être concrétisées au niveau de l'aménagement du territoire au moyen du plan sectoriel « Paysages » ;

- pour ce qui est de la mise en place du nouveau système de compensation, les organisations environnementales rappellent que la prémisses doit rester la non-destruction de la biodiversité et que ce n'est qu'à titre subsidiaire que le mécanisme de compensation devra être enclenché. Dans ce contexte, elles estiment qu'il est essentiel de garder à l'esprit que le fait de compenser ne doit pas être considéré comme un chèque en blanc offert aux promoteurs immobiliers et ne doit en aucun cas légitimer tous les projets de construction. En effet, ce serait là un très mauvais signal, car il faut être conscient du fait que certaines pertes ne peuvent pas être compensées. Il faudra dans ce contexte s'assurer qu'un projet de construction pourra toujours être refusé si nécessaire.

Le Mouvement écologique fait savoir qu'il n'était pas demandeur de la mise en place du nouveau système de compensation qui, à son avis, profitera surtout aux promoteurs immobiliers ; *natur&émwelt* accueille favorablement la volonté d'instaurer un système de mesures compensatoires, mais exprime pourtant ses réserves quant à sa teneur actuelle. Les principales craintes et revendications des deux ONG peuvent être résumées comme suit :

- le système numérique d'évaluation et de compensation doit être établi d'après des critères scientifiques unanimement reconnus, afin de n'engendrer aucun doute quant à son interprétation. Ce n'est d'ailleurs qu'à cette condition qu'il sera accepté par la population ;
 - le contrôle et le suivi des mesures compensatoires réalisées risquent de devenir extrêmement compliqués, voire impossibles. Alors qu'actuellement, il existe déjà de nombreux exemples de compensations n'ayant jamais été réalisées (ex : Route du Nord), il est primordial d'éviter une bureaucratisation à l'extrême. Pour cette raison, il serait souhaitable que l'Etat évite la multiplication d'acteurs dans le domaine de la réalisation de mesures compensatoires et mette en place une cellule indépendante pour assurer les missions de suivi et de contrôle de ces mesures ;
 - la gestion des réserves foncières de compensation devra être réalisée de manière cohérente, afin d'assurer la longévité du système de compensation. Cette gestion ne devra en aucun cas être l'affaire d'acteurs privés. Les associations environnementales se prononcent au contraire en faveur d'un gestionnaire public des réserves foncières ;
 - le règlement grand-ducal instaurant les modalités pratiques du fonctionnement du système numérique d'évaluation et de compensation influencera la teneur même de la loi et sera, de l'avis des ONG, au moins aussi important que le texte de la future loi. Dès lors, il devra être disponible dans les plus brefs délais. Monsieur le Ministre délégué opine et informe que le projet de règlement grand-ducal sera disponible dans les prochaines semaines et que, de la même manière qu'il l'a fait pour le texte de l'avant-projet de loi, il organisera un *workshop* avec tous les acteurs concernés afin de recueillir leur avis sur la mouture définitive du texte. Monsieur le Ministre délégué fait en outre savoir qu'un cadastre des biotopes sera établi, afin d'assurer prévisibilité et transparence en la matière ;
- les ONG environnementales rappellent que la fragmentation paysagère est l'une des menaces principales pour la biodiversité. Pour cette raison, elles insistent pour que la notion de « connectivité écologique », de « perméabilité paysagère » ou, mieux encore, de « couloir écologique » soit ancrée dans la loi sur la protection de la nature, afin que son importance soit reconnue. Monsieur le Ministre délégué informe que la notion de « couloir écologique » est prévue dans le plan sectoriel « Paysages » et sera intégrée dans le texte de loi ;

- les ONG environnementales insistent pour que la terminologie des herbicides soit mieux définie, en s'inspirant de la directive 2009/128/CE instaurant un cadre d'action communautaire pour parvenir à une utilisation des pesticides compatible avec le développement durable, et ceci afin de garantir une meilleure sécurité juridique. Elles se demandent en outre ce qu'il en est des autres produits phytosanitaires nocifs pour l'environnement, comme les pesticides, insecticides ou fongicides ;
- les responsables de *natur&ëmwelt* rappellent l'importance que revêt la possibilité de créer des zones protégées agréées. En effet, ce nouveau statut leur permettra de garantir un certain degré de protection des terrains acquis notamment avec la contribution financière de la Commission européenne (programme LIFE) ;
- les responsables de *natur&ëmwelt* expliquent leur souhait que la taille des haies vives et broussailles reste interdite pendant la période du 15 février au 1^{er} octobre et non pas, comme le prévoit le projet de loi, au 15 septembre seulement. En effet, si la période d'interdiction était réduite de quinze jours, le début de la période de la taille des haies coïnciderait avec le début de la migration automnale des oiseaux. Or, un nombre élevé d'oiseaux migrateurs sont de passage au Luxembourg en septembre et ces espèces fréquentent les haies vives et se nourrissent de leurs baies et des insectes attirés par ces baies ;
- il devrait être profité du projet de loi sous rubrique pour effectuer un toilettage complet, et non pas seulement une modification mineure, de l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1^{er} juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière.

*

Les membres de la commission parlementaire chargent Monsieur Fernand Etgen, en sa qualité de Président du SICONA-Centre, de leur faire parvenir une demande d'entrevue commune avec les représentants du SICONA-Centre, du SICONA-Ouest, du SIAS, du Parc naturel de l'Our et du Parc naturel de la Haute-Sûre, afin que ces derniers puissent exprimer leurs doléances au sujet de projet de loi sous rubrique.

3. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 295 : Communication de la Commission - Les ports : un moteur pour la croissance

COM (2013) 296 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services des services portuaires et la transparence financière des ports

COM (2013) 302 : Proposition de décision du Conseil relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne au sein des comités compétents de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique des règlements n° 13, 13-H, 16, 29, 44, 53, 79, 94, 95, 96, 117 et 130, l'adoption d'une proposition de règlement technique mondial sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible, ainsi que l'adaptation au progrès technique des règlements techniques mondiaux n° 2 et 12 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe

COM (2013) 325 : Proposition de décision du Conseil relative à la

signature, au nom de l'Union européenne, de la convention de Minamata sur le mercure

En l'absence des responsables gouvernementaux concernés, les documents COM (2013) 295 et COM (2013) 296 n'ont pas été examinés.

*

Le document COM (2013) 302 est une proposition de décision relative à la position à adopter au sein des comités compétents de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) en ce qui concerne :

- l'adaptation au progrès technique de certains règlements,
- l'adoption d'une proposition de règlement technique mondial sur les véhicules à hydrogène et à pile à combustible,
- l'adaptation au progrès technique de certains règlements techniques mondiaux de la CEE-ONU.

Au niveau international, la CEE-ONU élabore des prescriptions harmonisées ayant pour objet d'éliminer les entraves techniques au commerce des véhicules à moteur entre les parties contractantes et d'assurer que lesdits véhicules offrent un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement.

L'Union européenne a adhéré à l'accord de la CEE-ONU concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, ainsi qu'à l'accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues.

Les réunions du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU (WP.29) ont lieu trois fois par an. À chaque réunion, des amendements aux règlements ou aux règlements techniques mondiaux de la CEE-ONU en vigueur sont adoptés afin de tenir compte du progrès technique. Ces amendements sont adoptés par l'un des six groupes de travail du WP.29 préalablement à chacune de ses réunions.

Au cours d'une réunion postérieure du WP.29, les amendements, les compléments et les rectificatifs sont soumis au vote final si le quorum est atteint et si une majorité qualifiée se dégage parmi les parties contractantes. Dans le cadre du WP.29, l'Union européenne est partie aux deux accords précités et vote au nom des États membres. Une décision du Conseil contenant la liste des amendements, des compléments et des rectificatifs, est préparée pour chaque réunion du WP.29 et autorise la Commission à voter au nom des États membres.

La proposition de décision sous rubrique définit la position de l'Union européenne sur les amendements, les compléments et les rectificatifs qui seront soumis au vote lors de la réunion du WP.29, qui se tiendra du 24 au 28 juin 2013.

*

Le document COM (2013) 325 est une proposition de décision du Conseil européen relative à la signature de la Convention de Minamata sur le mercure.

Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a mis en place un comité intergouvernemental de négociation et lui a donné un mandat afin d'élaborer un instrument complet, mondial et juridiquement contraignant sur le mercure. Les négociations ont abouti à un texte qui a recueilli l'accord du conseil d'administration du PNUE. La nouvelle convention sur le mercure sera ouverte à la signature à l'occasion d'une conférence diplomatique qui se tiendra à Kumamoto (Japon), du 7 au 11 octobre 2013. Elle portera le nom de « Convention de Minamata sur le mercure » en référence à la ville éponyme située près de Kumamoto où le pire cas de pollution au mercure a été constaté durant les années 1950.

Le texte de la Convention va dans le sens de la position générale de l'Union européenne et le document sous rubrique conclut qu'il convient donc qu'un représentant de l'Union européenne signe ladite Convention.

Pour de plus amples détails concernant le document sous rubrique, il est prié de se référer au document établi par les responsables gouvernementaux et repris en annexe 3 du présent procès-verbal.

4. **Divers**

Après un bref échange de vues, il est convenu que la demande du groupe parlementaire *déi gréng* d'organiser un débat d'orientation au sujet du développement durable sera traitée lorsque, d'une part, le rapport du Conseil économique et social et du Conseil supérieur pour un Développement durable pour développer un « PIB du bien-être » et, d'autre part, le rapport national la Commission interdépartementale du développement durable sur la mise en œuvre du développement durable, seront publiés.

La prochaine réunion aura lieu le 26 juin 2013 à 11h00.

Luxembourg, le 26 juin 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Reform des Naturschutzgesetzes :

Positive Neuerungen – aber sich aufdrängende Nachbesserungen

Stellungnahme des Mouvement Ecologique zur Reform des Naturschutzgesetzes (N°6477)

Projet de loi modifiant

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

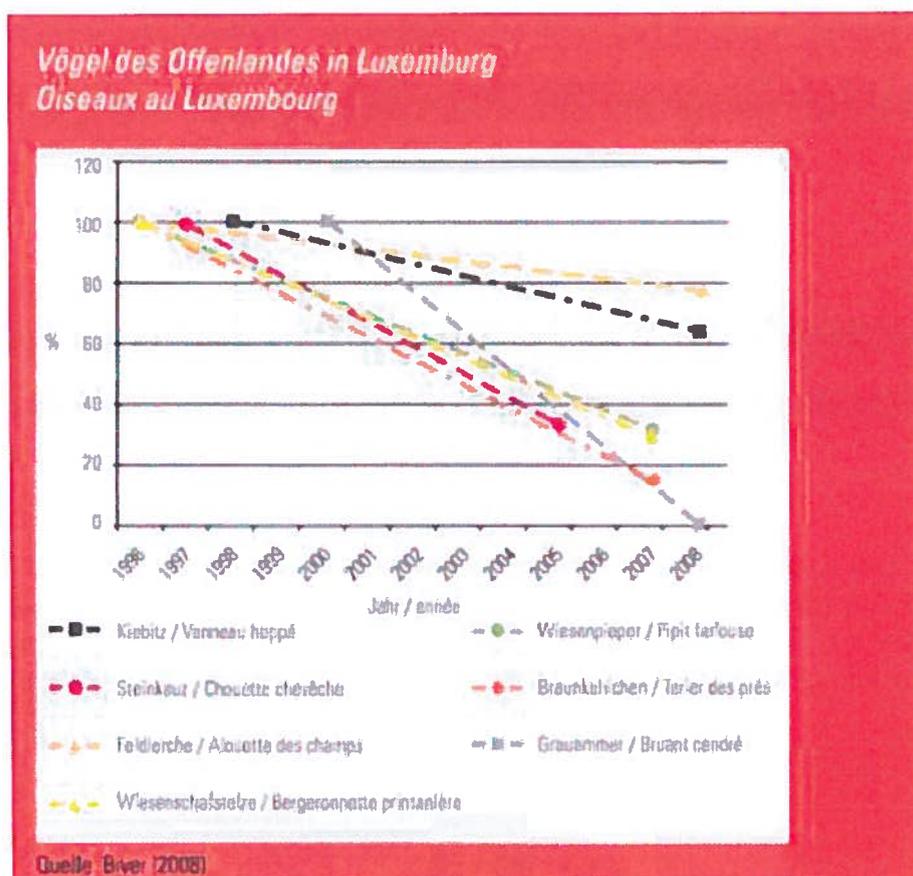
März 2013

1. Trotz neuem Naturschutzgesetz von 2004 – weiterhin negativer Biodiversitätstrend

Im reformierten Naturschutzgesetz von 2004 wurden eine Reihe von positiven Neuerungen in Luxemburger Recht verankert, u.a. da die europäische Vogelschutzrichtlinie und die Flora-Fauna-Habitatrichtlinie umgesetzt wurden. Heute, knapp 10 Jahre später, fällt die Analyse der Wirkung des Gesetzes allerdings recht ernüchternd aus: zwar wurden zwischen 2004 und heute 48 Habitatschutzgebiete ausgewiesen, die Biodiversität ist jedoch in Luxemburg weiterhin auf dem Rückzug.

An diesem generellen Trend ändert auch das Wiederauftauchen oder die Zunahme von einigen wenigen Arten, die von der Eutrophierung der Landschaft oder der Einstellung der direkten Verfolgung profitieren, nichts.

Der Rückgang der biologischen Vielfalt ist besonders ausgeprägt in der Agrarlandschaft. Die Grafik verdeutlicht dies am Beispiel der Entwicklung einiger Vogelarten des Offenlandes im Zeitraum von 1996 bis 2008 (Rapport Observatoire de l'Environnement Naturel, 2012)



Die Ursachen für den weiteren Diversitätsverlust sind vielschichtig, so u.a.:

1.1. Weiterhin Landschaftszerschneidung und Landverbrauch auf hohem Niveau

Seit 2011 hält Luxemburg den Negativrekord in punkto Landschaftszerschneidung innerhalb der EU29 und hat damit Belgien an der Spitze abgelöst (Landscape fragmentation in Europe, EEA, Copenhagen, 2011).

Hiervon sind vor allem Arten mit hohem Raumbedarf betroffen (z.B. Wildkatze), aber auch der genetische Austausch anderer zahlreicher Arten wird hierdurch erheblich erschwert. Größere zusammenhängende Populationen drohen in Kleinstpopulationen zu zersplittern, was zu einem erhöhten Aussterberisiko führt.

Darüber hinaus ist der Landverbrauch in Luxemburg mit 250-300 ha/Jahr sehr hoch und alle Prognosen gehen von einem weiteren Wachstum aus: sowohl betreffend den Landverbrauch als auch den damit verbundenen Zerschneidungseffekt. Bei anhaltendem Trend und unveränderter Bauweise würden im Jahr 2050 Siedlungen und Gewerbebezonen fast die Hälfte der Landesfläche Luxemburgs bedecken. Eine derartige Situation würde sowohl für den Naturschutz als auch für die Landwirtschaft - aber auch für die Lebensqualität - einen unvorstellbaren Verlust bedeuten.

1.2. Landwirtschaft bleibt Hauptfaktor für Biodiversitätsverlust

Landwirtschaftliche Akteure verweisen sicherlich mit Recht darauf, die Artenvielfalt der Kulturlandschaft, wie wir sie noch vor 50 Jahren kannten, sei gerade durch die Arbeit der Landwirte entstanden. Ebenso wahr ist aber leider, dass die heutige Landwirtschaft den Hauptfaktor für das Verschwinden vieler Arten und Habitate darstellt. Dies ist kein rein nationales Problem, sondern das Ergebnis einer falschen europäischen Agrarpolitik während Jahrzehnten.

Die kooperativen Ansätze der letzten Jahre, wie z.B. Verträge im Rahmen des Biodiversitätsreglementes, haben sich auf die verhältnismäßig kurzen Zeiträume bezogen zwar bewährt, aber sie alleine sind scheinbar wenig geeignet Natur und Biodiversität dauerhaft zu erhalten. Dies nicht zuletzt auch deshalb, da es durch den Strukturwandel der Landwirtschaft schon innerhalb von 10 oder 15 Jahren zu wechselnden Bewirtschaftern kommt, was oft einem Ausstieg aus dem Vertragsnaturschutz gleichkommt.

So wurden z.B. Ende 2011 Biodiversitätsverträge über ca 200 ha (etwa 5 % der Biodiversitätsflächen) nicht mehr verlängert, davon ein Teil auf geschützten Biotopflächen. Selbst wenn die Summe der Verträge durch Neuzugänge sogar weiter leicht ansteigen würde, wäre die Wiederaufnahme der normalen Nutzung auf ökologischen Topflächen eine Katastrophe, da sich z.B. magere Mähwiesen, wenn überhaupt, nur über sehr lange Zeiträume wieder herstellen lassen. Außerdem wurden bisher auf weniger als 5% der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche Biodiversitätsverträge abgeschlossen, zu wenig wie sich zeigt, um dem Artenschwund Einhalt zu bieten.

„Um die biologische Vielfalt in der Agrarlandschaft langfristig zu erhalten und zu entwickeln berechneten Wissenschaftler einen durchschnittlichen Flächenbedarf von 10% der Acker- und 10% der

Grünlandfläche“ (Rapport Observatoire de l'Environnement Naturel, Luxembourg, 2012), d.h. das Doppelte der aktuellen Vertragsfläche in Luxemburg.

Es bedarf daher - neben einer Ökologisierung der Agrarpolitik - weiterer Instrumente auf der Ebene des Naturschutzes um den Biodiversitätsschwund in der Agrarlandschaft zu stoppen.

1.3. Forstwirtschaft – positive und negative Tendenzen

Die Biodiversität im Wald ist bisher weniger starkem Druck ausgesetzt als die Offenland-Ökosysteme.

Besonders im öffentlichen Wald gab es in den letzten Jahren eine vorsichtig positive Entwicklung in Bezug auf die Erhaltung von Alt- und Totholz, hin zu einem plenterartigen Dauerwald. Allerdings wurde parallel eine Erschließung mit Wirtschaftswegen und Rückegassen auf großen Flächen durchgeführt, die für viele störungsempfindliche Arten zu einem erheblichen Brutraumverlust führen bzw. geführt haben. Auch die geplante Verjüngung der Laubwälder, durch die Entnahme vieler alter Bäume welche gerade für viele bedrohte Waldarten Lebensraum bieten, muss aus der Sicht des Biodiversitätsschutzes kritisch gesehen werden.

Hinzu kommen zunehmende Wetterextreme durch den Klimawandel, die sich negativ auf die Waldökosysteme auswirken und die weiterhin zu hohen Wilddichten, die eine Naturverjüngung verhindern.

1.4. Fehlender Respekt und Vollzug des aktuellen Gesetzes

Das Naturschutzgesetz von 2004 hat einen Rechtsrahmen geschaffen, der eigentlich wenig Spiel für einen weiteren Biodiversitätsverlust geboten hat. Die durch die Habitatrichtlinie besonders geschützten Biotope und Arten wurden in das Gesetz aufgenommen und in einer „*Instruction d'application des dispositions de l'article 17 de la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles*“ präzisiert. Trotzdem muss festgestellt werden, dass geschützte Wiesentypen umgepflügt und Trockenrasen gedüngt werden, ohne dass dies Konsequenzen hat, obschon es sich hierbei eindeutig sowohl um einen Verstoß gegen die Cross-Compliance-Vorschriften als auch gegen das Naturschutzgesetz handelt. Ein weiteres Beispiel sind die zahllosen Naturhecken, die in Kastenhecken umgewandelt wurden, obschon dies spätestens seit 2004 unmissverständlich verboten ist. Konsequenz: besonders gefährdete Arten verlieren ihre Brutmöglichkeiten, da Kastenhecken nicht besiedelt werden (z.B für den bedrohten Raubwürger) und wegen der stark reduzierten Blattfläche und dem Fehlen von Blüten weniger Futter bieten.

Ein gutes Naturschutzgesetz kann diese Defizite sicherlich nicht alle alleine beheben. Allerdings sollte die Reform des Gesetzes dazu genutzt werden - mehr als derzeit vorgesehen - die Rahmenbedingungen für einen Biodiversitätsschutz messbar zu verbessern.

2. Der vorliegende Gesetzesentwurf: Bei allem Entgegenkommen an (land-)wirtschaftliche Interessen : Naturschutz ist umweltpolitischen Zielsetzungen verpflichtet !

Das neue Gesetzesprojekt weist sonder Zweifel eine Reihe von Neuerungen auf, welche auch aus Naturschutzsicht positiv zu werten sind, so wie dies auch von bestimmten Kreisen angeführt wird. Dabei handelt es sich jedoch nur um die eine „Seite der Medaille“. Denn: so manche Maßnahme, die vielleicht auf den ersten Blick als eher naturschutzfreundlich erscheinen mag, wurde wohl vor allem auch im Interesse einer weiteren Wachstumspolitik eingeführt.

- Einführung des OekoPunktesystems: vor allem auch im Interesse ökonomischer Aktivitäten / weiterer Siedlungs- und Bauprojekte

Die Einführung des Ökopunktesystems ist per se eine a priori wirtschaftsfreundliche Maßnahme, da sie **den Kompensationsbedarf vereinfacht** und ggf sogar reduziert wie verschiedene Simulationen anhand konkreter Beispiele zeigen.

Wobei folgende Anmerkung von Bedeutung ist: die im folgenden angeführten Neuerungen sind sicherlich sinnvoll und führen auch zu einer Versachlichung. Aber: sie stellen jetzt nicht a priori einen Qualitätsgewinn aus Naturschutzsicht dar, sondern eine bessere Handhabung aus Sicht der Akteure, die Projekte im Baubereich usw. umsetzen wollen.

In der Tat ist die Kompensation von Eingriffen bereits heute Bestandteil des Naturschutzgesetzes von 2004. Neben dem Wald (Artikel 13) müssen seit 2004 schon alle zerstörten Biotop und Habitate von geschützten Arten (Artikel 17) kompensiert werden. Neu ist lediglich der geplante, sogenannte flächenhafte Ansatz, d.h. dass die gesamte Flächennutzung einer Eingriffs- aber auch Kompensationsfläche (also auch von Nichtbiotopen wie Gärten, versiegelten Flächen...) in die Berechnung einfließt. Dadurch entsteht somit kein Mehrbedarf an Kompensierungen, da z.B. die naturnahe Gestaltung eines Siedlungsprojektes künftig mit berücksichtigt wird und damit weniger Kompensierungsmaßnahmen anfallen als beim aktuellen Naturschutzgesetz.

In der Tat haben Simulationen des Nachhaltigkeitsministeriums anhand konkreter Beispiele gezeigt, dass die Anwendung des Ökopunktesystems zu einem geringeren Kompensationsbedarf führt als der bisherige, verbal-argumentative Ansatz, also die sogenannten „Avis“ der Natur- und Forstverwaltung.

Die Einführung des Ökopunktesystems stellt aber vor allem eine Vereinfachung der Kompensationsmaßnahmen dar und führt zu geringeren Kosten. Die Anlage eines Ökokontos als Bestandteil dieses neuen Systems erlaubt es nämlich im Vorfeld und unabhängig von einem konkreten Eingriff Kompensationsmaßnahmen durchzuführen. Das erlaubt es mit weniger zeitlichem Druck zu arbeiten und daher z.B. Flächen günstiger zu erwerben. Davon profitiert die Wirtschaft, da Kompensationen kostengünstiger werden.

Weiterhin wird durch das **numerische Verfahren die Bewertung objektiver und erhöht die Planungssicherheit zukünftiger Infrastrukturprojekte**, da der Interpretationsspielraum des Bearbeiters klarer eingegrenzt ist. Nicht umsonst wird die Einführung eines solchen Systems von der OECD auch für Luxemburg gefordert und von der Wirtschaft generell begrüßt.

- **Neuerungen im Interesse der Landwirtschaft**

Auch aus der Sicht der Landwirtschaft bringt das Gesetzesprojekt eine ganze Reihe von Vorteilen gegenüber dem aktuellen Gesetz, so z.B.:

- der Minister kann Landwirten eine Genehmigung erteilen um punktuell Wald oder Biotope zu entfernen zwecks Verbesserung der Parzellierung landwirtschaftlicher Flächen (Art. 13 und 17);
- Flächen, die im Rahmen eines Biodiversitätsvertrags genutzt wurden, können nach Ablauf eines solchen Vertrages nach einer Übergangsfrist wieder konventionell genutzt werden, wenn es sich hierbei nicht schon vor Abschluss des ersten Vertrages um ein Biotop handelte;
- die Heckenpflege kann bereits ab 15. September erfolgen, was es den Landwirten erlaubt, besonders Hecken auf Ackerstandorten vor der Einsaat der Winterkulturen zu schneiden;
- Wald muss nicht mehr in derselben Gemeinde oder einer Nachbargemeinde kompensiert werden, sondern im selben Wuchsbezirk. Diese Regelung bietet eine größere Flexibilität - auch gegenüber der Landwirtschaft. Oft führt die alte Kompensationsregelung dazu, dass Kompensationen gar nicht umsetzbar waren, weil in der selben Gemeinde keine geeigneten Grundstücke verfügbar waren.

3. Grundsatzentscheidungen als Basis für das reformierte Naturschutzgesetz treffen

3.1. Kompensierungsmaßnahmen: Auch im Interesse von der Natur oder eher nur als Ablasshandel?! Erreichen von naturschutzpolitischen Ziel ist ein „Must“!

Das vorliegende Gesetzesprojekt erweitert das Prinzip der Kompensierbarkeit von Projekten und führt das Oekopunkte-System ein.

Der Mouvement Ecologique möchte dabei betonen, dass er kein Befürworter dieses Systems war, da wir hier einen „Ablasshandel“ befürchten resp. die Gefahr sehen, dass gängige Naturschutzarbeiten nun unter dem Deckmantel der Kompensierungen stattfinden.

Wenn wir denn dieses System akzeptieren können - da es wohl seitens bestimmter Kreise als „Must“ angesehen wird, damit Luxemburg weiterhin einem gewissen Wachstumszwang unterliegen kann ohne dass Natur und Umwelt definitiv 100% unter die Räder kommen - dann kann dies nur unter sehr klaren Rahmenbedingungen sein.

Als absolute Voraussetzungen sehen wir dabei folgende:

- **Natureingriffe vermeiden bleibt eine absolute Priorität - eine Kompensierung ist nachrangig!**

Der Mouvement Ecologique fordert, dass ein Ökopunktesystem nicht automatisch dazu führt, dass alle Projekte, unabhängig vom Impact, genehmigt werden. Abgesehen davon, dass verschiedene Eingriffe real überhaupt nicht kompensierbar sind, würde dies auch einen riesigen Ökopunktebedarf generieren, vor dem die Landwirtschaft mit Recht warnt. Wird das System jedoch korrekt angewandt, kann dies zu einer Steuerung (Eingriffe werden dort durchgeführt wo der geringste Kompensationsbedarf besteht) und zu positiven Effekten führen, da die Kompensationen gebündelt werden und somit der Natur mehr bringen. Die Vermeidung von Ökopunkten soll so zu einer platzsparenderen und kompakteren Umsetzung von notwendigen Projekten in Luxemburg führe.

- **Alle biologischen Wertefaktoren berücksichtigen!**

Aus Naturschutzsicht beinhaltet die Einführung des Ökopunktesystems erhebliche Risiken, z.B. wenn die Punktezah pro Biotopeinheit politisch geschönt oder die ganzen Kompensationsmaßnahmen losgelöst vom realen Biotopverlust durchgeführt werden. Demgegenüber kann man argumentieren, dass das bisherige Kompensationssystem auch nicht zu einem zufriedenstellenden Resultat geführt hat. Es ist daher unerlässlich, dass eine saubere, nachvollziehbare Bewertung der vorhandenen Biotope und planungsrelevanter Arten vor jedem Eingriff und jeder Kompensationsmaßnahme durchgeführt wird und einsehbar ist.

Der Mouvement Ecologique fordert daher, dass das Punktesystem alle biologischen Wertefaktoren, z.B. auch die Habitate besonders bedrohter Arten, berücksichtigt, da nur so gewährleistet werden kann, dass an anderer Stelle der Verlust real ausgeglichen wird. Der Mouvement Ecologique begrüßt in dem Zusammenhang, dass die durch europäisches Recht geschützten Habitate durch identische Lebensräume kompensiert werden müssen, da nur so die Vorgaben der Habitatrictlinie respektiert werden können.

- **Regelmäßige Evaluation des Ökopunktesystems im Gesetz festschreiben!**

Ein regelmäßiges Monitoring der betroffenen gefährdeten Habitate und Arten, und besonders eine Erfolgskontrolle der Kompensationsflächen, muss integraler Bestandteil einer Ökopunkteregelung werden!

- **GIS-gestützte und öffentliche Einsicht der Kompensationsflächen!**

Um den langfristigen Schutz der Kompensationsmaßnahmen zu sichern sowie eine Planungssicherheit bei Landwirtschaft und Wirtschaft sicherzustellen, müssen Kompensationsflächen über eine GIS-gestützte Datenbank (z.B. geoportail) für jedermann einsehbar und damit öffentlich sein.

- **Flächenpoolgestaltung in öffentliche Hand geben!**

Naturschutz ist eine Verantwortung der öffentlichen Hand, natürlich in Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft. Es kann und darf nicht sein, dass durch ein Ausbau des Ökobonussystems nun

Privatakteure aufgrund ihrer Besitzverhältnisse vorgeben würden, wo welcher Naturschutz betrieben würde...

Außerdem: eine zu starke Einmischung privater Akteure in die Auswahl der Kompensierungsflächen birgt die große Gefahr, dass Terrains teurer werden und weniger zugänglich für die Landwirtschaft bzw. generell weniger Land für landwirtschaftliche Aktivitäten zur Verfügung steht. Deshalb sieht es der Mouvement Ecologique als unabdingbar an, dass der Staat und die Gemeinden den Aufkauf der Areale für die Flächenpoolgestaltung übernehmen. Private Akteure sollten entsprechend keine Betreiber von Flächenpools sein, so wie es das Gesetz derzeit vorsieht! Der Mouvement Ecologique möchte sich mit Nachdruck gegen eine solche Möglichkeit zur Wehr setzen; auch private Stiftungen entsprechen - bei aller Anerkennung ihrer Bedeutung - nicht den Ansprüchen, die eine mittel- und langfristige Verantwortung für eine zielorientierte naturschutzpolitische Gestaltung der Flächenpools erfordert. Die öffentliche Hand bietet die einzige Gewähr für eine - auch politisch verantwortete - Übernahme dieser Aufgabe.

Grundlage für die Auswahl der Gebiete und deren inhaltliche Ausrichtung müssen in der Tat die im Rahmen des Nationalen Naturschutzplans verabschiedeten Arten- und Biotopschutzpläne sein.

Dies bedeutet im Klartext: Staat und Gemeinden müssen gemeinsam sofort mit der Ausweisung und dem Aufkauf von potentiellen Kompensierungsflächen beginnen!

- Flächenpoolgestaltung in Partnerschaft mit der Landwirtschaft

Der Mouvement Ecologique ist der grundsätzlichen Überzeugung, dass die Schaffung und Verwaltung dieser Pools keineswegs auf Kosten der Landwirtschaft gehen muss. Im Gegenteil, es erfolgt sogar ein gewisser Flächenschutz im Interesse der Landwirtschaft! Damit dies aber gewährleistet ist, tritt der Mouvement Ecologique für folgende im Gesetz zu verankernde Rahmenbedingungen ein:

* Landwirtschaftliche Kreise sollten einem Begleitgremium angehören, ebenso wie Naturschutzverbände.

* Es versteht sich von selbst, dass eine extensive Nutzung der Kompensationsflächen nicht nur möglich, sondern erwünscht ist, verbunden mit entsprechenden Entschädigungen für Mehraufwand und Ertragsverlust.

* In der Konsequenz sieht der Mouvement Ecologique auch keinen Grund darin, warum nicht auch guter landwirtschaftlicher Boden in einen Flächenpool einfließen könnte. Ganz im Gegenteil: somit ist gesichert, dass dieser Boden weiterhin für die Landwirtschaft zur Verfügung steht! Der Mouvement Ecologique tritt deshalb ohne wenn und aber dafür ein, hier keine Ausnahmen zu machen! **Konkret bedeutet dies, dass im Rahmen der ‚plans sectoriels‘ in den derzeit in Ausarbeitung befindlichen „zones de protection agricole“ Kompensierungen möglich sein müssen.**

- Lehren ziehen aus den Fehlern der Vergangenheit

In den vergangenen Jahren ja Jahrzehnten wurden eigentlich fast nur negative Erfahrungen mit den Kompensationsprojekten gemacht, dies wohl aus der Sicht aller Akteure. Man sollte die Lehren daraus ziehen. Die Schaffung von Flächenpools ist eine zentrale Maßnahme, doch

sie alleine reicht nicht aus! U.a. sind folgende weitere Bedingungen ein Must:

- * keine Genehmigung bevor die Kompensierungsmaßnahmen festliegen: die Kompensierbarkeit mit den konkreten Auflagen muss präzise festliegen und die Verfügbarkeit der Flächen definitiv geklärt sein, bevor eine Genehmigung für ein Projekt erteilt werden darf;
- * das Projekt und die Kompensierung müssen gleichzeitig erfolgen damit gewährleistet ist, dass nicht wie in der Vergangenheit Kompensierungsprojekte selbst einem anderem Bauprojekt zum Opfer fallen. Deshalb ist ebenfalls die definitive Verankerung der Flächen als Pool eine Voraussetzung!

Außerdem erachtet der Mouvement Ecologique generell eine transparente Kommunikation über Berechnungsmodi des Oekobonussystems, dessen Sinn und Zweck, der Erfolgskontrolle usw. als Must. Für Gemeinden und andere Akteure ist die heutige Vorgehensweise nicht immer nachvollziehbar, was zu überflüssigen Diskussionen und Irritationen führt.

3.2. Kommunalisierung des Naturschutzes: positive neue Akzente – aber weitere Schritte notwendig

Die stärkere Einbeziehung der Gemeinden hat zwar den generellen Schwund der biologischen Vielfalt in Luxemburg nicht stoppen können, aber in einer Reihe von Fällen zu Erfolgen im Arten- und Biotopschutz geführt. Man denke nur an die Vorreiterrolle einiger Gemeinden bei der Einführung des Vertragsnaturschutzes mit der Landwirtschaft oder der Ausweisung der ersten Naturwaldreservate in Luxemburg.

Ebenso wichtig wie die konkreten Aktionen, welche die Gemeinden durchgeführt haben, ist die Einbeziehung der Kommunalpolitik für den Schutz der Biodiversität und die Übernahme einer kommunalen Verantwortung in diesem Handlungsbereich. Wie in anderen Politikbereichen auch, brauchen wir ein Miteinander von Staat und Gemeinden. Das setzt allerdings ein partnerschaftliches Vorgehen voraus!

Bisher bleibt bei vielen Gemeindeverantwortlichen aber der Eindruck, dass die Hilfe der Kommunen zwar willkommen ist, der Staat aber immer gerne allein die Richtung bestimmt. Symptomatisch war die bisherige Regelung bei der Ausweisung kommunaler Schutzgebiete: warum soll eine Gemeinde die Initiative für die Ausweisung eines solchen Schutzgebietes ergreifen, wenn sie nachher in dieser Zone nichts bestimmen kann, da die alleinige Kompetenz beim Staat liegt?

Das vorliegende Gesetzesprojekt bringt eine Reihe von Schritten in die richtige Richtung, aber ein „Biodiversitätspakt“ zwischen Staat und Gemeinden sieht doch noch anders aus, da die Gemeinden wohl als Akteur vor Ort unumgänglich sind, aber eben nicht als Partner auf gleicher Augenhöhe angesehen werden.

Letztendlich hängt die erfolgreiche Kommunalisierung des Naturschutzes nicht nur, aber auch, vom Geld ab. Wenn sich die Gemeinden stärker für den Erhalt der Biodiversität engagieren sollen, ist die Anpassung der staatlichen Fördermittel eine Frage der Glaubwürdigkeit! Ebenso sollte darüber nachgedacht werden über den Umweltfonds die Gemeinden einmalig beim Beitritt in ein Naturschutz- oder Naturparksyndikat zu unterstützen, da der einmalige Aufwand zum Beitritt doch vor allem für kleinere Gemeinden abschreckend sein könnte.

Der Mouvement Ecologique fordert daher eine Reihe von Detailanpassungen im Gesetzestext, um die Fortentwicklung der Kommunalisierung des Naturschutzes zu gewährleisten (siehe Detailvorschläge weiter unten).

3.3. Die „utilité publique“ als Kriterium für Naturschutzentscheidungen

Der Staatsrat führt in seinem Gutachten zu Recht an, dass es einen großen Unterschied zwischen „utilité publique“ und „intérêt général“ gibt. Nach Ansicht des Mouvement Ecologique versteht es sich von selbst, dass zentrale Eingriffe in die Natur nur aufgrund des „utilité publique“-Gedankens erfolgen sollen, insofern soll diese Bestimmung u.a. in Artikeln 5, 12, 15, 33 und 52 beibehalten werden.

3.4. Information und Beteiligung der BürgerInnen gewährleisten

Das vorliegende Gesetzesprojekt führt eine Reihe von Neuerungen in Bezug auf die Bürgerbeteiligung ein, z.B. bei den Impaktstudien betreffend Eingriffe in NATURA-2000 Gebiete aber auch bei der Ausweisung neuer Zonen. Bei den kommunalen Schutzgebieten ist das aber nicht der Fall. Eine nicht hinnehmbare Situation, da sowohl die Landnutzer als auch die interessierten Bürger die Möglichkeit haben müssen diese Dokumente einzusehen und ggf. Einspruch zu erheben.

Der Mouvement Ecologique fordert einheitliche Prozeduren und eine generelle Publikation der Dossiers im Internet. Diese Forderung führt im Übrigen auch der Staatsrat an.

3.5. Vor allem: verstärkter Naturschutz benötigt weitaus mehr Kommunikation!

Mit der letzten Reform des Naturschutzgesetzes wurden neue wichtige Wege begangen, wie z.B. das Partenariat Staat / Gemeinden ausgebaut, der nationale Aktionsplan eingeführt, der „Observatoire de l’environnement naturel“ geschaffen u.a.m. Diese Instrumente leisten sicherlich einen wichtigen Beitrag zur heutigen Naturschutzpolitik. Allerdings kommt man nicht um eine Erkenntnis umhin: nach wie vor mangelt es BürgerInnen und Bürgern, aber vor allem auch betroffenen Akteuren wie z.B. Landwirten, Gemeinden ... an ausreichenden Informationen.

Es ist festzustellen, dass die Akzeptanz für Naturschutzmaßnahmen z.T. auch deswegen nicht ausreichend ist, da z.B. die Bedeutung von „*corridors écologiques*“ nicht bekannt ist, das System der Oekopunkte mit seinen hohen Punktezahlen an frühere Zeiten der italienischen Lire erinnert (auch wenn gewusst ist, dass Kompensierungsmaßnahmen in Höhe von 500.000 Oekopunkten recht bescheiden sind, so klingt dies doch recht abschreckend wenn man nicht Insider ist), oder die Bedeutung der unterschiedlichen Schutzzonen nicht immer bekannt ist.

Der Mouvement Ecologique drängt deshalb ebenfalls darauf, dass

- statt neuer „*sentiers pédagogiques*“ oder zusätzlicher „*centres d’accueil*“ das Nachhaltigkeitsministerium alle Kraft darauf verlegt, Gemeinden, Landwirte, BürgerInnen usw. weitaus offensiver über die Herausforderungen des Naturschutzes und die

Rahmenbedingungen, gesetzlichen Prozeduren zu informieren und zu beraten. Falls hierzu weiteres Personal notwendig sei, müsste das dem Ministerium zugestanden werden, denn an anderer Stelle werden hierdurch erhebliche Reibereien und Zeitverluste vermieden;

- ein *“guichet unique”* eingerichtet werden soll, so wie vom Staatsrat in seinem Gutachten vorgeschlagen. Zitat: *« Dans ce contexte, le Conseil d’Etat privilégie l’idée de l’installation d’un site unique destiné à servir d’endroit de publication officielle pour l’ensemble de l’information électronique de l’Etat. L’information, ainsi rendue plus facilement accessible, devrait contenir tous les renseignements sur les éléments procéduraux ainsi que les délais applicables. Rien ne devrait d’ailleurs empêcher les ministères et administrations concernés de prévoir sur leurs sites respectifs une publication parallèle, voire les liens utiles dirigeant le public intéressé sur le prédit site unique. »*

4. Aufbauend auf den Vorbemerkungen: Konkrete Abänderungsvorschläge

Der Mouvement Ecologique möchte im Folgenden keine Unzahl an kleineren wünschenswerten Abänderungsvorschläge anführen, sondern nur jene, die aus seiner Sicht besonders bedeutsam sind.

Im nachstehenden Text werden dabei die Artikelnummern des Gesetzesprojektes, gefolgt von denen des *„texte coordonné“* übernommen.

Artikel 3 (Artikel 3): Kohärenz und Transparenz durch Ausbau der Definitionen

Der Mouvement Ecologique begrüßt, dass die Problematik der Landschaftszerschneidung und der Bedeutung von Korridoren für wandernde Arten erkannt wurde. Um Interpretationsproblemen vorzubeugen erachten wir es aber als notwendig den in Artikel 56 eingeführten Begriff *„connectivité écologique“* zu definieren:

Der Mouvement Ecologique schlägt daher vor Artikel 3 zu ergänzen:

« u) connectivité écologique : lien fonctionnel entre les différents habitats vitaux pour une espèce menacée ou protégée en vertu de la présente loi, permettant la migration des individus et la circulation des gènes. »

Artikel 6 (Artikel 5): Teilgenehmigung des „Plan d’aménagement général“: Suche nach einer wünschenswerten rechtlichen Lösung!

Im aktuellen Gesetz hat der Umweltminister nur die Möglichkeit einen kommunalen Flächennutzungsplan in Bezug auf die Grünzone integral zu genehmigen oder aber integral abzulehnen. Eine Teilgenehmigung bzw. eine Nicht-Genehmigung für ein oder mehrere bestimmte Areale war nicht möglich, so dass die Gemeinden entweder durch eine unnütze Prozedur erhebliche

Zeit verloren oder der Umweltminister gegen besseren Wissens einem PAG integral zustimmen musste.

Der Mouvement Ecologique begrüßt daher den Vorschlag der Neufassung von Artikel 6, die die Teilgenehmigung von Flächennutzungsplänen durch den für Umwelt zuständigen Minister ermöglicht.

Die rechtlichen Argumente, welche dieser Vorgehensweise zuwiderlaufen würden und vom Staatsrat angeführt werden, erscheinen natürlich auch schlüssig.

Allerdings: die heutige Bestimmung ist weder im Interesse der Gemeinden noch des für Naturschutz zuständigen Ministers! Es wäre nach Ansicht des Mouvement Ecologique höchst wünschenswert eine rechtlich vertretbare Lösung zu finden.

Sollte die Abgeordnetenkammer nicht ein Rechtsgutachten in Auftrag geben, wie eine solche Lösung aussehen könnte?

Artikel 9 (Artikel 8bis): Herbizidverbot auf weitere relevante Flächen ausweiten

Der Mouvement Ecologique begrüßt den im Gesetzesprojekt gemachten Vorschlag ein Herbizidverbot auf verschiedenen öffentlichen Flächen einzuführen. Allerdings teilt der Mouvement Ecologique die Ansicht des Staatsrates, es wäre nicht sinnvoll Eisenbahntrassen usw. integral dieser Verpflichtung zu entlassen, da diese Flächen doch als besonders problematisch zu werten sind...

Absolut nicht einverstanden sein kann der Mouvement Ecologique jedoch mit der Anregung des Staatsrates sein, in einem großherzoglichen Reglement quasi „Produkte“ anzuführen, welche verboten sein sollen. Dies wäre für Luxemburg absolut nicht umsetzbar und in diesem Ausmaß auch nicht erforderlich, gibt es doch geschätzt über 200 verschiedene chemische Wirkstoffe mit ca. 450 zugelassenen Produkten in Luxemburg.

Insofern tritt der Mouvement Ecologique für folgende Kompromisslösung ein: Luxemburg sollte einfach die Definition von Herbiziden übernehmen, wie sie auch in der entsprechenden EU-Richtlinie Direktive zu finden ist, dies müsste ein ausreichende juristische Basis darstellen.

Zitat aus der Richtlinie 2009/128/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über einen Aktionsrahmen der Gemeinschaft für die nachhaltige Verwendung von Pestiziden (Artikel 3/10):

„Pestizid“:

a) ein Pflanzenschutzmittel im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1107/2009;

b) ein Biozid-Produkt im Sinne der Richtlinie 98/8/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 1998 über das Inverkehrbringen von Biozid-Produkten (2). DE L 309/74 Amtsblatt der Europäischen Union 24.11.2009 (1) ABl. C 321 vom 31.12.2003, S. 1. (2)”

Artikel 10 (Artikel 12)

Hier wird eine neue Trennung eingeführt zwischen den generellen Eingriffen in die Natur (Artikel 12) und jenen in Schutzgebieten (Artikel 12bis). Während Eingriffe in spezielle Zonen von „vornherein“ einer Impaktstudie unterliegen müssen, gilt dies für Eingriffe in anderen Zonen nur dann, wenn davon auszugehen ist, dass das Projekt signifikante Auswirkungen auf Natur und Biodiversität haben könnte („*susceptibles d’affecter de manière significative ...*“).

Diese Neueinteilung mag in dem Sinne als angebracht erscheinen, da Eingriffe in Schutzgebieten natürlich einer gesteigerten Sorgfalt unterliegen sollen und „leichte Eingriffe“ in einer Grünzone evtl. keiner Impaktstudie unterliegen müssen.

Die Neueinteilung umfasst jedoch zwei große Probleme, die zudem zu Rechtsunsicherheiten führen können:

- Die Interpretation von „*manière significative*“ bietet natürlich recht breiten Spielraum. Auch wenn der Begriff aus der Richtlinie übernommen wurde, sollte er nicht destotrotz klarer im vorliegenden Gesetz definiert werden, damit nachher nicht die Richter Entscheider darüber sein müssen, was der Gesetzgeber wollte...
- Vor allem aber riskieren hier gravierende Probleme ganz zum Schluss von Entscheidungsprozeduren aufzutreten. Denn Fakt ist: Es kann durchaus sein, dass Akteure (Umweltbewegungen, direkt Betroffene, BürgerInnen... aber wohl auch Gemeinden, Naturschutzsyndikate) die Situation anders einschätzen, als der für Umwelt zuständige Minister. D.h. während der Minister evtl. der Überzeugung ist, Eingriffe seien als „nicht signifikativ“ einzuschätzen und eine Impaktstudie wäre nicht erforderlich, können andere das anders sehen. Allerdings wird ihnen erst ganz zum Schluss der Prozedur - also wenn die Naturschutzgenehmigung vorliegt - das Recht eingeräumt dies in Frage zu stellen. Was also, wenn nachdem die Naturschutzgenehmigung erteilt wurde, ein Akteur den Minister vor Gericht zitiert und anführt, die Naturschutzgenehmigung sei nicht zulässig, da der Impakt durchaus „signifikativ“ gewesen sei und entsprechend eine Impaktstudie erforderlich gewesen wäre... und er dann vor Gericht Recht erhalten würde?

Dies wäre doch für alle Betroffenen eine höchst problematische Situation, da alle Planungsarbeiten in Frage gestellt würden. Der Mouvement Ecologique drängt auf einer Lösung, die nicht dieser „*end of pipe*“-Realität entsprechen würde. Z.B. könnte als Minimum eine Internetseite eingerichtet werden, auf der über Entscheidungen des Ministers informiert wird (und so Akteure zumindest ihre Bedenken formulieren können); über eine Einbindung des „*conseil supérieur*“ nachgedacht werden oder aber zumindest über eine Einbindung der Gemeinden und Gemeindesyndikate...

Der Mouvement Ecologique richtet auf jeden Fall einen Appell an die Abgeordnetenkammer hier nach Lösungen zu suchen die Akteuren zumindest die Möglichkeit gibt, den Minister frühzeitig auf Bedenken aufmerksam zu machen, damit dieser ggf. seine Entscheidung revidieren kann.

Artikel 11 (Artikel 12bis)

Der Mouvement Ecologique tritt bei folgendem Artikel ebenfalls für eine Reihe von zentralen Neuerungen ein:

- **Grenzüberschreitende Konsultation verankern**

Der grenzüberschreitende Impact ist nicht geregelt, was vor allem im Naturschutzbereich absolut widersinnig ist, da gerade durch einzelne Projekte weitreichende Auswirkungen auf angrenzende wertvolle Areale oder Arten entstehen können. Hier müsste eine entsprechende Regelung eingebaut werden. Auch diverse EU-Vorgaben heben immer wieder die Bedeutung einer grenzüberschreitenden Regelung hervor.

- **Rückfragemöglichkeit des Ministeriums und Antwortrecht / -pflicht des Antragstellers zufriedenstellender regeln**

Der Entwurf sieht vor, dass der Minister nur einmal Informationen beim Antragsteller rückfragen kann. Dabei gibt es weder für den Minister eine Zeitvorgabe, noch für den Antragsteller (worauf ebenfalls der Staatsrat verweist). Außerdem: was ist, wenn trotz dieser Rückfrage nicht alle Informationen vorliegen, der Antragsteller nur gewisse Informationen oder aber ein unzureichendes Feedback auf die ministerielle Anfrage gibt? Soll das Projekt dann obwohl evtl. wichtige Daten fehlen in die öffentliche Prozedur gehen? D.h. wenn ein Antragsteller auf diese Art und Weise relevante Informationen vorenthalten wollte, müssten sich aber BürgerInnen, Gemeinden ... damit auseinandersetzen? Eine absolut widersinnige Regelung.

Im Kommodo-Gesetz wird das Rückfragerecht des Ministers / der Verwaltung - wenn auch aus der Sicht des Mouvement Ecologique nicht optimal - aber immerhin schlüssiger geregelt. Auch im Sinne der Harmonisierung der Gesetze sollte man sich deshalb für die Regelung im Naturschutzgesetz am Kommodo-Gesetz orientieren.

- **Informationsrecht / Partizipation der BürgerInnen klarer regeln**

Das Gesetzesprojekt sieht vor, dass eine Informationsversammlung stattfinden muss. Auch hier schlägt der Mouvement Ecologique erneut vor, dass eine Harmonisierung erfolgen soll und man sich am Gesetz zur Flächennutzung orientieren sollte. Dieses schreibt nämlich vor, dass die Informationsversammlung zum Flächennutzungsplan zu Beginn der Prozedur stattfinden müsse. Ebenso soll die Information über diese Sitzung auch in der Tagespresse angekündigt sein, sowie das Dossier per Internet einsehbar sein. All jene Elemente sollten auch in Bezug auf Artikel 11 übernommen werden! Zitiert sei aus dem koordinierten Gesetzestext zu den Flächennutzungsplänen:

« Le collège des bourgmestre et échevins tient au moins une réunion d'information avec la population au cours des premiers quinze jours du délai de publication à la maison communale et après la publication dans les quatre quotidiens. La publication dans les quotidiens fait mention des lieu, date et heure de la réunion d'information ainsi que du site électronique où est publié le résumé du projet d'aménagement général. »

- **Gegen die vom Staatsrat vorgeschlagene 200-Meter-Regelung**

Der Staatsrat schlägt eine Konkretisierung des Begriffes vor, und schlägt vor, dass wie im Kommodo-Bereich eine Gemeinde in der Umgebung von 200 Metern eines Eingriffs als betroffen angesehen wird. Der Mouvement Ecologique widersetzt sich ausdrücklich diesem Vorschlag des Staatsrates!!

Im Naturschutzbereich von derartigen Dimensionen auszugehen, zeugt von einer Unkenntnis biologischer Zusammenhänge... Wissenschaftliche Fakten, wie z.B. das Gebot von größeren Lebensräumen für bestimmte Arten, dem Verlauf von Korridoren usw. widersprechen einer derartigen Regelung. Naturschutzfachliche wissenschaftliche Kriterien müssen die Basis sein, insofern ist aus naturschutzfachlicher Sicht der Begriff „*concerné*“ durchaus konkretisierbar.

Artikel 12 (Artikel 13): Waldkompensationen nur im selben Wuchsbezirk

Im aktuellen Gesetz muss der Wald nur in derselben oder aber in einer angrenzenden Gemeinde kompensiert werden. Artikel 12 führt nun die Möglichkeit ein, eine Waldkompensierung innerhalb desselben oder des angrenzenden „*secteur écologique*“ durchzuführen, das heißt innerhalb eines viel größeren Raumes als bisher.

Der Mouvement Ecologique kann sich auch im Interesse der Praktikabilität sowie im Interesse der Landwirtschaft unter Umständen noch mit einer Kompensation im selben „*secteur écologique*“ einverstanden erklären, da dies aus naturschutzfachlicher Sicht noch vertretbar erscheint. In der Tat herrschen in einem „*secteur écologique*“ die gleichen geologischen und klimatischen Bedingungen und somit kommen auch die selben Waldtypen hier vor.

Ein Ausweichen auf einen benachbarten „*secteur écologique*“ jedoch, wie im Gesetzesprojekt vorgesehen, ist naturschutzfachlich unvertretbar! Dies, da hier nicht mehr von den gleichen klimatischen, und geologischen Gegebenheiten und somit Pflanzengesellschaften ausgegangen werden kann und das Prinzip der „ökologisch gleichwertigen“ Kompensation in Frage gestellt wäre.

Positiv wertet der Mouvement Ecologique das neu eingeführte Verbot von Kahlschlägen auf Flächen von mehr als 1 ha.

Der Mouvement Ecologique fordert Abschnitt 2 wie folgt zu ändern :

„Le ministre imposera des boisements compensatoires quantitativement et qualitativement au moins égaux aux forêts supprimées et cela dans le même secteur écologique. Sans préjudice des dispositions..... »

Artikel 13 (Artikel 17): Habitatschutz für besonders gefährdete Arten wieder aufnehmen

Artikel 17 war in der Vergangenheit schon öfters Gegenstand heftiger Diskussionen zwischen Landnutzern und Naturschützern. Umso wichtiger ist es, nun im Rahmen einer Überarbeitung des Gesetzes klare Regeln einzuführen, damit Ungewissheiten von vorneherein vermieden werden.

Der Mouvement Ecologique tritt dabei für folgende Vorgehensweise ein:

- **Genehmigungsfreie Arbeiten im Rahmen eines großherzoglichen Reglementes definieren, dies basierend auf dem bereits existierenden „*règlement ministériel*“**

Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, dass der Gesetzgeber von vorne herein einer Willkür - auch von staatlicher Seite - Tor und Riegel verschieben soll. Deshalb setzen wir uns bereits seit Jahren dafür ein, dass die „*circulaire ministérielle*“, die vom ehemaligen Minister L.Lux zur Interpretation von Artikel 17 erstellt wurde, den Charakter eines großherzoglichen Reglementes erhalten soll. D.h. dass von vorneherein geregelt ist, für welche Eingriffe KEINE Genehmigung erforderlich ist! Für alle anderen wäre dies dann geboten. Die „*Circulaire*“ hat sich in dem Sinne auch bewährt, es wäre desto sinnvoller, wenn sie einen höheren juristischen Stellenwert erhalten würde.

Da die entsprechende „*circulaire ministérielle*“ bereits vorliegt, müsste es möglich sein, diesen Reglementsentwurf parallel mit dem reformierten Naturschutzgesetz zu verabschieden, dies umso mehr es sonst für die Bürger nicht nachvollziehbar ist, was es bedeutet, wenn eine Fläche in den Biotopkataster aufgenommen wurde.

- **Habitatschutz von besonders geschützten Arten wieder aufnehmen**

Bei der Gesetzesnovelle von 2004 wurde im Rahmen der Umsetzung der europäischen Richtlinien der Schutz der Habitats besonders geschützter Arten aufgenommen. Diese Bestimmungen wurden im neuen Gesetzesentwurf nicht übernommen, was aus der Sicht des Mouvement Ecologique völlig inakzeptabel ist. Es wäre auch nicht besonders zielführend besondere Arten- und Biotopschutzpläne zu entwickeln und mit Steuergeldern im Rahmen des Nationalen Naturschutzplanes PNPN umzusetzen und bei Eingriffen diese Arten nicht zu berücksichtigen!

Artikel 17 ist daher wie folgt zu ergänzen:

« D'une manière générale, il est interdit de réduire, de détruire ou de détériorer les habitats de l'annexe 1, les biotopes détaillés à l'annexe 9 et les habitats des espèces mentionnées aux annexes 2, 3, 6, 7 et 10.

..... Le ministre impose des mesures compensatoires, comprenant des restitutions de biotopes et d'habitats de valeur écologique au moins équivalente aux biotopes et habitats supprimés ou endommagés. Les habitats de l'annexe 1 et les habitats d'espèces des annexes 2,3, 6, 7 et 10 doivent être compensés par des habitats identiques.....

- **Flexibilisierung für „restructuration du parcellaire“ eingrenzen**

Der Mouvement Ecologique stellt bei Artikel 17 aber auch fest, dass die Flexibilisierung des Naturschutzes hier sehr weit getrieben wird, da eine weitere Sonderregelung für die Landwirtschaft „.....en vue de la restructuration du parcellaire agricole “ geplant ist.

Auch wenn der Mouvement Ecologique die Absicht hinter diesem Text verstehen kann, und in Einzelfällen auch Verständnis für die Vereinfachung der Arbeitsbedingungen für die Landwirte hat, darf diese Regelung nicht zu einer weiteren Banalisierung der Landschaft führen. In der Vergangenheit fanden „remembrements“ häufig auf Kosten von Naturschutzaspekten statt! Diese Fehler dürfen nicht wiederholt werden. **D.h. im Klartext: auch bei der „restructuration parcellaire“ müssen Naturschutzkriterien angewandt werden. Ggf. könnte sogar daran gedacht werden, den „Conseil Supérieur“ zu Rate zu ziehen.... „en vue de la restructuration du parcellaire agricole, le Conseil Supérieur pour la Protection de la Nature entendu en son avis ; ».**

Artikel 14 (Artikel 17bis): Bekanntmachung des Biotopkatasters regeln

Artikel 17bis regelt die Einführung eines Biotopkatasters, wobei jedoch keine Vorgaben betreffend die öffentliche Einsicht in diese Unterlagen gegeben werden.

Der Mouvement Ecologique setzt sich dafür ein, dass ebenfalls geregelt werden soll, wie

- die Öffentlichkeit informiert wird, d.h. dass der Kadaster z.B. öffentlich via Internet einsehbar sein muss;
- wie die Information der betroffenen Eigentümer und Landnutzer aber auch der Gemeinden erfolgen soll.

Der Mouvement Ecologique begrüßt die vom Staatsrat vorgeschlagene Formulierung, was die Fortschreibung des Biotopkatasters betrifft.

Artikel 16 (Artikel 34bis): – Information der Bürger verbessern!

- **Besondere Internetseite für die BürgerInnen**

Der Staatsrat rät in Zusammenhang mit diesem Artikel die Einrichtung eines „site électronique installé à cet effet par le Gouvernement“ für generelle Informationen des Staates, die sich an BürgerInnen richten. Der Mouvement Ecologique unterstützt ausdrücklich diese Idee.

- **Aushang auch in der Gemeinde gewährleisten – so wie dies auch bei anderen Dossiers der Fall ist**

Das Gesetzesprojekt sieht lediglich eine Publikation in 4 Tageszeitungen vor, aber kein Aushang mehr in der/ den betroffenen Gemeinde(n). Die Autoren dieses Gesetzesprojektes

waren recht kreativ und führen einmal die Publikation in 2 (Artikel 37), dann wieder in 4 Tageszeitungen (Artikel 34) an... einmal im „Raider“, einmal nicht... Der Mouvement Ecologique ist der Überzeugung, dass auch hier ein Blick auf das Gesetz zur Flächennutzung sinnvoll ist, wo ebenfalls ein weiterer sinnvoller Aushang vorgeschrieben ist. Zitat: *„... le projet d'aménagement général est déposé, ensemble avec toutes les pièces mentionnées à l'article xxx, 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 invitant le public à prendre connaissance du projet. Endéans les premiers trois jours de la publication à la maison communale, le dépôt est publié dans au moins quatre quotidiens imprimés et publiés au Grand-Duché de Luxembourg et un résumé du projet d'aménagement général est publié sur support informatique. »*

Warum diese Bestimmung nicht in der Form bei allen im Naturschutzgesetz vorgesehenen Anhörungen übernehmen?

- **Zeitraumen für Stellungnahme des „Conseil Supérieur“ festschreiben**

Im Gesetzesprojekt ist, nach Ansicht des Mouvement Ecologique sinnvoller Weise, eine Stellungnahme des „Conseil Supérieur“ zur Ausweisung der „zones spéciales“ vorgesehen. Dabei soll jedoch nach Ansicht des Mouvement Ecologique ein Zeitrahmen festgelegt werden - z.B. 3 Monate. Diesen Zeitrahmen muss das Ministerium dann aber auch abwarten, darüber hinaus jedoch hätte es das Recht, die Prozedur ohne Stellungnahme des „Conseil“ fortzuführen.

Artikel 19 (Artikel 37): – Bekanntmachung der Pflegepläne für NATURA-2000 Gebiete

- **Harmonisierung der Prozeduren**

Wie auch der Staatsrat, drängt der Mouvement Ecologique auf eine Harmonisierung der Prozeduren, siehe hierzu unsere Anmerkungen betreffend Artikel 34 bis sowie betreffend Artikel 16.

- **Erstellung und Umsetzung der „plans de gestion“ in die Verantwortung des Ministeriums übertragen – Verwaltung für Kontrolle einsetzen**

Für Unklarheit sorgt Punkt 2 / Abschnitt 4 im Reformentwurf, der besagt, dass: *« L'administration de la nature et des forêts veille à réalisation et au respect des plans de gestion... »*. Betreffend die Erstellung evt. Pflegepläne handelt sich hierbei um eine Überschneidung mit 1. Abschnitt der besagt *« Pour chaque zone Natura 2000, le ministre prend les mesures de conservation nécessaires impliquant, le cas échéant, des plans de gestion appropriés..... »*. Es bleibt demnach unklar, wer für die Erstellung der Pflegepläne zuständig sein soll, da nach dem aktuellen Textentwurf sowohl das Ministerium als auch die Verwaltung diese Aufgabe inne haben sollte.

Der Mouvement Ecologique fordert daher ein kohärente Vorgehensweise, wobei das

Ministerium die Verantwortung für die Erstellung der Pflegepläne tragen und die Verwaltung darüber wachen soll, dass nicht gegen diese Pläne verstoßen wird (Textvorschlag siehe nächster Punkt).

- Der letzte Abschnitt von Artikel 37 betreffend Durchführung verschiedener Arbeiten in NATURA 2000 Gebieten durch anerkannte Umweltschutzorganisationen, Naturparks oder Naturschutzsyndikate, Landwirte oder Waldbesitzer ist von der Absicht her sicherlich zu begrüßen, allerdings nicht praxistauglich: bereits heute führen Landwirte im Rahmen der Biodiversitätsverträge auf hunderten von Hektaren in NATURA 2000 Gebieten sinnvolle Naturschutzarbeiten durch, ohne dass Pflegepläne vorhanden sind. Auch das Partnerschaftsgesetz ist hier ungeeignet, da dieses nur die Zusammenarbeit zwischen Staat und Gemeinden regelt.

D.h. der Mouvement Ecologique tritt dafür ein, dass auch ohne Managementpläne (plans de gestion) derartige Maßnahmen umgesetzt werden können, was zur Zeit ohnehin bereits der Fall ist. Selbstverständlich sollen alle Naturschutzmaßnahmen inklusive Biodiversitätsverträge innerhalb von gültigen Managementplänen bewegen, wenn diese vorhanden sind. Die vorgeschlagene Formulierung im Gesetzesprojekt ist jedoch nicht zielführend und verlangsamt nur die Umsetzung sinnvoller Naturschutzmaßnahmen, während negative Eingriffe oder intensive Landnutzung innerhalb der Schutzgebiete nicht gesteuert werden.....

Beide vom Mouvement Ecologique vorgeschlagenen Neuerungen ergeben folgende Neuschreibung der letzten beiden Abschnitte von Artikel 19 / 37 vor:

« L'administration de la nature et des forêts veille au respect des plans de gestion.

Le ministre peut charger un organisme agréé en vertu de l'article 63, un syndicat prévu par la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ou un syndicat communal ayant dans ses attributions la protection de la nature ou des exploitants agricoles et forestiers de la mise en œuvre de certaines mesures de gestion d'une zone NATURA 2000. »

Artikel 20 (Artikel 38): Kohärenz des NATURA – 2000 Netzwerks sichern !

Der Mouvement Ecologique begrüßt, dass Artikel 38 im Sinne einer weiteren Zusammenarbeit zwischen Staat und Gemeinden erweitert wird und die Rolle der Strukturelemente für die Kohärenz des Natura-2000 Netzwerks hervorgehoben wird.

Artikel 22 (Artikel 42): Zugang via Internet sicherstellen

Die Vorgabe der Veröffentlichung via Internet soll erneut gewährleistet sein... diese Bestimmung fehlt derzeit im Entwurf.

Artikel 24 (Artikel 45): Pflegepläne bereits Bestandteil des Ausweisungsdossiers – Anpassung drängt sich auf!

In Artikel 45 betreffend nationale Schutzgebiete stellen sich die gleichen Probleme wie bei Artikel 38 (europäische Schutzgebiete). Auch hier gibt es eine Überschneidung mit Artikel 41, Punkt 4 der besagt, dass die Erstellung der Pflegepläne Bestandteil des Ausweisungsdossiers sind und dieser vom Minister erstellt wird.

Für den weiteren Text wird auf unsere Position zu Artikel 37 verwiesen, da die Sachlage identisch ist.

Der Mouvement Ecologique schlägt daher folgende Textänderung vor:

« L'administration de la nature et des forêts veille au respect des plans de gestion.

Le ministre peut charger un organisme agréé en vertu de l'article 63, un syndicat prévu par la loi du 10 août 1993 relative aux parcs naturels ou un syndicat communal ayant dans ses attributions la protection de la nature ou des exploitants agricoles et forestiers de la mise en œuvre de certaines mesures de gestion d'une zone protégée d'intérêt national. »

Artikel 25 (Artikel 46): Landschaftsschutzgebiete nicht ausschließen

Der Staatsrat schlägt in seinem Gutachten bei der Definition der „zones protégées d'importance communale“ vor, die „paysages locaux remarquables“ zu streichen. Der Mouvement Ecologique hält dies fachlich für falsch, da im Naturschutzgesetz von 2004 die überall in Europa übliche Trennung in Naturschutzgebiete und Landschaftsschutzgebiete im luxemburgischen Recht eingeführt wurde (Artikel 40).

Es ist daher absolut sinnvoll auch bei den kommunalen Schutzgebieten diesen beiden Kategorien Rechnung zu tragen. **Der Mouvement Ecologique tritt daher dafür ein, Artikel 46 nicht zu verändern.**

Artikel 27 (Artikel 48): Kommunale Schutzgebiete - Beteiligung der Öffentlichkeit unumgänglich!

Der Staatsrat schlägt vor kommunale Schutzgebiete ausschließlich im Rahmen des Gesetzes vom 19. Juli 2004 auszuweisen. Dass eine Ausweisung kommunaler Schutzgebiete im Flächennutzungsplan sinnvoll ist, steht ausser Zweifel, aber dies genügt nicht! In der Tat sind **präzise Nutzungsaufgaben (z.B. Verbot von Düngung oder Einschränkung der Jagd) in diesem rechtlichen Rahmen nicht möglich. Es ist daher notwendig, über die Ausweisung im Flächennutzungsplan hinaus, eine Verordnung auf der Grundlage des Naturschutzgesetzes zu erlassen, die präzise Naturschutzaufgaben beinhaltet. Insofern ist eine Integration im vorliegenden Gesetz unerlässlich!**

Um die Bedenken des Staatsrates aufzugreifen, möchte der Mouvement Ecologique anregen, dass aufgrund der Ausweisungen von Zonen im Rahmen des Gesetzes betreffend die Flächennutzung mittels vorliegendem Gesetz die Erteilung konkreter Nutzungsaufgaben erfolgen soll. Deshalb wäre

dann aber eine konkrete Verknüpfung der beiden Gesetze im Rahmen der jetzigen Reform unerlässlich.

Der Staatsrat geht zudem in seinem Gutachten auch auf einige prozedurale Mängel des Gesetzesprojektes ein, denen sich der Mouvement Ecologique anschließt.

Darüber hinaus, ist es im Sinne einer Beteiligung der Bürger nicht akzeptabel, dass das Gesetzesprojekt keine „*procédure d'enquête publique*“ vorsieht. Außerdem ist es sinnvoller den Obersten Naturschutzrat bereits in einer früheren Phase zu beteiligen, so dass die Gemeinde dessen Überlegungen eventuell einbeziehen kann. Allerdings sollten bindende Fristen in das Gesetz eingeschrieben werden.

Artikel 28 (Artikel 48bis): „Zones protégées agréées“ - den Rahmen enger abstecken

Der Wunsch diese neue Schutzkategorie einzuführen, ist für den Mouvement Ecologique nachvollziehbar, da die Europäische Kommission im Rahmen von LIFE-Projekten die Stiftung „*Héllef fir d'Natur*“ aufgefordert hat den Flächen, die von europäischen Fördergeldern profitiert haben, einen besonderen Schutzstatus zukommen zu lassen. Es stellt sich allerdings die Frage ob, als Alternative zu einem nationalen Schutzgebiet, kleine Flächen nicht als kommunales Schutzgebiet ausgewiesen werden könnten, da die Prozedur hierzu vereinfacht wird und die Gemeinden ohnehin sehr oft Partner in solchen Projekten sind.

Falls dies nicht möglich sein sollte, fordert der Mouvement Ecologique, dass die Zulassungskriterien enger gefasst werden, z.B. Bindung an LIFE-Projekte, da befürchtet werden muss, dass verschiedene Eigentümer von dieser Schutzkategorie profitieren werden, um höhere staatliche Fördergelder für den Unterhalt ihres Eigentums anzufordern. Dies aber könnte der gezielten Anwendung der ohnehin knappen Finanzmittel für Naturschutz zuwider laufen. Immerhin ist die Zeitdauer einer „*zone protégée agréée*“ auf 20 Jahre beschränkt.

Artikel 29 (Artikel 51): Begrüßenswerte Stärkung des nationalen Naturschutzplanes

Der 2004 im Naturschutzgesetz eingeführte Nationale Naturschutzplan PNPN war ein Schritt in die richtige Richtung, da inzwischen, zumindest ansatzweise, ein gezielteres und koordinierteres Vorgehen erfolgt. Die Ausweitung der Ziele, so wie im Gesetzesentwurf vorgesehen, entspricht den Erfahrungen des 1. Naturschutzplans und ist daher als positiv zu bewerten.

Artikel 30 (Artikel 52): Nationaler Naturschutzplan als großherzogliches Reglement festhalten

Der Staatsrat regt an, den „*plan national*“ nicht nur als Regierungsdokument festzuhalten, sondern als großherzogliches Reglement. Dieser Anregung kann sich der Mouvement Ecologique anschließen.

Artikel 31 (Artikel 52bis): Vorkaufsrecht für Naturschutzbelange – ein Schritt in die richtige Richtung

Der Mouvement Ecologique begrüßt ausdrücklich das geplante Vorkaufsrecht für Staat und Gemeinden, da die Erfahrungen der letzten Jahre deutlich zeigen, dass erfolgreicher Naturschutz langfristig nur auf öffentlichen Flächen funktioniert. Das schließt keinesfalls die Landwirtschaft aus, wie bereits in der Einführung zu dieser Stellungnahme angeführt. Im Gegenteil profitieren die Landwirte als Pächter von günstigen Pachtpreisen, langfristigen Verträgen und zusätzlicher Förderung durch die Biodiversitätsprogramme....

Es ist weitaus sinnvoller diese Flächen in öffentlicher Hand zu haben, statt in Privateigentum, da dies weder im Sinne der Landwirtschaft noch des Naturschutzes sein kann.

Artikel 33 (Artikel 56): Aufnahme der „Verbundfunktion“ im Gesetzestext – eine Forderung der Habitatrichtlinie

In Artikel 56 wird der Begriff „*connectivité écologique*“ auf der Grundlage von Artikel 10 der Habitatrichtlinie aufgenommen. Der Mouvement Ecologique begrüßt diesen Schritt, da die Zerschneidung der Landschaft in Luxemburg eine der Hauptgründe für den Biodiversitätsverlust darstellt. Sie ist im Übrigen auch aufgrund der Vorgaben der Habitatrichtlinie ein absolutes Must!

Artikel 34 (Artikel 57): positive Neuerungen in Bezug auf Kompensationsflächen und -dauer

In Artikel 57 werden eine Reihe von Neuerungen eingeführt, die vom Mouvement Ecologique begrüßt werden:

- das Abtreten von Kompensationsflächen an die öffentliche Hand;
- die Kompensationsmaßnahmen müssen für dieselbe Zeitdauer angelegt werden, wie der Eingriff selbst.

In Kapitel 2 - grundsätzliche Anmerkungen - hat sich der Mouvement Ecologique ausführlicher zu dieser Thematik geäußert.

- **Kompensierungsflächen sollen in öffentlicher Hand sein - mit Entschädigung des Besitzers (um somit einen Einwand des Staatsrates aufzugreifen)**

Der Staatsrat hat sich aus verfassungsrechtlichen Gründen gegen den Passus betreffend das „unentgeltliche Abtreten von Kompensationsflächen an die öffentliche Hand“ ausgesprochen. Der Mouvement Ecologique kann verstehen, dass dieses unentgeltliche Abtreten von Land als problematisch angesehen wird.

Dies ändert jedoch nichts daran, dass es grundsätzlich richtig ist, dass Kompensationsflächen im Besitz der öffentlichen Hand sind. Wie will man ansonsten feststellen, dass die Kompensierungsmaßnahmen effektiv in einem sinnvollen Gesamtzusammenhang gemäß nationalem Naturschutzplan erfolgen? Wie will man ansonsten sicherstellen, dass Kompensierungsmaßnahmen effektiv mindestens solange Bestand haben, als das Eingriff (so wie es das Gesetz vorsieht, aber wer könnte das kontrollieren, falls dies nicht auf öffentlichem Terrain erfolgen würde)?

Der Mouvement Ecologique tritt deshalb - ohne wenn und aber - dafür ein, dass die grundsätzliche Bestimmung, dass der Pool im Besitz der öffentlichen Hand sein muss, beibehalten werden muss. Allerdings akzeptiert der Mouvement Ecologique eine finanzielle Entschädigung des Besitzers für das Land (es gibt mittlerweile andere Gesetze, an denen man sich betreffend die Festlegung des Preises orientieren kann, wie z.B. die Reform des PAG-Gesetzes sowie des Landesplanungsgesetzes).

- **Verpflichtung des Ministers bestimmte Auflagen festzulegen!**

Artikel 57 legt dann auch fest, dass der Minister „*peut prescrire que ces conditions soient observées...*“ usw. Um im Sprachgebrauch des Staatsrates zu bleiben: hierzu äußert der Mouvement Ecologique eine „opposition formelle“.

Was ist der Wert von Kompensierungsmaßnahmen, wenn der Minister nur deren Beachtung „vorschreiben kann“. Was das bringt - und wie stark sich dies dann aber effektiv auf die Landwirtschaft auswirken kann - zeigte die Vergangenheit. Die „Kann-Bestimmung“ muss durch eine „Muss-Bestimmung - *doit*“ ersetzt werden!

- **Ahndung von Verstößen nur gelegentlich?**

Die gleiche Argumentation möchte der Mouvement Ecologique bei folgender Bestimmung anführen. Da besagt doch tatsächlich eine Bestimmung von Artikel 37 „*Le ministre peut interdire la continuation des travaux contraires à la loi*“. Eine Abwägung soll demnach möglich sein, ob die Verletzung eines Gesetzes verboten wird oder nicht?!

Der Mouvement Ecologique drängt mit aller Konsequenz darauf, dass hier eine Verpflichtung festgeschrieben wird, so wie es sich auch aus juristischer Sicht aufdrängt.

Artikel 36: Artikel 57 quater – Flächenpools statt isolierte Kompensationen

- **Rolle der Naturverwaltung klar definieren**

Der Mouvement Ecologique begrüßt die Einführung von staatlichen und kommunalen Flächenpools, in denen in Zukunft die Kompensationsmaßnahmen gebündelt werden. Die Rolle der Natur- und Forstverwaltung bleibt jedoch unklar: Ist hiermit gemeint, dass die Verwaltung für notwendige Kompensationen des Staates zuständig ist? Wenn ja, sollte Artikel 57 quater wie folgt umformuliert werden:

Art. 57 quater. L'Etat et les communes.....à cet effet. L'administration de la nature et des forêts est chargée de la mise en œuvre des mesures compensatoires à réaliser pour le compte de l'Etat.

- **Keine privaten Betreiber mehr von Flächenpools**

Das Gesetzesprojekt sieht vor, dass auch private Akteure Betreiber von Flächenpools sein können („*Le ministre peut autoriser d'autres organismes à créer des réserves foncières...*“):

In der Logik des bisher gesagten, spricht sich der Mouvement Ecologique ausdrücklich gegen diese Bestimmung aus. Es käme einer Privatisierung des Naturschutzes gleich, zudem würde die Gefahr des weiteren Drucks auf landwirtschaftliche Flächen bestehen (in der Tat ist die landwirtschaftliche Aktivität auf diesen Terrains nicht gesichert, auch wenn sie sinnvoll wäre). Insofern ist der Mouvement Ecologique für die Streichung dieser Passage.

Zusätzlicher Artikel (Artikel 57 quinquies): Nationale Begleitgruppe für das Ökopunkte-System im Gesetz vorsehen

Der Mouvement Ecologique schlägt eine nationale Begleitgruppe für das Ökokontosystem vor, die in einem zusätzlichen Artikel verankert werden sollte. In dieser Begleitgruppe sollten alle betroffenen Akteure, vom Wirtschaftsministerium bis zur Landwirtschaftskammer, inklusiv alle Flächenpoolbetreiber vertreten sein, um ein koordiniertes Vorgehen sicherzustellen.

Annexe 9 – Lohhecken: Element der Liste der geschützten Biotope!

In Anhang 9 werden die geschützten Biotope aufgeführt. Dabei ist es zentral, dass unbedingt die Eichen-Niederwälder aufgenommen werden, da sie eine sehr hohe Bedeutung für eine Reihe von Arten aufweisen, die auf europäischer oder nationaler Ebene gefährdet sind, z.B. Haselhuhn, Waldlaubsänger, Weidenmeise, Kuckuck, Wildkatze usw.

Niederwälder müssen deshalb in der Liste der geschützten Waldtypen in Anhang 9 integriert sein.

Punktuelle Abänderung der „Ordonnance Royale“ von 1840 greift zu kurz

Im Rahmen der Änderung des Naturschutzgesetzes soll auch die „Ordonnance Royale“ von 1840 in einem Punkt geändert werden. Selbst wenn gegen diese Änderung nichts einzuwenden ist, empfiehlt der Mouvement Ecologique doch die Lektüre des Gesamtwerks, die sich als spannende Reise in die Vergangenheit unseres Landes liest. Hier einige Auszüge :

« *Si la glandée réussit, le garde-forestier aura d'abord soin que les semences nécessaires pour la culture soient récoltées avant d'admettre les porcs au pacage,...* »

« *Lorsque dans son triage il s'agit de réduire du bois en charbon, le garde forestier n'assignera d'autres places de fauldes que celles qui auront été marquées par le garde général ;...* »

« *Si le garde découvrait des gens suspects dans les bois, il est tenu de les dénoncer à la police locale la plus proche ou la maréchaussée grand-ducale.* »

« Si des battues aux loups et aux sangliers sont ordonnées, le garde général aura soin qu'elles aient lieu d'après les règles d'une telle chasse. »

Besonders relevant in Bezug auf die Gemeinden und andere öffentlichen Strukturen ist Artikel 10 der Ordonnance Royale:

« Tous les bois domaniaux, communaux, de fondation et autres bois de coopérations et de cures, qui se trouvent sous la surveillance publique, sont sous la direction immédiate des agents forestiers, en tout ce qui concerne l'administration et la conservation de ces bois. »

Der Mouvement Ecologique stellt sich die Frage ob Artikel 10 dieses Gesetzes überhaupt verfassungskonform ist, besagt doch Artikel 16 unserer Verfassung: „*Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et moyennant juste indemnité.*“ und Artikel 107 : *« Les communes forment des collectivités autonomes,....., et gérant par leurs organes leur patrimoine et leurs intérêts propres. »*. Gegebenenfalls gilt es also auch in diesem Punkt eine grundlegende Änderung herbeizuführen und den Gemeinden, wie in anderen Ländern auch, die Wahl des Bewirtschafters zu überlassen.

Der Mouvement Ecologique fordert daher die Ausarbeitung eines modernen Waldgesetzes, das wirtschaftliche, ökologische und soziale Aspekte gleichermaßen berücksichtigt und die alten Gesetze ersetzt.

Abänderung des Gesetzes betreffend den Umweltfonds

Der Mouvement Ecologique begrüßt die vorgeschlagenen Änderungen des Umweltfondsgesetzes, da diese den Zielsetzungen des Nationalen Naturschutzplans PNPN entsprechen. Allerdings wäre es auch sinnvoll eine Beihilfemöglichkeit besonders für kleinere Gemeinden zu schaffen, die einem bestehenden Naturschutz- oder Naturparksyndikat beitreten möchten, aber evtl vor den initialen einmaligen Beitrittskosten zurückschrecken könnten.

Eine solche Vorgehensweise würde auch dem Koalitionsabkommen entsprechen, das eine flächendeckende Kommunalisierung des Naturschutzes zum Ziel hat.



natur&ëmwelt

**AVIS (16.11.2012)
de l'a.s.b.l. natur&ëmwelt
sur le projet de loi N° 6477
modifiant
la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant
la protection de la nature et des ressources naturelles¹**

Soucieux d'optimiser encore la loi modifiée du 19 janvier 2004 et le projet de loi sous rubrique, nous nous empressons dès lors de vous soumettre nos remarques, commentaires et suggestions de modifications suivantes :

ad Article 1^{er} :

natur&ëmwelt tient à ce que la notion de perméabilité paysagère soit intégrée dans l'article, tout en nous ralliant à l'avis de l'Observatoire de l'environnement naturel : « *En effet, la fragmentation paysagère est une des menaces principales de la biodiversité au niveau mondial et plus particulièrement au Luxembourg, le pays le plus fragmenté de l'Europe des 27 selon une étude récente de l'Agence européenne de l'environnement²* »

Nous préconisons donc la teneur suivante de l'article:

La présente loi a pour objectifs la sauvegarde du caractère, de la diversité et de l'intégrité de l'environnement naturel, la protection et la restauration des paysages, de la perméabilité paysagère et des espaces naturels, la protection de la flore et de la faune et de leurs biotopes, le maintien et l'amélioration des équilibres et de la diversité biologiques, la protection des ressources naturelles contre toutes les dégradations et l'amélioration des structures de l'environnement naturel.

¹ Par rapport à la version coordonnée L. 19 janvier 2004 (10/08/2012)

² Landscape fragmentation in Europe, 2011 Joint EEA-FOEN report

ad Article 8 bis :

natur&ëmwelt propose d'interdire l'épandage de biocides (c'est-à-dire tous produits pesticides, herbicides, insecticides, fongicides etc. et non seulement d'herbicides) sur les espaces publics et réclame de ne pas exclure les cimetières de cette mesure.

Nous préconisons donc la teneur suivante de l'article:

Sur les surfaces de circulation publiques, incluant les assises routières, les accotements et les talus, appartenant à l'Etat et aux communes, telles que les routes, les chemins, les trottoirs, les plaines de jeux, ainsi que sur les espaces verts publics, ~~à l'exclusion des cimetières,~~ l'épandage de biocides est interdit.

ad Article 13 :

Pour garantir la reconstitution de peuplements forestiers après une coupe rase, *natur&ëmwelt* tient à ce que „au moins” soit rajouté dans le dernier paragraphe du présent article.

Nous préconisons donc la teneur suivante de l'article:

(...) Après toute coupe rase le propriétaire ou le possesseur du fonds est tenu de prendre, dans un délai de 3 ans à compter du début des travaux d'abattage, les mesures nécessaires à la reconstitution de peuplements forestiers au moins équivalant, du point de vue production et écologie, au peuplement exploité.

ad Article 17 :

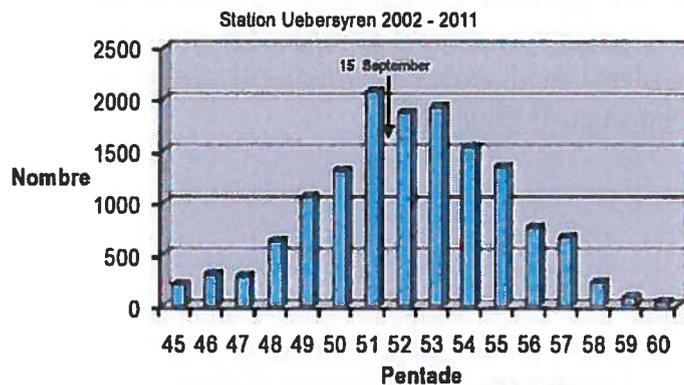
Il nous paraît très important que la notion « des habitats d'espèces » soit repris dans l'article 17. Il est à vérifier que « les habitats des espèces des annexes 2 et 3 » repris par « les biotopes détaillés à l'annexe 9 » est conforme aux directives européennes (Habitats et oiseaux).

Etant donné qu'un nombre fort élevé d'oiseaux migrateurs sont de passage au Luxembourg en septembre, *natur&ëmwelt* demande que la taille des haies reste interdite jusqu'au 1er octobre. Les haies sont en effet un important habitat pour ces espèces à protéger³.

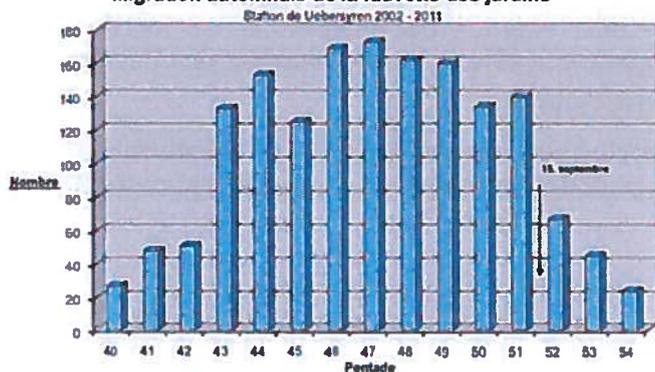
Les exemples suivants illustrent la migration des Sylviidés (Grasmücken), qui lors de leur migration automnale fréquentent surtout les haies vives et se nourrissent de leur baies et des insectes qui sont attirés par ces baies. Dès mi-septembre, la migration des Turdidés (Drosseln) commence et le début de la période de la taille des haies coïncide avec le début de la migration de la Grive musicienne.

³ À noter que le présent projet de loi tient compte de l'annexe 3 (révision de la liste des espèces d'oiseaux de l'annexe I de la directive 79/409/CEE présente (nicheuses ou migratrices ou hivernantes).

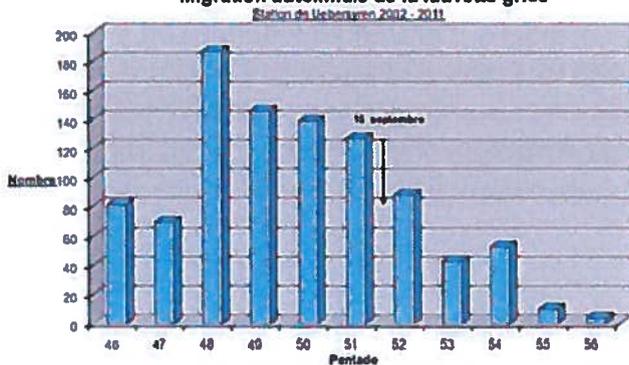
Migration automnale de la fauvette à tête noire



Migration automnale de la fauvette des jardins

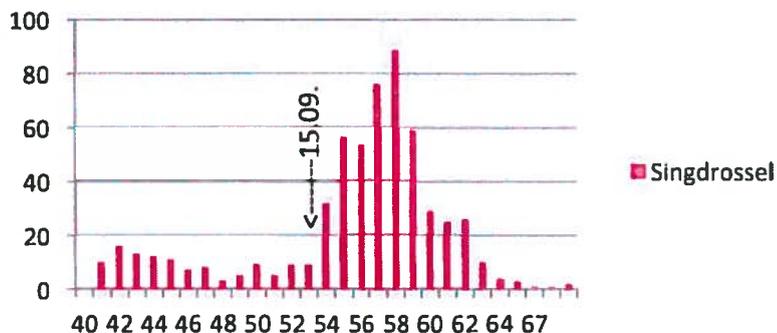


Migration automnale de la fauvette grise



Migration de la Grive musicienne

Turdus philomelos Station Uebersyren 2002 2011



Nous préconisons donc la teneur suivante de l'article:

(....) La taille des haies vives et des broussailles à l'exception de la taille des haies servant à l'agrément des maisons d'habitation ou des parcs, ainsi que de celle rendue nécessaire par des travaux effectués dans les peuplements forestiers, est interdite pendant la période du 15 février au 1^{er} octobre.

ad Article 48bis.

natur&ëmwelt apprécie que la possibilité de créer des zones protégées agréées ait été retenue. Toutefois, nous regrettons que la formulation proposée par l'Observatoire de l'environnement naturel n'ait pas été retenue. Nous vous rappelons que ce nouveau statut doit permettre de garantir un certain degré de protection des terrains acquis notamment avec la contribution financière de l'Etat, mais aussi de la Commission européenne dans un but de protection de la nature.

Etant donné que la nouvelle formulation offre maintenant cette possibilité à tout propriétaire, il est essentiel que l'Etat se donne également les moyens de contrôle et de suivi de ces zones.

ad Article 52bis.

natur&ëmwelt apprécie qu'un droit de préemption sur les terrains sis dans des zones protégées d'intérêt national, les zones protégées d'importance communale et les zones protégées agréées ainsi que sur les surfaces approuvées par le ministre sur base de l'article 57quater ait été attribué à l'Etat et aux communes. *natur&ëmwelt* s'oppose toutefois à ce que l'Etat ou des communes recourent à leur droit de préemption dans le cas où il s'agit de terrains acquis par une association de conservation de la nature reconnue d'utilité publique.

Nous préconisons donc la teneur suivante de l'article:

L'Etat et les communes disposent d'un droit de préemption sur les terrains sis dans des zones protégées d'intérêt national, les zones protégées d'importance communale et les zones protégées agréées ainsi que sur les surfaces approuvées par le ministre sur base de l'article 57quater. Le droit de préemption ne s'applique pas aux terrains acquis par des associations de conservation de la nature reconnues d'utilité publique.

ad Article 57.

natur&ëmwelt n'acceptera pas de céder ses terrains sis en zone verte sur lesquels des mesures compensatoires ont été réalisées à l'Etat ou à la commune concernée.

Nous préconisons donc la teneur suivante de l'article:

Sauf dérogation du ministre, les terrains sis en zone verte sur lesquels des mesures compensatoires ont été réalisées en vertu d'une autorisation du ministre en vertu de l'article 17 de la présente loi, doivent être cédés à l'Etat ou la commune concernée. Cette cession ne s'applique pas aux terrains appartenant aux associations de conservation de la nature reconnues d'utilité publique.

ad Article 57ter :

natur&ëmwelt s'implique depuis plus de 10 ans dans la mise en place d'un système de mesures compensatoires. Aussi, nous accueillons favorablement la volonté du Ministre de mettre en place un tel système et de lui donner une base légale dans la nouvelle loi pour la protection de la nature. Nous avons eu l'occasion de participer aux discussions concernant la mise en place d'un tel système et nous vous avons communiqué nos attentes concernant certains aspects. Par ailleurs une étude de faisabilité présentée en 2011 avait permis d'établir une analyse des potentialités de mise en oeuvre, et une feuille de route avait été définie suivie d'une série de recommandations.

En guise de membre de l'Observatoire de l'environnement naturel, nous avons eu l'occasion de discuter en long et en large des modalités du système à mettre place, des avantages et des risques inhérents au système, et l'Observatoire a officiellement pris position sur une série de points, que nous tenons à rappeler :

L'Observatoire exprime ses réserves quant à la formulation peu précise de cet article. L'Observatoire s'inquiète notamment de la multiplication des acteurs dans le domaine de la réalisation de mesures compensatoires ex-antes. L'Observatoire revendique ainsi une description précise des qualifications et compétences du personnel des organisations autorisées dans ce domaine, précisions qui devraient figurer explicitement dans la loi. A défaut d'une précision des dispositions de l'article 57 ter, l'Observatoire sera dans l'obligation d'émettre une réserve d'examen concernant l'intégralité des dispositions relatives aux compensations environnementales par éco points.

L'applicabilité de ce système est, selon l'Observatoire, tributaire:

- *D'une limitation des acteurs actifs dans le domaine de la mise en oeuvre des mesures compensatoires existantes.*
- *D'un logiciel géo-référencié (SIG) de gestion des dossiers d'autorisation en vertu de la loi, à disposition des autorités compétentes.*
- *D'une publication des surfaces de compensations déjà réalisées de manière à éviter la destruction de biotopes ainsi créés.*

- *Du renforcement du personnel responsable du contrôle de la mise en œuvre des mesures de compensation et de la gestion appropriée des terrains concernés.*
- *De la cession, dans la mesure du possible des terrains privés ayant fait l'objet de mesures de compensation par des acteurs privés, à l'Etat ou une organisation agréée en vertu de la loi.*

Force est de constater qu'il n'a pas été tenu compte d'une recommandation majeure qui a été faite à plusieurs reprises, celle de limiter au minimum les acteurs impliqués dans la gestion d'une réserve foncière et la réalisation de mesures compensatoires. Or, la formulation actuelle permet à tout demandeur de procéder lui-même aux mesures compensatoires pour autant qu'il soit propriétaire des terrains. Les communes ou syndicats de communes ayant aussi la possibilité d'accomplir les deux missions susmentionnées, nous craignons que de nombreuses compensations fassent l'objet de marchandage et de pressions sur le plan politique. L'intérêt écologique de la compensation risque de passer au second plan face aux enjeux fonciers et financiers.

Par ailleurs, le contrôle et le suivi des mesures compensatoires réalisées deviendra de plus en plus difficile, voire impossible. Actuellement, il existe déjà de nombreux exemples de compensations qui n'ont jamais été réalisées ou qui ont disparu après plusieurs années. Nous souhaitons que l'Etat se donne les moyens de mettre en place une cellule indépendante pour assurer les missions de suivi et de contrôle des compensations.

ad article 57quater :

Nous souhaiterions que la fondation (*Fondation natur&ëmwelt / Fondation Hëllef fir d'Natur*) soit placée sur un même pied d'égalité que l'Etat et les communes en ce qui concerne la création d'une réserve foncière et la réalisation de mesures compensatoires à inscrire dans un registre.

Nous préconisons donc la teneur suivante de l'article:

L'Etat, les communes et les fondations d'utilité publique oeuvrant dans le domaine de la protection de la nature peuvent réaliser des mesures compensatoires....

ad article 63 :

natur&ëmwelt insiste sur le droit des associations agréées oeuvrant pour de la protection de la nature et de l'environnement de pouvoir agir en justice, tel qu'il est prévu par la convention d'Aarhus. De nombreux exemples montrent que le droit de recours ou de se déclarer partie civile ne suffit pas.

ANNEXE 3

Document COM (2013) 325 : Convention de Minamata sur le mercure (signature)

Le mercure et ses différents composés ont un ensemble d'effets graves sur la santé, y compris des dommages cérébraux et neurologiques en particulier chez les jeunes. D'autres effets sur la santé incluent des dommages aux reins ainsi que sur le système digestif. Les pertes de mémoire et de déficience de langage sont parmi les nombreux problèmes bien documentés dont peuvent souffrir les victimes. Comme il est très volatil, le mercure se déplace dans l'atmosphère. Par ce biais, 200 tonnes de mercure aboutissent chaque année dans l'Arctique et contaminent les poissons consommés par les êtres humains.

La position générale adoptée par l'Union européenne (conclusions afférentes du Conseil de décembre 2008) appelait à la création d'un instrument complet de gestion du mercure, comprenant des initiatives destinées à réduire l'offre de mercure, réduire la demande de mercure liée à son utilisation dans les produits et les procédés de production, réduire le commerce international du mercure, réduire les émissions de mercure dans l'atmosphère, parvenir à une gestion écologiquement rationnelle des déchets contenant du mercure, trouver des solutions pour le stockage écologiquement rationnel du mercure, entreprendre de remettre en état les sites contaminés, et améliorer les connaissances en la matière.

Le Conseil d'administration du PNUE a décidé en 2009, lors de sa 25^e session, de créer une convention sur le mercure.

Les négociations intergouvernementales ont donné naissance à un nouvel instrument international juridiquement contraignant, qui a été finalisé le 19 janvier 2013 à Genève.

Cette nouvelle convention, qui portera le nom de Convention de Minamata, en hommage aux habitants de cette ville touchés durant des décennies par une très grave contamination au mercure – usine pétrochimique -, sera ouverte à la signature des Parties, lors d'une Conférence diplomatique à Minamata, au Japon, du 07 au 11 octobre 2013.

La ville de Minamata, au Japon, est un exemple tragique d'empoisonnement dû au mercure. Depuis les années 1930, une fabrique de plastique rejetait de grandes quantités de composés organiques contenant du mercure dans une baie de la ville.

Vingt ans plus tard, les premiers symptômes apparaissent. Des milliers d'habitants des alentours ont souffert de maux de tête, de douleurs dans les membres, de paralysie, de psychose et de coma. De graves déformations chez les nouveaux nés ont aussi été constatées. Cet empoisonnement insidieux dû aux poissons et aux moules contaminés a fait beaucoup de victimes. Les survivants en ont souvent gardé de graves séquelles.

La gamme de produits concernés va des appareils médicaux tels que les thermomètres, les ampoules à faibles consommation aux secteurs industriels tels que les exploitations minières, la production de ciment et les centrales à charbon.

L'accord impose une fermeture programmée de toutes les mines de mercure existantes, prévoit l'interdiction à moyen ou long terme des produits contenant du mercure ou encore des mesures de réduction des émissions et des rejets de cette substance.

L'orpaillage (recherche de l'or : mercure utilisé pour agglomérer les petites particules d'or) est la principale source des émissions mondiales de mercure : 35 %.

Selon le rapport du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), une dizaine de millions de personnes sont directement exposées au mercure dans des petites mines d'or en Afrique, Asie et Amérique du Sud. Depuis 2005, les émissions issues de l'extraction minière artisanale ont doublé.

Les éléments principaux de la Convention de Minamata sont:

>L'interdiction de nouvelles mines de mercure et la limitation des mines existantes à une durée maximale de 15 ans après l'entrée en vigueur de la convention.

>L'élimination dès 2020 des produits contenant du mercure ajouté pour lesquels il existe des équivalents. Cela inclut par exemple les piles, les commutateurs et relais électriques, certains types de lampes et des instruments de mesure tels que les baromètres, manomètres, thermomètres et sphygmomanomètres à mercure.

>Des mesures spécifiques en vue de réduire l'utilisation d'amalgames dentaires contenant du mercure.

>La réglementation des procédés de fabrication dans lesquels du mercure ou des composés du mercure sont utilisés, à savoir l'interdiction dès 2025 de la production de chlore-alkali par électrolyse selon le procédé d'amalgame et, dès 2018, de la production d'acétaldéhyde avec comme catalyseur des composés de mercure. Pour certains procédés, il n'y a pas encore de date d'interdiction, mais des mesures de réduction contraignantes assorties d'objectifs quantifiables sont prévues. Sont notamment concernées la production de chlorure de vinyle monomère et de polyuréthane selon le procédé de catalyse au mercure ainsi que la production d'éthanolate ou de méthanolate de sodium ou de potassium.

>La restriction du commerce international de mercure. Il n'est autorisé qu'en vue des utilisations prévues dans la Convention ou de l'élimination. En outre, le consentement écrit de l'Etat est nécessaire.

>Des mesures de réduction pour les sources d'émissions atmosphériques de mercure les plus importantes. Par exemple, pour de nouvelles installations avec de très fortes émissions, il est obligatoire d'appliquer les meilleures techniques disponibles en prenant compte de la situation économique et technique du pays concerné, respectivement les meilleures pratiques environnementales. Les sources d'émissions les plus importantes sont les centrales électriques et les chaudières industrielles alimentées au charbon, les installations de production de métaux non ferreux et l'incinération des déchets et les usines de production de ciment.

>Les gouvernements ont agréé que le traité nécessitera que les gouvernements procèdent au développement de stratégies pour réduire le montant du mercure utilisé par les petits exploitants miniers ;

>Les pays ayant des opérations d'or à petite échelle et artisanales devront élaborer des plans dans trois ans afin que le traité entre en vigueur pour réduire et si possible éliminer l'utilisation du mercure au cours de telles opérations ;

>Les campagnes de sensibilisation et l'appui aux alternatives au mercure feront aussi partie de ces plans.

> Des dispositions en vue de garantir que le stockage intermédiaire soit sûr et respectueux de l'environnement, que la gestion et l'élimination des déchets soient appropriées et que leur commerce réponde aux exigences de la Convention de Bâle; ainsi que la possibilité d'élaborer ultérieurement des exigences supplémentaires et des directives spécifiques.

> La mise en place d'un mécanisme efficace permettant de contrôler que les Parties respectent leurs obligations et de prendre des mesures appropriées si nécessaire.

- La mise en place d'un financement multilatéral cohérent et efficace, grâce à une combinaison de plusieurs éléments dont le principal est le Fonds pour l'environnement mondial (FEM).

Le repérage des populations à risque, le renforcement des soins médicaux ainsi qu'une meilleure formation des professionnels de la santé en matière d'identification et de traitement des effets liés au mercure feront également partie de la nouvelle convention.

Règlement (CE) n° 1102/2008 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2008 relatif à l'interdiction des exportations de mercure métallique et de certains composés et mélanges de mercure et au stockage en toute sécurité de cette substance.

L'interdiction

Le règlement communautaire interdit les exportations de mercure métallique et de certains composés et mélanges de mercure en provenance de l'UE. Cette interdiction s'applique à partir du 15 mars 2011 aux exportations de:

- mercure métallique (Hg),
- minerai de cinabre,
- chlorure de mercure (Hg_2Cl_2),
- oxyde de mercure (HgO),
- mélanges de mercure métallique avec d'autres substances dont la teneur atteint 95 % de la masse.

Le stockage du mercure

À partir du 15 mars 2011, le mercure issu de certaines activités industrielles devra être stocké dans des conditions qui garantissent la sécurité de la santé humaine et de l'environnement. Les activités industrielles concernées sont:

- l'industrie du chlore et de la soude,
- l'épuration du gaz naturel,
- les opérations d'extraction et de fusion des métaux non ferreux, et

- l'extraction du minerai de cinabre dans l'Union européenne.

Le mercure métallique émanant de ces sources est considéré comme un déchet et peut être stocké:

- temporairement ou de façon permanente dans une mine de sel souterraine adaptée, ou dans des formations profondes, souterraines et rocheuse; ou bien
- temporairement dans une installation de surface exclusivement consacrée au stockage du mercure métallique avant son élimination définitive.

Cette possibilité constitue une dérogation aux dispositions de la directive 1999/31/CE qui interdisent la mise en décharge des déchets liquides (le mercure métallique est une substance liquide dans des conditions normales de température et de pression).

6579

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 53

7 avril 2014

Sommaire

Loi du 2 avril 2014

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de «paperless vignette» dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994 page **590**

Loi du 2 avril 2014

- 1) portant approbation du protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins
 - a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et
 - b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de «paperless vignette» dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010;
- 2) transposant la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures;
- 3) modifiant la loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 19 mars 2014 et celle du Conseil d'Etat du 25 mars 2014 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. Est approuvé le protocole modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, aux fins a) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures et b) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de «paperless vignette» dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage, fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010.

Art. 2. La loi modifiée du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes pour des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, est modifiée comme suit:

1. A l'article 2, paragraphe 2, le troisième tiret est remplacé par le libellé suivant:
«véhicule», un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou utilisé pour le transport par route de marchandises et d'une masse maximale autorisée de 12 tonnes ou plus.»
2. Les quatrième, cinquième et sixième tirets du même paragraphe sont remplacés par un nouveau quatrième tiret ayant le libellé suivant:
«véhicule de la catégorie «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VRE»: un véhicule conforme aux limites d'émission indiquées à l'annexe.»
3. A l'article 4, la référence «prévues par la directive 88/77/CEE modifiée» est supprimée.
4. A l'article 5, le paragraphe 1 est remplacé par la disposition suivante:
«(1) Le paiement du droit d'usage donne lieu à une inscription dans la base de données électronique centrale prévue à l'article 9 de l'Accord.»
5. Au même article, le paragraphe 3 est remplacé par la disposition suivante:
«(3) Le paiement du droit d'usage pour un véhicule déterminé est contrôlé par consultation de la base de données dont question au paragraphe 1.
En cas d'exemption du droit d'usage, tout conducteur d'un véhicule concerné est tenu d'exhiber sur réquisition des agents chargés de l'exécution de la présente loi l'attestation mentionnée au paragraphe 2.»
6. A l'article 7, alinéa 1, l'amende de 25 à 500 euros est remplacée par une amende de 250 à 5.000 euros.
7. A l'alinéa 2 du même article, la deuxième phrase est supprimée.
8. L'article 8 est complété in fine par un alinéa de la teneur suivante:
«Le droit d'immobilisation prévu à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est étendu aux contraventions punies en conformité de l'article 7 de la présente loi si le chauffeur omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner.»

9. L'annexe suivante est ajoutée:

«ANNEXE

LIMITES D'EMISSIONS

1. Véhicule «EURO 0»

Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Véhicules «EURO I»/«EURO II»

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh
Véhicule «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Véhicule «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ La valeur limite pour les émissions de particules est affectée d'un coefficient de 1,7 dans le cas des moteurs d'une puissance inférieure ou égale à 85 kW.

3. Véhicules «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VRE»

Les masses spécifiques du monoxyde de carbone, des hydrocarbures totaux, des oxydes d'azote et des particules, déterminées par essai ESC, et l'opacité des gaz d'échappement, déterminée par essai ERL, ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes ⁽¹⁾:

	Masse de monoxyde de carbone (CO) g/kWh	Masse des hydrocarbures (HC) g/kWh	Masse des oxydes d'azote (NOx) g/kWh	Masse des particules (PT) g/kWh	Gaz d'échappement m ⁻¹
Véhicule «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Véhicule «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Véhicule «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Véhicule «VRE»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un cycle d'essai est constitué d'une séquence de points d'essai, chaque point étant défini par une vitesse et un couple que le moteur doit respecter en modes stabilisés (essai ESC) ou dans des conditions de fonctionnement transitoires (essais ETC et ELR).

⁽²⁾ 0,13 pour les moteurs dont la cylindrée unitaire est inférieure à 0,7 dm³ et le régime nominal est supérieur à 3.000 min⁻¹.

»

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 des Finances,
Pierre Gramegna

Château de Berg, le 2 avril 2014.
Henri

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
François Bausch

Doc. parl. 6579; sess. ord. 2012-2013; sess. extraord. 2013 et sess. extraord. 2013-2014; Dir. 2006/38/CE; Dir. 2011/76/UE.

PROTOCOLE

modifiant l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, aux fins

1) de satisfaire à la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

et

2) de convenir, entre les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède, de l'introduction d'un système de «paperless vignette» dans leur système commun pour la perception d'un droit d'usage.

Les Gouvernements du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède;

Parties contractantes à l'accord du 9 février 1994 relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, tel que modifié par le Protocole du 18 septembre 1997 relatif à l'adhésion du Royaume de Suède à l'accord précité et le Protocole du 22 mars 2000 en application de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommé ci-après «l'accord»;

Vu l'adoption de la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après «la Directive»;

Considérant les notifications de ratification introduites par voie diplomatique auprès de la Commission européenne par les Gouvernements de la Belgique, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède, respectivement en date du 10 mars 2004, 25 août 2003, 14 novembre 2003, 28 avril 2003 et 12 novembre 2003, relatives à la clé de répartition du produit du droit d'usage, conformément au présent accord;

Considérant l'accord conclu le 31 octobre 2007 entre les Gouvernements de la Belgique, du Danemark, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suède d'adapter l'administration de leur système commun relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures à un système de «paperless vignette»;

sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

Dans le préambule de l'accord le premier référant est complété comme suit:

«telle que modifiée en dernier lieu par la directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006.»;

Article 2

A l'article 2 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1^{er} est remplacé par la disposition suivante:

«1° Les notions définies à l'article 2, points a), c), e) et f) de la Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, telle que modifiée par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006, s'appliquent au présent accord.»;

2. Le paragraphe 2 est remplacé par la disposition suivante:

«2° Par ailleurs, aux fins du présent accord, on entend par:

«territoire des parties contractantes»: respectivement le territoire européen du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg, du Royaume des Pays-Bas et du Royaume de Suède;

«véhicule»: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules articulés prévu ou exclusivement utilisé pour le transport par route de marchandises et d'un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes, conformément à l'article 2, point d), et à l'article 7, paragraphe 2, point a), de la Directive, tels que modifiés par la Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006.»

Article 3

A l'article 3 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1^{er} est remplacé par la disposition suivante:

«1° Conformément aux dispositions du présent accord, les parties contractantes perçoivent, à partir du 1^{er} janvier 1995, un droit d'usage commun pour l'utilisation du réseau routier transeuropéen par les véhicules définis à l'article 2, point d), de la Directive mais ayant un poids total en charge autorisé d'au moins 12 tonnes, conformément à l'article 7, paragraphe 2, point a), de la même Directive.»;

2. Au paragraphe 2, les mots «article 7, paragraphe 2, point b), i)» sont remplacés par les mots «article 7, paragraphe 1^{er}»;

3. Le paragraphe 3 est abrogé.

Article 4

A l'article 8 du même accord le paragraphe 5 est abrogé.

Article 5

L'article 9 du même accord est remplacé par la disposition suivante:

«Article 9.

Paiement du droit d'usage

1) Afin de mettre en œuvre un système complet relatif à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, une base de données électronique centrale est créée.

Les parties contractantes s'assurent que la base de données centrale contient les informations pertinentes lors de la perception des paiements du droit d'usage.

2) La base de données centrale contient, pour chaque paiement du droit d'usage, les informations suivantes:

1. lieu, date et heure de l'enregistrement,
2. période de validité,
3. nombre d'essieux et classe Euro du véhicule,
4. montant du droit d'usage en Euros, Couronnes danoises ou suédoises,
5. numéro d'immatriculation et nationalité du véhicule.

Simultanément au paiement du droit d'usage, le système délivre un reçu.»

Article 6

A l'article 10 du même accord sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1^{er} est remplacé comme suit:

«Les parties contractantes prévoient le remboursement du droit d'usage lorsque la demande de remboursement est introduite avant l'expiration de la période de validité pour laquelle le droit est acquitté.»;

2. La première phrase du paragraphe 2 est abrogée.

Article 7

L'article 12 du même accord est remplacé par la disposition suivante:

«Les parties contractantes s'assurent que le non-respect de l'obligation d'acquitter le droit d'usage soit sanctionné.»

Article 8

L'article 13, paragraphe 3, alinéa 3, du même accord est remplacé par la disposition suivante:

«Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les parties contractantes:

- Le Royaume de Belgique obtient 39,92% de ce produit;
- Le Royaume du Danemark obtient 12,29% de ce produit;
- Le Grand-Duché de Luxembourg obtient 3,14% de ce produit;
- Le Royaume des Pays-Bas obtient 27,63% de ce produit;
- Le Royaume de Suède obtient 17,02% de ce produit.»

Article 9

En raison de la renonciation au prélèvement du droit d'usage par la République fédérale d'Allemagne en vertu de l'article 17 de l'accord, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne ne signera aucune disposition relative au prélèvement du droit d'usage.

Article 10

Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du mois suivant la dernière date à laquelle les Gouvernements respectifs ont notifié par écrit à la Commission européenne par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur dans leurs Etats respectifs sont remplies.

Le dépositaire transmet aux Gouvernements de toutes les parties contractantes à l'accord les notifications visées au paragraphe 1^{er} ainsi que la date d'entrée en vigueur du présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 21 octobre 2010 en langue danoise, allemande, française, néerlandaise et suédoise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission européenne; celle-ci transmet à chaque partie contractante une copie certifiée conforme.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne

Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède
