



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6827

Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Date de dépôt : 15-06-2015

Date de l'avis du Conseil d'État : 25-11-2015

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
26-02-2016	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
15-06-2015	Déposé	6827/00	<u>5</u>
17-06-2015	Avis du Conseil d'État (16.6.2015)	6827/02	<u>16</u>
17-06-2015	1) Avis de la Chambre Commerce (4.6.2015) 2) Avis de la Chambre des Salariés - Dépêche du Président de la Chambre des Salariés au Ministre du Développement durable (19.5.2015)	6827/01	<u>19</u>
05-08-2015	Avis de la Chambre des Métiers (28.7.2015)	6827/03	<u>22</u>
24-09-2015	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6827/04	<u>25</u>
25-11-2015	Avis complémentaire du Conseil d'État (24.11.2015)	6827/05	<u>28</u>
14-01-2016	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	6827/06	<u>31</u>
20-01-2016	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°17 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6827	<u>38</u>
08-02-2016	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (08-02-2016) Evacué par dispense du second vote (08-02-2016)	6827/07	<u>41</u>
14-01-2016	Commission du Développement durable Procès verbal (10) de la reunion du 14 janvier 2016	10	<u>44</u>
07-01-2016	Commission du Développement durable Procès verbal (09) de la reunion du 7 janvier 2016	09	<u>51</u>
24-09-2015	Commission du Développement durable Procès verbal (38) de la reunion du 24 septembre 2015	38	<u>64</u>
26-02-2016	Publié au Mémorial A n°21 en page 2016	6827	<u>74</u>

Résumé

6827 : résumé

Le projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/413/UE du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Cette directive remplace la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, qui a été annulée par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 mai 2014 dans l'affaire C-43/12 (Commission européenne c/ Royaume de Belgique, Irlande, Hongrie, République de Pologne, République slovaque, Royaume de Suède et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), au motif que sa base juridique, à savoir la coopération policière, est erronée.

La nouvelle directive 2015/413/UE apporte deux modifications majeures par rapport à la directive 2011/82/UE. La première a trait à l'utilisation de la sécurité des transports comme nouvelle base juridique appropriée et la seconde à l'élargissement du champ d'application de la directive à trois Etats membres supplémentaires, à savoir, le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande.

La directive prévoit que l'Etat membre dans lequel est commise une infraction routière peut accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules de l'Etat membre dans lequel ils sont immatriculés. A cet égard, une procédure faisant appel à un réseau d'échange de données électroniques sera mise en place pour huit infractions routières (l'excès de vitesse, le défaut de port de la ceinture de sécurité, le franchissement d'un feu rouge, la conduite en état d'ébriété, la conduite sous l'influence de drogues, le défaut de port du casque, la circulation sur une voie interdite et l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication au volant). L'échange d'informations se fera par l'intermédiaire de points de contact nationaux. L'Etat membre dans lequel l'infraction a été commise aura ainsi la possibilité d'obtenir le nom et l'adresse du détenteur ou du propriétaire du véhicule et de s'adresser à l'auteur présumé de l'infraction.

L'annulation de la directive 2011/82/UE par la Cour de justice de l'Union européenne n'ayant pas affranchi les Etats membres de l'obligation d'en assurer la transposition dans leur droit national, la directive annulée a été transposée en droit national par la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Le projet de loi sous rubrique propose donc de modifier ladite loi afin de s'accorder avec la nouvelle directive 2015/413/UE.

6827/00

N° 6827

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

*(Dépôt: le 15.6.2015)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (7.6.2015).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire des articles	3
5) Fiche financière	3
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	3
7) Texte coordonné.....	6

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Palais de Luxembourg, le 7 juin 2015

*Le Ministre du Développement
durable et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1er. L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est modifié comme suit:

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

„Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant:“

(2) Au paragraphe 1er, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence „directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011“ est remplacée par „directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015“.

Art. 2. A l'intitulé et à l'alinéa 1er de l'article 7 de la loi du 19 décembre 2014 précitée, la référence „directive 2011/82/UE“ est remplacée par „directive 2015/413/UE“.

*

EXPOSE DES MOTIFS

Considérations générales

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, qui a été publiée, le 13 mars dernier, au Journal officiel de l'Union européenne.

Celle-ci remplace la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, qui a été annulée par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 mai 2014 dans l'affaire C-43/12 (Commission européenne c/ Royaume de Belgique, Irlande, Hongrie, République de Pologne, République slovaque, Royaume de Suède et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), au motif que sa base juridique, à savoir la coopération policière, est erronée.

La nouvelle directive 2015/413/UE apporte, ainsi, deux modifications majeures relatives, d'une part, à l'utilisation de la sécurité des transports comme nouvelle base juridique appropriée et, d'autre part, à l'élargissement du champ d'application de la directive à trois Etats membres supplémentaires, à savoir, le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande. La directive prévoit que l'Etat membre dans lequel est commise une infraction routière peut accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules de l'Etat membre dans lequel ils sont immatriculés. A cet égard, une procédure faisant appel à un réseau d'échange de données électroniques sera mise en place pour huit infractions routières, à savoir l'excès de vitesse, le défaut de port de la ceinture de sécurité, le franchissement d'un feu rouge, la conduite en état d'ébriété, la conduite sous l'influence de drogues, le défaut de port du casque, la circulation sur une voie interdite et l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication au volant. L'échange d'informations se fera par l'intermédiaire de points de contact nationaux. L'Etat membre dans lequel l'infraction a été commise aura ainsi la possibilité d'obtenir le nom et l'adresse du détenteur ou du propriétaire du véhicule et de s'adresser à l'auteur présumé de l'infraction.

La directive 2015/413/UE est entrée en vigueur le 17 mars 2015 et les Etats membres sont tenus de la transposer dans leur ordre juridique national au plus tard le 6 mai 2015.

L'annulation de la directive 2011/82/UE par la Cour de justice de l'Union européenne n'ayant pas affranchi les Etats membres de l'Union européenne de l'obligation d'en assurer la transposition dans leur droit national, la directive annulée a été transposée en droit national par la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, laquelle la loi en projet propose de modifier la prédite loi de 2014 afin de s'accorder avec la nouvelle future directive 2015/413/UE.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

Comme la nouvelle directive 2015/413/UE élargit le champ d'application de la directive à trois Etats membres supplémentaires qui n'étaient pas soumis à la directive 2011/82/UE, à savoir, le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande, l'article 1er propose d'adapter l'article 4 de la loi du 14 décembre 2014 précitée en ce sens à supprimer l'exclusion du champ d'application de ces trois Etats.

Ensuite il est proposé de remplacer la référence à la directive annulée par la nouvelle directive.

Ad article 2

L'article 2 propose de remplacer la référence à la directive annulée par la nouvelle directive.

*

FICHE FINANCIERE

Le projet de loi en question a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, qui remplace la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, suite à son annulation par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 mai 2014.

La directive 2011/82/UE ayant été transposée en droit national par la loi du 19 décembre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, la loi en projet propose de modifier ladite loi du 19 décembre 2011 afin de s'accorder avec la nouvelle future directive 2015/413/UE.

Il convient de noter que le projet de loi n'aura aucun impact financier.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnés du projet

Intitulé du projet:	Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
Ministère initiateur:	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Auteur(s):	Josiane Pauly, Conseiller de Gouvernement 1re classe
Tél:	247-84948
Courriel:	josiane.pauly@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet:	Le projet de loi en question a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, qui remplace la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, suite à son annulation par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 mai 2014.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):	
Date:	30.3.2015

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles: Ministère de la Justice
 Remarques/Observations:
2. Destinataires du projet:
- Entreprises/Professions libérales: Oui Non
 - Citoyens: Oui Non
 - Administrations: Oui Non
3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité?)
 Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière? Oui Non
 Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui Non
 Remarques/Observations:
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui Non
 Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴? Oui Non N.a.
 Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?

1 N.a.: non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui Non N.a.
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b. amélioration de la qualité réglementaire? Oui Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui Non N.a.
13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui Non N.a.
Si oui, lequel?
Remarques/Observations:

Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi:
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière:

Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation¹? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers²? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

TEXTE COORDONNE**LOI DU 19 DECEMBRE 2014****facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**

(Texte coordonné suite à la transposition de la directive 2015/413)

Art. 1er. Définitions

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) „véhicule“, tout véhicule motorisé, y compris les motocycles, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;
- b) „Etat membre de l'infraction“, l'Etat membre de l'Union européenne où l'infraction a été commise;
- c) „Etat membre d'immatriculation“, l'Etat membre de l'Union européenne où est immatriculé le véhicule avec lequel l'infraction a été commise;
- d) „requête automatisée“, une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les Etats membres de l'Union européenne ou pays tiers participants;
- e) „point de contact national“, autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules;
- f) „détenteur du véhicule“, la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'Etat membre d'immatriculation;
- g) „excès de vitesse“, le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'Etat membre de l'infraction, en fonction de la route et du type de véhicule concernés;
- h) „non-port de la ceinture de sécurité“, le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules et au droit de l'Etat membre de l'infraction;
- i) „franchissement d'un feu rouge“, le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d'arrêt équivalent, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;
- j) „conduite en état d'ébriété“, le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;

¹ Article 15 paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

² Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

- k) „conduite sous l’influence de drogues“, le fait de conduire un véhicule sous l’emprise de drogues ou d’autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction;
- l) „non-port du casque“, le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction;
- m) „circulation sur une voie interdite“, le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d’arrêt d’urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction;
- n) „usage illicite d’un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule“, le fait d’utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l’Etat membre de l’infraction.

Art. 2. Infractions susceptibles de donner lieu à l’échange d’informations

(1) Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l’Etat membre de l’infraction, les infractions suivantes sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l’article 4, paragraphe 2:

- a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l’article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- b) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l’article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- c) le défaut pour le conducteur d’un véhicule de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait pour le conducteur d’un véhicule de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n’est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué considérés comme contraventions en vertu de l’article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- d) l’inobservation d’un signal B, 1, d’un signal B, 2a ou d’un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d’un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale considérée comme contravention grave en vertu de l’article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- e) le fait de commettre comme conducteur d’un véhicule un des délits ou une des contraventions graves prévues à l’article 12 de la loi précitée du 14 février 1955;
- f) le défaut pour le conducteur d’un véhicule de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d’un véhicule de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué considérés comme contraventions en vertu de l’article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- g) le fait de circuler sur une bande d’arrêt d’urgence, une partie de la chaussée réservée à d’autres usagers ou une voie fermée considéré comme contravention en vertu de l’article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- h) le fait d’utiliser un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule considéré comme contravention en vertu de l’article 7 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) Pour autant que les infractions définies aux points g) à n) de l’article 1er sont commises sur le territoire d’un autre Etat membre ou d’un pays tiers participant au moyen d’un véhicule immatriculé au Luxembourg, elles sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l’article 4, paragraphe 1er.

(3) La présente loi ne porte pas préjudice à la recherche, par d’autres moyens légaux, d’informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière, commises dans un Etat membre de l’Union européenne ou dans un pays tiers participant, autre que celui où le véhicule est immatriculé.

Art. 3. Point de contact national

Les fonctionnaires affectés ou détachés à l’unité désignée à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale assument la fonction de point de contact national, sans préjudice des attributions dévolues par la loi au procureur général d’Etat et aux procureurs d’Etat.

Art. 4. Procédure pour l'échange d'informations entre Etats membres

(1) Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, ~~hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume Uni~~, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant:

- a) les données relatives aux véhicules
- b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête respectent l'annexe I de la directive ~~2015/413~~2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du ~~11 mars 2015~~ 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive.

Pour être recevables, les requêtes en question doivent comporter le numéro d'immatriculation complet du véhicule.

(2) Les requêtes effectuées par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 auprès du point de contact national de l'Etat membre ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé, se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule en question.

Ces requêtes sont effectuées dans le respect de l'annexe I de la directive ~~2015/413~~2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du ~~11 mars 2015~~25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive et des procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en oeuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

Les données obtenues dans le cadre de ces requêtes sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées à l'article 2.

(3) La transmission des données effectuée par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 au point de contact national de l'Etat membre, ou du pays tiers participant où l'infraction a été commise, est faite à partir du „Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire“ (EUCARIS) conformément à la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

Art. 5. Lettre de notification relative à l'infraction

Le propriétaire ou le détenteur du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée.

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit national, les conséquences juridiques de ladite infraction sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du droit luxembourgeois.

Cette information est donnée par le procureur d'Etat territorialement compétent dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans une des langues officielles de l'Etat membre de l'Union européenne ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé.

Elle doit comprendre toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la disposition légale non respectée, la sanction et, le cas échéant la procédure judiciaire, correspondante ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

Art. 6. Protection des données

(1) Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente loi est effectué à des fins de prévention, de recherche et de constatation des infractions pénales ou administratives relevant de son champ d'application et se fait conformément aux articles 24 à 32 de la décision 2008/615/JAI précitée, ainsi qu'à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(2) Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel transmises dans le cadre de la présente loi, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'Etat membre de l'infraction, par l'intermédiaire de l'autorité de contrôle instituée à l'article 17 paragraphe 2 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Par dérogation à la deuxième phrase de l'alinéa 5 du paragraphe 2 précité, la personne concernée est informée du résultat du contrôle effectué conformément à l'article 31 de la décision 2008/615/JAI précitée, y compris de la base juridique justifiant le traitement.

Art. 7. Adaptations de l'annexe de la directive 2015/4132011/82/UE

Les modifications de l'annexe I de la directive 2015/4132011/82/UE s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions publie un avis au Mémorial, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte délégué publié au Journal officiel de l'Union européenne.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6827/02

N° 6827²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

(16.6.2015)

Par dépêche du 13 mai 2015 du Premier ministre, ministre d'État, le projet de loi sous objet, qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures, a été soumis au Conseil d'État.

Au texte proprement dit du projet de loi en question étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact et une fiche financière ainsi que le texte coordonné de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière intégrant les modifications que le projet de loi entend apporter aux articles 4 et 7 de cette loi.

Aux termes de la lettre de saisine, l'ensemble des chambres professionnelles a été consulté. Par dépêche du 27 mai 2015, l'avis de la Chambre des salariés a été communiqué au Conseil d'État. Au moment de l'adoption du présent avis aucun des autres avis n'est encore parvenu au Conseil d'État.

*

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

La loi précitée du 19 décembre 2014 a assuré la transposition de la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Or, par la suite, cette directive a été annulée par un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 6 mai 2014 (C-43/12, Commission européenne c/ Parlement européen et Conseil de l'Union européenne). Cette annulation a été motivée par la base juridique de la directive que la Cour de justice a considéré comme erronée.

La directive 2011/82/UE a entre-temps été remplacée par la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

L'échéance du délai de la transposition de la nouvelle directive se trouve fixée, en vertu de son article 12, au 6 mai 2015.

L'exposé des motifs signale plus particulièrement que la directive 2015/413/UE comporte par rapport à la directive annulée deux modifications majeures. En effet, il s'agit, d'une part, de remplacer la base juridique en ne se référant plus à la coopération policière, mais à la sécurité routière. D'autre part, le champ d'application de la nouvelle directive inclut, contrairement à la directive 2011/82/UE, le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande. Une troisième modification à portée rédactionnelle consiste à remplacer les références à la directive annulée par des références à la directive 2015/413/UE.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

L'article sous examen prévoit de modifier l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Au paragraphe 1er, alinéa 1er, l'exclusion des trois États membres susmentionnés est supprimée.

À l'alinéa 2 de ce paragraphe ainsi qu'à l'alinéa 2 du paragraphe 2, les références à la directive 2011/82/UE sont remplacées par des références à la directive 2015/413/UE.

Ces modifications ne donnent pas lieu à observation quant au fond.

Article 2

La modification prévue par cet article prévoit encore de remplacer la référence à la directive annulée par une référence à la nouvelle directive.

Elle concerne l'article 7 de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Elle ne donne pas non plus lieu à observation quant au fond.

*

OBSERVATION D'ORDRE LÉGISLATIVE

Article 1er

Il faudrait relever qu'à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er, de la loi précitée du 19 décembre 2014, les termes „hormis le Danemark, l'Irlande et les Royaume-Uni“ sont supprimés.

Par conséquent, le Conseil d'État propose d'écrire:

- „1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er, de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les termes „hormis le Danemark, l'Irlande et les Royaume-Uni“ sont supprimés.“

Il y a encore lieu d'indiquer les points de l'article sous examen en utilisant des chiffres suivis par un point au lieu de mettre les chiffres entre parenthèses, forme de numérotation réservée aux paragraphes.

Article 2

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 16 juin 2015.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER

6827/01

N° 6827¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Avis de la Chambre de Commerce (4.6.2015)	1
2) Avis de la Chambre des Salariés	
– Dépêche du Président de la Chambre des Salariés au Ministre du Développement durable et des Infrastructures (19.5.2015)	2

*

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(4.6.2015)

Le projet de loi sous avis a pour objet de transposer en droit luxembourgeois la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (ci-après dénommée la „Directive 2015/413/UE“).

La loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière avait transposé dans notre législation la directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (ci-après dénommée la „Directive 2011/82/UE“).

La Directive 2011/82/UE a fait l'objet d'une annulation de la part de la Cour de Justice de l'Union européenne¹ en date du 6 mai 2014. La Cour de Justice de l'Union européenne a cependant maintenu les effets juridiques de cette directive pendant un délai de 12 mois à compter du prononcé de l'arrêt afin de permettre l'adoption d'une nouvelle directive fondée sur une base juridique appropriée.

La Directive 2015/413/UE, qui devait être transposée pour le 6 mai 2015, a par conséquent pour objet de remplacer la Directive 2011/82/UE en se fondant sur une nouvelle base juridique plus appropriée. Elle reprend par conséquent l'essentiel des dispositions de la Directive 2011/82/UE, tout en élargissant également le champ d'application de cette directive à trois Etats membres supplémentaires, à savoir le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande.

Le projet de loi sous avis tend par conséquent à modifier la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, en substituant toute référence à la Directive 2011/82/UE par une référence à la Directive 2015/413/UE.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs, le projet de loi sous avis procédant à une transposition fidèle de la Directive 2015/413/UE.

¹ Arrêt C-43/12 de la Cour de Justice de l'Union européenne en date du 6 mai 2014.

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

*

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES SALARIES AU MINISTRE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES (19.5.2015)

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 11 mai 2015, vous avez soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

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

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

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude REDING

6827/03

N° 6827³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(28.7.2015)

Par sa lettre du 11 mai 2015, 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.

La directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (ci-après „la directive 2011/82/UE“) ayant été annulée par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 mai 2014, elle a été remplacée par la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (ci-après „la directive 2015/413/UE“).

Néanmoins, l'annulation de la directive 2011/82/UE n'ayant pas affranchi les Etats membres de l'obligation d'en assurer la transposition dans leur droit national, celle-ci a ainsi été transposée en droit luxembourgeois par la loi 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (ci-après „la loi du 19 décembre 2014“).

Le présent projet de loi a pour objet la transposition de la directive 2015/413/UE en droit national, par la modification de la susdite loi du 19 décembre 2014.

La directive 2015/413/UE prévoit deux modifications majeures relatives à l'utilisation de la sécurité des transports comme nouvelle base juridique appropriée et à l'élargissement du champ d'application de la directive à trois Etats membres supplémentaires¹.

Par ailleurs, la directive de 2015 met en place une procédure qui fait appel à un réseau d'échange de données électroniques, l'échange d'informations se faisant par l'intermédiaire de points de contacts nationaux.

La procédure sera mise en place pour huit infractions routières:

- l'excès de vitesse,
- le défaut de port de la ceinture de sécurité,
- le franchissement d'un feu rouge,
- la conduite en état d'ébriété,
- la conduite sous l'influence de drogues,
- le défaut du port du casque,
- la circulation sur une voie interdite,
- l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication au volant.

Ainsi, l'Etat membre dans lequel est commise l'infraction routière pourra accéder aux données relatives à l'immatriculation du véhicule de l'Etat membre dans lequel il est immatriculé, et obtenir le nom et l'adresse du détenteur ou du propriétaire du véhicule. Ceci lui permettra de s'adresser directement à l'auteur présumé de l'infraction.

¹ Le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande,

La Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 27 juillet 2015

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Roland KUHN

6827/04

N° 6827⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements adoptés par la Commission du Développement durable</i>	
1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés à la Présidente du Conseil d'Etat (24.9.2015).....	1
2) Texte coordonné.....	2

*

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

(24.9.2015)

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après un amendement au projet de loi sous rubrique, amendement adopté par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 24 septembre 2015.

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

*

Amendement unique portant introduction d'un nouvel article 1^{er}

Le nouvel article 1^{er} sera libellé comme suit:

Art. 1^{er}. *Aux points c), f) et h) du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le terme „contraventions“ est remplacé par „contraventions graves“.*

Commentaire de l'amendement unique

Suite aux adaptations apportées à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques par la loi du 22 mai 2015, qui a notamment érigé en contraventions graves, les infractions consistant dans l'inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué, tout comme l'inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation, la Commission se propose d'amender le projet de loi sous rubrique par l'ajout d'un nouvel article 1^{er} pour tenir compte des adaptations précitées.

De ce fait, les articles existants sont renumérotés en conséquence. En outre, à l'article 1^{er} initial (nouvel article 2), la référence „de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière“ est remplacée par „de la loi du 19 décembre 2014 précitée“.

*

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

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

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

(Les suggestions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées. Les amendements sont soulignés et en gras)

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

Art. 1^{er}. Aux points c), f) et h) du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le terme „contraventions“ est remplacé par „contraventions graves“.

Art. 2. L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 précitée est modifié comme suit:

1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, ~~de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière~~ les termes „hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni“ sont supprimés.
2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence „directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011“ est remplacée par „directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015“.

Art. 3. A l'intitulé et à l'alinéa 1^{er} de l'article 7 de la loi du 19 décembre 2014 précitée, la référence „directive 2011/82/UE“ est remplacée par „directive 2015/413/UE“.

6827/05

N° 6827⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

AVIS COMPLÉMENTAIRE DU CONSEIL D'ÉTAT

(24.11.2015)

Par dépêche du 24 septembre 2015, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'État d'un amendement au projet de loi sous objet.

L'amendement était accompagné d'un commentaire explicatif. Le dossier soumis au Conseil d'État comportait en outre un texte coordonné du projet de loi sous examen intégrant l'amendement précité ainsi que les propositions formulées dans l'avis du Conseil d'État du 16 juin 2015 que la commission parlementaire a fait siennes.

*

EXAMEN DE L'AMENDEMENT UNIQUE*Amendement unique**Article 1^{er}*

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement qui consiste à aligner l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f) et h), de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière aux modifications qui ont été apportées à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques par la loi du 22 mai 2015¹. En effet, comme l'article 7 précité qualifie désormais les infractions visées à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f), h), de la loi précitée du 19 décembre 2014 de contraventions graves, il est proposé d'ajouter l'adjectif „graves“ au terme de „contraventions“ à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f) et h), précité.

*

OBSERVATION D'ORDRE LÉGISTIQUE

Pour des raisons rédactionnelles, le Conseil d'État suggère d'écrire „À l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f), h) ...“ au lieu de „Aux points c), f); h), du paragraphe 1^{er} de l'article 2 ...“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 24 novembre 2015

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER

¹ Loi du 22 mai 2015 modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques; b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6827/06

N° 6827⁶**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2015-2016

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(14.1.2016)

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

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 15 juin 2015 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 16 juin 2015.

Les avis de la Chambre des Salariés, de la Chambre de Commerce, et de la Chambre des Métiers datent respectivement du 19 mai 2015, du 4 juin 2015 et du 28 juillet 2015.

Le 24 septembre 2015, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat et adopté un amendement parlementaire.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 24 novembre 2015.

La Commission du Développement durable a examiné l'avis complémentaire du Conseil d'Etat dans sa réunion du 7 janvier 2016. Elle a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 14 janvier 2016.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

La directive 2011/82/EU du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations en matière de sécurité routière a prévu la mise en place d'une procédure d'échange d'informations en vue d'améliorer l'effectivité de la répression de personnes responsables d'infractions graves à la sécurité routière, lorsque ces infractions sont commises dans un autre Etat membre que celui de l'immatriculation du véhicule. Il s'agit en l'occurrence de l'excès de vitesse, du non-port de la ceinture de sécurité, du franchissement d'un feu rouge, de la conduite en état d'ébriété, de la conduite sous l'influence d'alcool, du non-port du casque, de la circulation sur une voie interdite au trafic et de l'usage d'un téléphone portable ou d'un autre équipement de communication lors de la conduite d'un véhicule.

L'échange d'informations se fait par l'intermédiaire de points de contact nationaux. L'Etat membre dans lequel l'infraction a été commise a ainsi la possibilité d'obtenir le nom et l'adresse du détenteur du véhicule et de s'adresser à l'auteur présumé de l'infraction.

Or, dans son arrêt du 6 mai 2014 (affaire C-43/12), la Cour de justice de l'Union européenne a annulé la directive européenne précitée au motif que la base légale invoquée, à savoir l'article 87, paragraphe 1^{er} du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ayant trait à la coopération policière, ne constituerait pas la base juridique appropriée, du fait que la finalité de la Directive relève de l'amélioration de la sécurité des transports et non pas de la coopération policière. Toutefois, la Cour de justice de l'Union européenne a décidé de maintenir en vigueur les effets de ladite Directive en raison d'importants motifs de sécurité routière. L'annulation de la directive 2011/82/EU n'a donc pas affranchi les Etats membres de l'Union européenne, dont le Grand-Duché de Luxembourg, de l'obligation d'en assurer la transposition en droit national (loi du 19 décembre 2014, mémorial A – n° 250 du 23 décembre 2014).

Par la suite, ladite directive a été remplacée par la directive 2015/413/UE ayant comme nouvelle base juridique la sécurité routière. La loi en projet propose par conséquent de modifier la loi du 19 décembre 2014 afin de s'accorder avec la nouvelle directive.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

La directive 2015/413/UE apporte deux modifications majeures à l'ancienne directive et en conséquence à la susdite loi de transposition. D'une part, il s'agit de remplacer sa base juridique en ne se référant plus à la coopération policière, mais à la sécurité routière. D'autre part, le champ d'application de la nouvelle directive 2015/413/UE inclut, contrairement à la directive 2011/82/UE, le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande. Une troisième modification est d'ordre rédactionnel et consiste à remplacer les références à la directive annulée par des références à la directive 2015/413/UE.

En ce qui concerne la législation luxembourgeoise, il reste à souligner que suite aux adaptations apportées à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1995 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques par la loi du 22 mai 2015, qui a notamment érigé en contraventions „graves“ certaines infractions telles que le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque et l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation, il y a également lieu d'amender l'article 2 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations en matière de sécurité routière, en remplaçant le terme „contraventions“ par „contraventions graves“.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis datant du 16 juin 2015, le Conseil d'Etat rappelle que la directive 2011/82/UE a été annulée et qu'elle a entretemps été remplacée par une nouvelle directive. Par la suite, la Haute Corporation se limite à résumer les modifications que cette annulation doit porter à la loi du 19 décembre 2014.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat qui date du 24 novembre 2015, révèle une seule incohérence d'ordre rédactionnel. La Haute Corporation fait une suggestion y relative que la Commission du Développement durable fait partiellement sienne.

*

V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Avis de la Chambre des Salariés

Dans son avis du 11 mai 2015, la Chambre des Salariés fait savoir que le projet de loi sous rubrique n'appelle pas de commentaire de sa part et qu'elle y marque son accord.

Avis de la Chambre de Commerce

Dans le même ordre d'idées, la Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs.

Avis de la Chambre des Métiers

La Chambre des Métiers dont l'avis date du 28 juillet 2015, prend note de l'objet du projet de loi sous rubrique. A l'instar des autres chambres professionnelles, elle se montre d'accord avec les dispositions du projet de loi.

*

VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Lors de leur réunion du 24 septembre 2015, les membres de la Commission ont procédé à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 16 juin 2015.

Ils constatent tout d'abord que l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques a été modifié par la loi du 22 mai 2015, qui a notamment érigé en contraventions graves, les infractions consistant dans l'inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué, tout comme l'inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. Afin de tenir compte de ces modifications, la Commission du Développement durable se propose d'amender le projet de loi sous rubrique par l'ajout d'un nouvel article 1^{er} libellé comme suit:

Art. 1^{er}. Aux points c), f) et h) du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le terme „contraventions“ est remplacé par „contraventions graves“.

De ce fait, les articles existants seront renumérotés en conséquence. En outre, à l'article 1^{er} initial (nouvel article 2), la référence „de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière“ est remplacée par „de la loi du 19 décembre 2014 précitée“.

Dans son avis complémentaire du 24 novembre 2015, le Conseil d'Etat marque son accord avec l'amendement qui consiste à aligner l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f) et h), de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière aux modifications qui ont été apportées à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques par la loi du 22 mai 2015 modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques; b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules. En effet, comme l'article 7 précité qualifie désormais les infractions visées à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f), h), de la loi précitée du 19 décembre 2014 de contraventions graves, il est proposé d'ajouter l'adjectif „graves“ au terme de „contraventions“ à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f) et h), précité.

Pour des raisons rédactionnelles, le Conseil d'Etat suggère d'écrire „A l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f), h) ...“ au lieu de „Aux points c), f); h), du paragraphe 1^{er} de l'article 2 ...“. Les membres de la Commission décident de donner suite à cette suggestion, tout en gardant le mot „et“ entre les lettres f) et h), tel que prévu dans la version initiale.

Article 1^{er} initial (nouvel article 2)

Cet article prévoit de modifier l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, l'exclusion des trois Etats membres susmentionnés est supprimée. A l'alinéa 2 de ce paragraphe ainsi qu'à l'alinéa 2 du paragraphe 2, les références à la directive 2011/82/UE sont remplacées par des références à la directive 2015/413/UE. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. 1^{er}. L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est modifié comme suit:

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

„Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant:“

- (2) Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence „directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011“ est remplacée par „directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015“.

Cet article ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat quant au fond. Quant à la forme, le Conseil d'Etat propose d'écrire:

„1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les termes „hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni“ sont supprimés.“

Il y a encore lieu d'indiquer les points de l'article en utilisant des chiffres suivis par un point au lieu de mettre les chiffres entre parenthèses, forme de numérotation réservée aux paragraphes.

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat dans ses observations d'ordre légistique, sauf pour la référence „de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière“ qui se lira „de la loi du 19 décembre 2014 précitée“ (voir nouvel article 1^{er}). L'article se lira donc comme suit:

Art. 2. L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 précitée est modifié comme suit:

1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière les termes „hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni“ sont supprimés.

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence „directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011“ est remplacée par „directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015“.

Article 2 initial (nouvel article 3)

La modification prévue par cet article concerne l'article 7 de la loi précitée du 19 décembre 2014 et prévoit de remplacer la référence à la directive annulée par une référence à la nouvelle directive. Cet article ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit:

Art. 3. A l'intitulé et à l'alinéa 1^{er} de l'article 7 de la loi du 19 décembre 2014 précitée, la référence „directive 2011/82/UE“ est remplacée par „directive 2015/413/UE“.

*

VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

*

PROJET DE LOI
modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière

Art. 1^{er}. A l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f) et h) de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le terme „contraventions“ est remplacé par „contraventions graves“.

Art. 2. L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 précitée est modifié comme suit:

1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les termes „hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni“ sont supprimés.
2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence „directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011“ est remplacée par „directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015“.

Art. 3. A l'intitulé et à l'alinéa 1^{er} de l'article 7 de la loi du 19 décembre 2014 précitée, la référence „directive 2011/82/UE“ est remplacée par „directive 2015/413/UE“.

Luxembourg, le 14 janvier 2016,

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6827

Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 20/01/2016 17:30:44
 Scrutin: 3
 Vote: PL 6827 Sécurité routière
 Description: Projet de loi 6827

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

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	0	3	56
Procuration:	4	0	0	4
Total:	57	0	3	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Anzia Gérard	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	

CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Franç	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	(M. Mosar Laurent)
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	
M. Zeimet Laurent	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. Bauler André	Oui		M. Baum Gilles	Oui	(M. Bauler André)
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Hahn Max)	M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	(M. Delles Lex)
M. Lamberty Claude	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui				

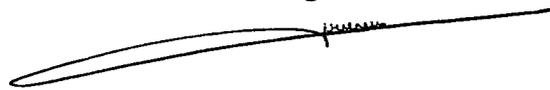
ADR					
M. Gibéryen Gast	Non		M. Kartheiser Fernand	Non	
M. Reding Roy	Non				

déi Lénk					
M. Urbany Serge	Oui		M. Wagner David	Oui	

Le Président:



Le Secrétaire général:



Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 20/01/2016 17:30:44
Scrutin: 3
Vote: PL 6827 Sécurité routière
Description: Projet de loi 6827

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

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	53	0	3	56
Procuration:	4	0	0	4
Total:	57	0	3	60

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

Le Président:

Le Secrétaire général:





6827/07

N° 6827⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

* * *

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

(2.2.2016)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 21 janvier 2016 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant
l'échange transfrontalier d'informations concernant
les infractions en matière de sécurité routière**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 20 janvier 2016 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 16 juin 2015 et 24 novembre 2015;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 2 février 2016.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

10



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 14 janvier 2016

Ordre du jour :

1. 6827 Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
 - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport

2. 6835 Projet de loi portant approbation de
 - l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009 ;
 - l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010 ;
 - l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010 ;
 - l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011 ;
 - l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011 ;
 - l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012 ;
 - l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013
 - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État

3. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

Mme Taina Bofferding, remplaçant M. Georges Engel
M. Jean-Marie Halsdorf, remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval
M. Marcel Oberweis, remplaçant M. Marco Schank

Mme Venere Dos Reis, M. Guy Heintz, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Roland Reiland, du Ministère des Affaires étrangères et européennes

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Henri Kox

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 6827 Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Madame la Présidente-Rapporteuse présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au document n°155516 publié sur le courrier électronique le 11 janvier courant.

Cette présentation ne soulève aucun commentaire et le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de base pour les débats en séance plénière.

- 2. 6835 Projet de loi portant approbation de**
- **l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009 ;**
 - **l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010 ;**
 - **l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010 ;**
 - **l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011 ;**
 - **l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses États membres,**

premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011 ;

- **l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012 ;**
- **l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013**

Un représentant du Ministère des Affaires étrangères et européennes présente le projet de loi sous rubrique, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet l'approbation de sept accords de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et plusieurs États tiers, d'autre part. Il s'agit des accords suivants :

- un accord avec le Canada, signé à Bruxelles le 17 décembre 2009 ;
- un accord avec la Géorgie, signé à Bruxelles le 2 décembre 2009 ;
- un accord euro-méditerranéen avec la Jordanie, signé à Bruxelles le 15 décembre 2010 ;
- un accord avec les États-Unis d'Amérique, l'Islande et le Royaume de Norvège, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 17 juin 2011 ;
- un accord annexe avec l'Islande et le Royaume de Norvège concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres et les États-Unis d'Amérique, l'Islande et le Royaume de Norvège, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 17 juin 2011 ;
- un accord avec la République de Moldavie signé à Bruxelles le 26 juin 2012 ;
- un accord euro-méditerranéen avec l'État d'Israël, signé à Luxembourg, le 10 juin 2013.

Ces accords ont tous pour objet d'intensifier les relations économiques entre l'Union européenne et ses États membres avec les différents États tiers prénommés et de faire en sorte que ces mêmes États tiers reprennent l'acquis communautaire en matière des règles applicables à l'aviation civile, notamment les règles de sûreté et de sécurité aériennes.

En ce qui concerne l'accord avec le Canada, l'intérêt particulier pour le Luxembourg, qui ne dispose actuellement pas d'accord aérien bilatéral avec ce pays, réside surtout dans la possibilité pour les opérateurs luxembourgeois de cargo aérien de proposer des services entre tous les aéroports internationaux de l'Union européenne et tous les aéroports internationaux du Canada et vice-versa (droits de 3^{ème} et de 4^{ème} liberté) ainsi que via des points intermédiaires dans des pays tiers ou en continuation vers des pays tiers (droits de 5^{ème} liberté) sans limitation de fréquence ou de capacité. En seconde phase d'ouverture des marchés, nos opérateurs de cargo aériens pourront en outre proposer des services au départ du territoire canadien vers des pays tiers (droits de 7^{ème} liberté).

L'accord signé avec la Géorgie a pour intérêt principal, pour le Luxembourg, qui avait signé un *Memorandum of Understanding* (ci après : « MoU ») en matière de droits de trafic avec la Géorgie en date du 20 janvier 2009, que les droits de trafic accordés dans le cadre de cet MoU pour les vols passagers seront élargis dans la mesure où les opérateurs

luxembourgeois auront désormais la possibilité de proposer des vols entre des aéroports respectivement de l'UE et de la Géorgie via un point intermédiaire dans certains États tiers ou de poursuivre ces vols vers un point dans certains États tiers en exerçant des droits de trafic entre cette escale intermédiaire et la Géorgie ou entre la Géorgie et cet État tiers (droits de 5^{ème} liberté). Les transporteurs luxembourgeois de fret aérien auront la possibilité d'effectuer des opérations entre des aéroports de l'UE et de la Géorgie selon les mêmes droits de trafic accordés pour les vols passagers, cependant le MoU précité prévoit pour les vols entre le Luxembourg et la Géorgie la possibilité de desservir des points intermédiaires ou au-delà de la Géorgie sans restriction aucune en ce qui concerne ces points.

Pour ce qui est de l'accord signé avec la Jordanie, l'intérêt principal pour le Luxembourg, qui avait signé un accord aérien bilatéral avec la Jordanie le 9 avril 1962 ainsi qu'un MoU en matière de droits de trafic le 22 mars 2007, réside en l'extension de la possibilité pour les opérateurs luxembourgeois de proposer désormais des services entre tous les aéroports respectivement de l'Union européenne et de la Jordanie. Par ailleurs, les opérateurs luxembourgeois intéressés auront la possibilité de proposer des services vers/de la Jordanie via certains États tiers (droits de 5^{ème} liberté). A noter que les droits de trafic plus favorables du MoU bilatéral précité, notamment les droits de 5^{ème} liberté entre le Luxembourg et la Jordanie via les aéroports de Sharjah (Emirats arabes unis) et de Singapour ainsi que les droits « ciel ouvert » vers/de l'aéroport de Aqaba (Jordanie) continueront à s'appliquer.

L'accord et l'accord annexe signés avec les États-Unis d'Amérique, l'Islande et la Norvège ont l'intérêt principal pour le Luxembourg, qui avait signé un accord bilatéral respectivement avec l'Islande le 23 octobre 1952 et la Norvège le 17 novembre 1952, que les opérateurs luxembourgeois auront désormais la possibilité de proposer des services aériens entre tout aéroport international en Islande respectivement en Norvège et les États-Unis d'Amérique.

En ce qui concerne l'accord signé avec la Moldavie, l'intérêt principal pour le Luxembourg, qui ne dispose à ce jour pas d'accord aérien avec ce pays, est que les droits de trafic permettront désormais aux opérateurs luxembourgeois de proposer des services aériens au départ de tout aéroport de l'Union européenne vers/de tout aéroport en Moldavie et d'effectuer ces vols via un point intermédiaire dans certains États tiers ou poursuivre ces vols dans ces États tiers, avec la possibilité d'exercer des droits de trafic entre cette escale intermédiaire et la Moldavie ou entre la Moldavie et cet État tiers (droits de 5^{ème} liberté).

L'accord signé avec l'État d'Israël a pour principal intérêt pour le Luxembourg, qui avait signé un accord aérien bilatéral avec Israël et un MoU en matière de droits de trafic le 14 juin 1994, d'étendre les possibilités pour les opérateurs luxembourgeois de proposer désormais des opérations entre des aéroports respectivement de l'Union européenne et d'Israël, alors que l'accord bilatéral se limitait à des vols entre les aéroports de Luxembourg et de Tel-Aviv. Par ailleurs, les opérateurs luxembourgeois intéressés auront la possibilité de proposer des opérations vers/de Israël via un ou plusieurs points intermédiaires (droits de 5^{ème} liberté). Cette possibilité est cependant subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise par Israël de l'acquis communautaire en matière de règles applicables à l'aviation civile.

*

Suite à une question afférente, il est précisé que, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, les libertés de l'air sont définies comme suit¹ :

¹ Source : www.icao.int

- première liberté de l'air (ou droit de 1^{ère} liberté) : droit accordé par un État à un ou plusieurs autres États de survoler son territoire sans y atterrir ;
- deuxième liberté de l'air (ou droit de 2^{ème} liberté) : droit accordé par un État à un ou plusieurs autres États d'atterrir sur son territoire pour des raisons non commerciales ;
- troisième liberté de l'air (ou droit de 3^{ème} liberté) : droit accordé par un État à un autre État de débarquer, dans le territoire du premier État, du trafic (passagers et fret) en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité ;
- quatrième liberté de l'air (ou droit de 4^{ème} liberté) : droit accordé par un État à un autre État d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic à destination de l'État dont le transporteur a la nationalité ;
- cinquième liberté de l'air (ou droit de 5^{ème} liberté) : droit accordé par un État à un autre État de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers ;
- sixième liberté de l'air (ou droit de 6^{ème} liberté) : droit de transporter, en passant par l'État dont le transporteur a la nationalité, du trafic entre deux autres États ;
- septième liberté de l'air (ou droit de 7^{ème} liberté) : droit accordé par un État à un autre de transporter du trafic entre le territoire de l'État qui accorde ce droit et un troisième État quelconque sans obligation d'inclure dans cette opération un point du territoire de l'État bénéficiaire, ce qui signifie qu'il n'est pas nécessaire que le service soit en correspondance avec un service ou soit un prolongement d'un service à destination ou en provenance de l'État dont le transporteur a la nationalité ;
- huitième liberté de l'air (ou droit de 8^{ème} liberté) : droit de transporter du trafic de cabotage entre deux points situés à l'intérieur du territoire de l'État qui accorde le droit au moyen d'un service qui commence ou se termine dans le territoire de l'État dont le transporteur étranger a la nationalité, ou à l'extérieur du territoire de l'État qui accorde le droit ;
- neuvième liberté de l'air (ou droit de 9^{ème} liberté) : droit de transporter du trafic de cabotage de l'État qui accorde ce droit au moyen d'un service effectué entièrement à l'intérieur du territoire de cet État.

*

Dans son avis du 10 novembre 2015, le Conseil d'État note que l'article 27 de l'accord signé avec l'État d'Israël, l'article 26 de l'accord signé avec la Moldavie, l'article 26 de l'accord signé avec la Jordanie, ainsi que l'article 26 de l'accord signé avec la Géorgie prévoient la possibilité de modifier les annexes des accords respectifs par décision d'un comité mixte prise par consensus. Le Conseil d'État est d'avis qu'il s'agit dans les cas précités d'une clause d'approbation anticipée, qui est suffisamment précise pour que les amendements aux accords ne nécessitent pas l'approbation de la Chambre des Députés.

D'un point de vue purement légistique, la Haute Corporation recommande de faire suivre les articles indiqués sous la forme abrégée « **Art.** » d'un point et non pas d'un point-tiret. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

*

L'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) a été mandatée en vue de l'élaboration d'un instrument de marché mondial sur la réduction des émissions de CO₂ du secteur aérien, à l'instar du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (ETS).

*

Suite à une question concernant l'éventuelle délocalisation vers l'étranger, en l'occurrence vers la Belgique, du contrôle aérien du contrôle d'approche, il est précisé qu'à l'heure actuelle, l'évaluation du projet est toujours en cours et qu'aucune décision n'a encore été

prise en la matière. Dans ce contexte, il est convenu d'organiser une réunion en présence de Monsieur le Ministre sur ce sujet.

3. **Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 15 janvier 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

09



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 07 janvier 2016

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 3, 10 et 14 décembre 2015
2. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné
 - Rapporteur : Monsieur Roger Negri
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
3. 6827 Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
 - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. 6835 Projet de loi portant approbation de
 - l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009 ;
 - l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010 ;
 - l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010 ;
 - l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011 ;
 - l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011
 - l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012 ;
 - l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013

- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État

5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

Mme Anne Brasseur, remplaçant M. Gusty Graas
M. Marcel Oberweis, observateur

Mme Venere Dos Reis, Mme Anouck Ensch, Mme Irena Medakovic, du
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Gusty Graas

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 3, 10 et 14 décembre 2015

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'État datant du 8 décembre 2015 et émis suite aux amendements parlementaires du 7 octobre 2015.

Le Conseil d'État marque son accord avec les amendements 1 portant sur l'article 1^{er} et 2 portant sur l'article 2.

Pour ce qui est de l'amendement 3 portant sur l'article 3, il appelle plusieurs observations de la part du Conseil d'État :

- au point 2, les termes « c'est-à-dire que » sont à supprimer ;
- au point 2 a), le terme « subside » doit être remplacé par celui d'« aide », pour des raisons de cohérence de terminologie ;
- au point 2 b), le terme « notamment » doit être supprimé sous peine d'opposition formelle. En effet, aux termes de l'article 11(6) de la Constitution, les restrictions à la liberté de commerce sont établies par la loi. Le Conseil d'État rappelle que les matières

réservées à la loi sont soumises à une compétence retenue, obligatoire pour le pouvoir législatif, ce qui signifie que celui-ci ne peut pas se dessaisir de ces matières et en charger une autorité administrative. En l'espèce, les conditions ne sont pas déterminées à suffisance, et le terme « notamment » laisse supposer qu'outre les éléments énoncés dans le texte, d'autres éléments seraient susceptibles d'être pris en compte pour déterminer les caractéristiques nouvelles d'une offre ;

- au même point 2 b), les termes « caractères nouveaux relatifs » sont à remplacer par ceux de « caractéristiques nouvelles relatives ».

La Commission parlementaire décide de suivre ces propositions de la Haute Corporation. Cependant, l'alinéa 3 de l'article est supprimé et incorporé dans le nouvel article 12, suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre prend sa décision d'octroi des aides prévues (voir ci-après). L'article 3 se lira donc comme suit :

Art. 3. Dispositions générales.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après par « le ministre », peut accorder des aides en faveur du transport ferroviaire et fluvial de marchandises.

Les aides allouées dans la limite des crédits budgétaires prévus pour le transport ferroviaire et fluvial de marchandises en vertu de la présente loi sont :

- a) *les aides au transport ferroviaire intérieur d'UTI ;*
- b) *les aides au transport ferroviaire international d'UTI ;*
- c) *les aides au transport international fluvial d'UTI.*

Les aides sont allouées à :

1. toute relation existante dont l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide ;

2. toute nouvelle relation, c'est-à-dire que :

- a) **soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d'octroi de subside, aucune relation régulière directe n'a été offerte entre deux terminaux ou centres de transbordement situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle une aide est demandée ;**
- b) **soit quand l'offre présente des caractères nouveaux relatifs notamment aux éléments suivants : l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.**

L'amendement 4 portant sur l'article 5 trouve l'accord du Conseil d'État.

L'amendement 5 portant sur l'article 6 lève les deux oppositions formelles formulées par le Conseil d'État dans son premier avis. La commission parlementaire décide de supprimer le dernier alinéa de l'article 6 et de l'incorporer dans le nouvel article 12 suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre prend sa décision d'octroi des aides (voir ci-après). L'article 6 se lira donc comme suit :

Art. 6. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire intérieur.

Il est prévu une aide par train comprenant :

1. *une part fixe par train (X)*
 $X = 1.600 \text{ EUR}$
2. *une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées, visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y)*
 $Y = 30 \text{ EUR}$

La formule est la suivante : $X + Y \cdot \text{UTI}$

Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national impliquant un passage par un terminal ferroviaire ou fluvial, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.

Le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement 6 portant sur l'article 7, étant donné que cet amendement tient compte de son opposition formelle visant la fixation de la finalité, des conditions et des modalités du mode de financement étatique de l'aide dans le corps même de la loi. La Haute Corporation propose de remplacer le signe « % » par le terme de « pour cent ». La Commission fait sienne cette proposition mais décide cependant de supprimer le dernier alinéa de l'article et de l'incorporer dans le nouvel article 12, suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre prend sa décision d'octroi des aides (voir ci-après). L'article 7 se lira donc comme suit :

Art. 7. Calcul de l'aide en cas de transport combiné ferroviaire international.

Il est prévu une aide par train, modulable suivant la distance parcourue, dans la limite des seuils d'intensité européens et comprenant :

- 1. une part fixe par train, dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance (X)
X = 1.600 EUR pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres
X = 1.200 EUR pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres
X = 600 EUR pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres*
- 2. une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y)
La valeur du Y varie également s'il s'agit d'une manutention verticale ou d'une manutention horizontale, afin de tenir compte des effets d'optimisation de l'autoroute ferroviaire. Cette valeur prend également en compte le moindre coût d'une opération de chargement d'une semi-remorque sur un train d'autoroute ferroviaire par rapport au chargement d'un container sur un train de combiné.
Y = 30 EUR pour une manutention verticale
Y = 10 EUR pour une manutention horizontale*

La formule est la suivante : $X + Y \cdot UTI$

Un train est éligible si plus de 30% de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un site multimodal à Luxembourg.

L'amendement 7 portant sur l'article 8 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État, sauf à remplacer le signe « % » par le terme de « pour cent ». La Commission fait sienne cette proposition mais décide cependant de supprimer le dernier alinéa de l'article et de l'incorporer dans le nouvel article 12, suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre prend sa décision d'octroi des aides (voir ci-après). L'article 8 se lira donc comme suit :

Art. 8. Calcul de l'aide en cas de transport combiné fluvial international.

Il est prévu une aide par barge, dans la limite des seuils d'intensité européens et comprenant :

- 1. une part fixe par barge (X)
X = 3.600 EUR*
- 2. une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées, visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y)
Y = 30 EUR*

La formule est la suivante : $X + Y \cdot UTI$

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois et si plus de 30% de ses UTI sont manutentionnées sur un site multimodal à Luxembourg.

L'amendement 8 portant sur l'article 9 appelle les remarques suivantes de la part du Conseil d'État :

- il y a lieu de remplacer le signe « % » par le terme de « pour cent » ;

- il n'y a pas lieu d'utiliser le signe typographique « / » qui peut être remplacé par le terme « ou » ;
- il est superfétatoire de prévoir dans le corps de l'acte le complément « [articles/annexes] de la présente loi », étant donné que ceux-ci font de par leur nature partie intégrante de l'acte en projet.

La commission parlementaire fait siennes ces propositions.

Les amendements 9 portant sur l'article 11 et 10 portant sur l'article 12 appellent les remarques suivantes de la part du Conseil d'État :

- les nouveaux articles 11 et 12 entendent spécifier la procédure de demande et les critères d'octroi des aides, d'une part, et les conditions de perte du bénéfice des aides indûment perçues, d'autre part, tout en tenant compte des deux oppositions formelles formulées à l'endroit de l'article 7 initial par le Conseil d'État dans son premier avis. Or, ces articles comportent plusieurs incohérences et incertitudes par rapport à l'articulation des différentes étapes constituant la procédure d'octroi d'une aide :
 - o il semble ressortir de l'article 11 qu'une candidature doit être posée pour une année de calendrier. Est-ce que l'éligibilité est par conséquent limitée à un an et la candidature doit être renouvelée si l'opérateur envisage une aide sur plusieurs années ?
 - o selon ce même article, la candidature vise une « aide à une des mesures ». La notion de « mesure » n'est précisée nulle part dans le texte ;
 - o comment la vérification et le constat de l'exactitude des divers relevés à établir annuellement par l'opérateur demandeur d'une ou de plusieurs aides se décline par rapport à l'octroi de ces aides, alors que « *le ministre subordonne le versement d'une aide au respect des dispositions de la présente loi* » ?
 - o sur quoi porte la décision du ministre, à quel moment cette décision est-elle prise ? Après le dépôt de la candidature, ou après la vérification des relevés que l'opérateur établit annuellement conformément à l'article 12 ? Ou y a-t-il deux décisions consécutives, une sur l'éligibilité et une autre sur les montants d'aide à verser annuellement ?
 - o comment faut-il situer dans ce contexte l'impact d'une modification de l'activité au cours d'une activité de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, dont il est question à l'article 14, sachant que le régime d'aides porte sur les années 2015-2018 ?
- selon le Conseil d'État, le texte doit préciser les critères et les modalités selon lesquels le ministre peut décider de l'octroi des aides prévues. Il se réserve la possibilité de refuser la dispense du second vote constitutionnel, à défaut pour les auteurs de reformuler les dispositions en question dans un but de sécurité juridique ;
- à l'article 11, il convient d'omettre les mots « de la présente loi », car sans apport normatif supplémentaire ;
- au point 4, avant-dernière phrase, de l'article 12, le Conseil d'État suggère de remplacer le terme « subside » par celui d'« aide », pour des raisons de cohérence de terminologie.

A la lecture de ces remarques, la Commission du Développement durable décide ce qui suit :

- l'ancien alinéa 1^{er} de l'article 11 est divisé en deux alinéas distincts afin de distinguer clairement les dossiers de candidature pour l'année de démarrage du régime d'aide, et ceux pour les exercices 2016 à 2018. A l'alinéa 1^{er} de l'article 11, le terme « éligible » est inséré derrière le terme « dossier de candidature » pour une meilleure compréhension du texte de loi. Les expressions « qui précède l'année » et « relative à une des mesures » sont supprimées comme étant superflues ;

- un nouvel alinéa 3 est inséré à l'article 11 afin de souligner que l'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an et que l'opérateur doit introduire chaque année son dossier de candidature, même s'il demande une aide pour plusieurs années ;
- les références à l'ancien alinéa 2, devenu nouvel alinéa 4, de l'article 11 sont adaptées, étant donné que les critères et modalités selon lesquels le ministre décide de l'octroi des aides prévues, sont désormais regroupés au nouvel article 12 ;
- un nouvel article 12 est incorporé après l'article 11 afin de préciser les critères et modalités selon lesquels le ministre décide de l'octroi des aides prévues, comme préconisé par le Conseil d'État. A noter que le libellé de ce nouvel article 12 reprend l'intégralité des remarques textuelles émises par le Conseil d'État. Ainsi :
 - o au point 2 de l'ancien article 3, devenu nouvel article 12, point 3, les termes « c'est-à-dire que » sont supprimés. Sub a), le terme « subside » est remplacé par celui d' « aide » pour des raisons de cohérence de la terminologie employée. Sub b), le terme « notamment » est supprimé. Les termes « caractères nouveaux relatifs » sont remplacés par « caractéristiques nouvelles relatives » ;
 - o le signe « % » est remplacé par l'expression « pour cent », tel que proposé par la Haute Corporation à l'endroit des articles 7 et 8 ;
- suite à l'insertion du nouvel article 12, la numérotation des articles subséquents est à adapter ;
- le paragraphe 2 de l'article 12 initial (nouvel article 13) est supprimé et incorporé dans le cadre du nouvel article 12 suite à la volonté exprimée par le Conseil d'État de préciser les critères et modalités selon lesquelles le ministre prend sa décision d'octroi des aides.

Au regard de ce qui précède, les nouveaux articles 11 à 13 se liront comme suit :

Art. 11. Demande de l'aide.

~~**Les opérateurs peuvent déposer, jusqu'au 15 novembre au plus tard, pour l'année de démarrage du régime d'aide, et jusqu'au 15 septembre au plus tard de l'année qui précède l'année au cours de laquelle l'aide est susceptible d'être accordée, un dossier de candidature à une aide relative à une des mesures auprès du ministre.**~~

Pour l'année de démarrage du régime d'aide, les opérateurs peuvent déposer dans un délai d'un mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un dossier de candidature éligible à une aide auprès du ministre.

Pour les exercices suivants, les opérateurs peuvent déposer leur dossier de candidature jusqu'au 15 septembre au plus tard.

L'éligibilité d'un dossier de candidature est limitée à un an. L'opérateur introduit annuellement son dossier de candidature.

Pour être éligibles, les candidatures respectent, selon le type d'aides demandé, les critères énoncés à l'article 12.

Les dossiers de candidature comprennent une partie d'information générale et une partie relative au transport combiné appelant un soutien.

La partie d'information générale comprend :

1. le nom, le numéro d'entreprise, à défaut, une copie des statuts, ainsi que le numéro de TVA ;
2. les coordonnées et la signature de la personne dûment habilitée à gérer la demande ainsi que le compte bancaire destiné à recevoir l'éventuel soutien financier et le nom de la banque ; et
3. une indication des transports d'UTI réalisés ou estimés au cours des douze mois précédents par relation de transport et par mois.

La partie d'information relative au transport combiné comprend :

1. une description précise des relations ferroviaires et fluviales internationales qu'ils prévoient d'organiser au cours de l'année calendrier concernée avec l'utilisation des aides, incluant la distance ferroviaire ou fluviale. A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 de la présente loi.

2. une prévision du nombre d'UTI qu'ils estiment transporter et manutentionner au cours de l'année calendrier concernée par trajet ferroviaire ou fluvial en utilisant les aides. A cette fin, l'opérateur utilise le tableau dont le modèle est repris en annexe 1 ~~de la présente loi~~.
3. un business plan par train ou par barge comprenant des indications sur l'origine des volumes ciblés par les moyens de transport combiné et sur l'absence de viabilité ou la faible viabilité des services de transport combiné en absence d'aide.

Art. 12. Critères d'éligibilité.

Pour être éligible au présent régime d'aides, doivent être remplis les critères suivants :

1. **L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et achemine des unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer, ou par barge.**
2. **Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide.**
3. **Il s'agit d'une nouvelle relation :**
 - a) **soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d'octroi d'aide, aucune relation régulière directe n'a été offerte entre deux terminaux ou centres de transbordement situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle une aide est demandée;**
 - b) **soit quand l'offre présente des caractéristiques nouvelles relatives aux éléments suivants : l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.**
4. **En cas d'une relation existante, l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide.**
5. **Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal situé au Luxembourg.**
6. **Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés.**
7. **Le transport combiné est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.**

En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :

1. **le transport combiné ferroviaire intérieur :**
Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national impliquant un passage par un terminal ferroviaire ou fluvial, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.
2. **le transport combiné ferroviaire international :**
Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un site multimodal à Luxembourg.
3. **le transport combiné fluvial international :**
Une barge est éligible si elle parcourt au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un site multimodal à Luxembourg.

Art. 13. Octroi de l'aide.

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, l'opérateur établit annuellement par relation et suivant les tableaux repris en annexe 2 :

1. un relevé des trains ou barges, incluant la distance ferroviaire ou fluviale repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
2. un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
3. un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ; et

4. un relevé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2.

Les UTI remises au transport doivent être couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide.

Le ministre vérifie l'exactitude des divers relevés. Le ministre subordonne le versement d'une aide au respect des dispositions de la présente loi.

Si le montant budgétaire est inférieur aux sommes demandées, le montant est réparti au prorata des sommes disponibles.

Après instruction, la décision du ministre sur l'octroi ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet.

La décision du ministre est valable pour une durée qui ne peut excéder la durée maximale du dispositif d'aides.

En ce qui concerne les amendements 11 à 15 portant sur les articles 13 à 17, le Conseil d'État propose de regrouper les différents cas de figure impliquant une restitution de l'aide octroyée sous un même article. Il propose de reprendre la dernière phrase de l'article 13, ainsi que les dispositions des articles 14, 16 et 17 dans un nouvel article et d'y prendre en compte les trois cas de figure suivants :

- la restitution ou le remboursement partiel ou intégral de l'aide suite au contrôle de l'aide visé à l'article 13 ;
- les conditions de l'article 14 s'appliquant aux opérateurs ;
- l'indication de renseignements sciemment inexacts ou incomplets pour bénéficier de l'une des aides instaurées par la loi en projet dont question à l'article 17.

À l'alinéa 2 de l'article 13, la partie de phrase « après que le ministre en ait fait la requête par lettre recommandée », pourrait laisser penser que les aides indûment perçues restent acquises à l'allocataire tant que le ministre n'en a pas formellement demandé le remboursement. À cet égard, le Conseil d'État rappelle que le fait pour un allocataire de ne pas restituer spontanément les montants dont il sait qu'il les a perçus de manière indue, constitue une fraude. Afin d'éviter tout malentendu au sujet de l'existence de la prédite obligation de remboursement spontané, le Conseil d'État demande la suppression de la partie de phrase en cause.

En ce qui concerne la dernière phrase de l'alinéa 1^{er} de l'article 14, le Conseil d'État n'est pas en mesure de lever son opposition formelle qu'il avait formulée à l'endroit de l'article 7 initial. En effet, les matières réservées à la loi sont soumises à une compétence retenue, obligatoire pour le pouvoir législatif, ce qui signifie que celui-ci ne peut pas se dessaisir de ces matières et en charger une autorité réglementaire ou administrative. Le ministre ne saurait ainsi se voir conférer un pouvoir discrétionnaire pour demander la restitution de tout ou partie de l'aide octroyée, sans préciser dans la loi même les critères qui sont à la base de sa décision.

Quant à l'article 17, l'alinéa 1^{er} dispose que « *L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi [...] s'il ne se conforme pas aux engagements pris en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article 12 [...]* ». Au vue de l'article 12, le Conseil d'État n'aperçoit pas clairement à quels engagements il est référé et demande dès lors, sous peine d'opposition formelle, de préciser le libellé sur ce point dans un but de sécurité juridique.

Par ailleurs, à l'alinéa 2, il est indiqué de supprimer, sous peine d'opposition formelle, pour raison d'insécurité juridique et d'incohérence les mots « en capital ou de l'équivalent-subvention brut de la bonification d'intérêts », ces formes d'aide n'étant pas autrement définies dans le dispositif.

A l'article 14, il faut écrire « cinq ans » au lieu de « 5 ans » et à l'article 16, « dix ans » au lieu de « 10 ans ».

A la lecture des remarques du Conseil d'État, la Commission du Développement durable décide ce qui suit :

- la dernière phrase de l'article 13 est supprimée et incorporée, ensemble avec les dispositions des anciens articles 14 et 17, dans un nouvel article 15 regroupant les différents cas de figure impliquant une restitution partielle ou totale de l'aide octroyée ;
- il est profité de l'occasion pour insérer une autre obligation générale pour l'opérateur lui imposant de communiquer tout changement de sa situation à l'administration. En effet, un changement de situation peut avoir des conséquences sur le calcul de l'aide ;
- le bout de phrase « après que le ministre en ait fait la requête par lettre recommandée » est supprimé ;
- concernant la dernière phrase des alinéas 1^{er} et 2 du paragraphe 2 du nouvel article 15, la Commission du Développement durable a supprimé tout pouvoir discrétionnaire du ministre pour demander la restitution de toute ou partie de l'aide octroyée ;
- la Commission du Développement durable a précisé le libellé du nouvel paragraphe 3 dans un but de sécurité juridique en indiquant qu'il s'agit en l'espèce des obligations prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article 13, paragraphe 1^{er}, points 1 à 4.

Au regard de ce qui précède, les nouveaux articles 14 et 15 se liront comme suit :

Art. 14. Contrôle de l'aide.

L'opérateur s'engage :

1. *sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies ;*
2. *à communiquer à l'administration pour consultation, sur demande, tous les documents et informations nécessaires au contrôle des aides accordées ;*
3. **à signaler à l'administration tout changement relatif aux critères d'éligibilité définis à l'article 12.**

Le ministre procède à une vérification annuelle des aides accordées sur base de la présente loi.

Toute aide qui aurait été perçue en trop ou indûment doit être remboursée sans délai après que le ministre en ait fait la requête par lettre recommandée.

Art. 15. Perte du bénéfice de l'aide et restitution des aides indûment perçues.

1. *Toute aide qui aurait été perçue en trop ou indûment doit être remboursée sans délai **après que le ministre en ait fait la requête par lettre recommandée.***
2. *Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi cesse volontairement son activité au cours d'une période de cinq ans à partir de la décision d'octroi de l'aide, que la cessation soit totale ou partielle, il doit en informer le ministre sans délai. Celui-ci **demande** le remboursement total ou partiel de l'aide versée.
*Lorsqu'un opérateur bénéficiaire d'une aide octroyée en vertu de la présente loi procède à une modification substantielle de son activité ou modifie les conditions de son exercice, il doit en informer sans délai le ministre. Celui-ci **demande** le remboursement total ou partiel de l'aide versée.**
3. *L'opérateur perd le bénéfice de l'aide octroyée en vertu de la présente loi s'il fournit des renseignements sciemment inexacts ou incomplets ou s'il ne se conforme pas aux **obligations** prises en contrepartie de l'octroi de l'aide au sens de l'article 13,*

paragraphe 1^{er}, points 1 à 4, à moins que le ministre, sur la base d'une demande motivée de l'entreprise, n'en décide autrement.

La perte du bénéfice de l'aide implique la restitution de la subvention ~~en capital ou de l'équivalent subvention brut de la bonification d'intérêts,~~ augmentée des intérêts légaux.

L'amendement 16 portant sur l'article 19 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État. La Commission estime cependant nécessaire de préciser la formulation du dernier alinéa de l'article 19, étant donné que la date de l'entrée en vigueur du projet de loi en question est retardée en 2016. L'article 19 se lira comme suit:

Art. 19. Durée d'application.

La présente loi s'applique jusqu'au 31 décembre 2018.

Les dispositions de la présente loi restent cependant applicables aux aides octroyées sous son empire.

Les engagements contractés par l'État et les opérateurs sur la base desdites dispositions gardent toute leur valeur et continuent d'être exécutés sur la base de celles-ci.

En ce qui concerne l'année de l'entrée en vigueur de la présente loi, Les aides peuvent être octroyées et versées pour tout transport ferroviaire intérieur ou transport ferroviaire ou fluvial international réalisé après le 1^{er} janvier de l'année **qui précède l'année de l'entrée en vigueur de la loi.**

3. 6827 Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Les membres de la Commission du Développement durable examinent l'avis complémentaire du Conseil d'État du 24 novembre 2015, avis émis à la suite d'un amendement parlementaire datant du 24 septembre 2015.

Quant au fond, le Conseil d'État marque son accord avec l'amendement qui consiste à aligner l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f) et h), de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière aux modifications qui ont été apportées à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques par la loi du 22 mai 2015 modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques; b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules. En effet, comme l'article 7 précité qualifie désormais les infractions visées à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f), h), de la loi précitée du 19 décembre 2014 de contraventions graves, il est proposé d'ajouter l'adjectif « graves » au terme de « contraventions » à l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f) et h), précité.

Quant à la forme, le Conseil d'État suggère d'écrire « À l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f), h)... » au lieu de « Aux points c), f) ; h), du paragraphe 1^{er} de l'article 2... ».

Les membres de la Commission décident de donner suite à cette suggestion rédactionnelle et chargent Madame la Présidente-Rapportrice de rédiger son projet de rapport dans les meilleurs délais.

4. 6835 Projet de loi portant approbation de

- **l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009 ;**
- **l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010 ;**
- **l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européennes et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010 ;**
- **l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011 ;**
- **l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011**
- **l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012 ;**
- **l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013**

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

Le projet de loi a pour objet l'approbation d'accords de transports aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et plusieurs États tiers, d'autre part. Il s'agit des accords suivants :

- un accord avec le Canada, signé à Bruxelles le 17 décembre 2009 ;
- un accord avec la Géorgie, signé à Bruxelles le 2 décembre 2009 ;
- un accord euro-méditerranéen avec le Royaume hachémite de Jordanie, signé à Bruxelles le 15 décembre 2010 ;
- un accord avec les États-Unis d'Amérique, l'Islande et le Royaume de Norvège, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 17 juin 2011 ;
- un accord annexe avec l'Islande et le Royaume de Norvège concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres et les États-Unis d'Amérique, l'Islande et le Royaume de Norvège, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 17 juin 2011 ;
- un accord avec la République de Moldavie signé à Bruxelles le 26 juin 2012 ;
- un accord euro-méditerranéen avec le gouvernement de l'État d'Israël, signé à Luxembourg, le 10 juin 2013.

Ces accords ont tous pour objet d'intensifier les relations économiques entre l'Union européenne et ses États membres avec les différents États tiers prénommés et de faire en

sorte que ces mêmes États tiers reprennent l'acquis communautaire en matière des règles applicables à l'aviation civile, notamment les règles de sûreté et de sécurité aériennes.

En l'absence de représentants gouvernementaux qualifiés, l'examen du projet de loi est reporté à une prochaine réunion.

5. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 11 janvier 2016

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 24 septembre 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 8 septembre 2015
2. 6782 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest
 - Rapportrice : Madame Josée Lorsché
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6588 Projet de loi portant
 - a) organisation des services de taxis et
 - b) modification du Code de la consommation
 - Rapporteur : Monsieur Henri Kox
 - Adoption d'un amendement parlementaire supplémentaire à l'endroit de l'article 7 du projet de loi
4. 6827 Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. David Wagner, M. Serge Wilmes

M. Frank Arndt, remplaçant M. Georges Engel
M. André Bauler, remplaçant M. Max Hahn
M. Eugène Berger, remplaçant M. Gilles Baum
M. Alex Bodry, remplaçant M. Roger Negri
M. Marcel Oberweis, remplaçant M. Marco Schank

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

M. Guy Heintz, M. Jean-Paul Maas, M. Max Nilles, Mme Josiane Pauly, du
Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Luc Dhamen, M. Mario Schweitzer, du Fonds Belval

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 8 septembre 2015

Le projet de procès-verbal de la réunion du 8 septembre 2015 est approuvé.

2. 6782 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 25 juillet 2002 portant création d'un établissement public pour la réalisation des équipements de l'Etat sur le site de Belval-Ouest

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au courrier électronique n°150972.

Ce document ne soulève pas de questions et est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de base pour les débats en séance plénière.

**3. 6588 Projet de loi portant
a) organisation des services de taxis et
b) modification du Code de la consommation**

Les membres de la Commission adoptent à l'unanimité les amendements repris en annexe du présent procès-verbal. Ces amendements, ensemble avec ceux adoptés lors de la réunion du 17 septembre dernier, seront envoyés au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

4. 6827 Projet de loi modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Mme Josée Lorsché est nommée Rapporteur du projet de loi sous rubrique.

Ce projet de loi a pour objet de transposer en droit national la directive 2015/413/UE du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Cette directive remplace la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, qui a été annulée par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 mai 2014 dans l'affaire C-43/12 (Commission européenne c/ Royaume de Belgique, Irlande, Hongrie, République de Pologne, République slovaque, Royaume de Suède et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), au motif que sa base juridique, à savoir la coopération policière, est erronée.

La nouvelle directive 2015/413/UE apporte deux modifications majeures par rapport à la directive 2011/82/UE. La première a trait à l'utilisation de la sécurité des transports comme nouvelle base juridique appropriée et la seconde à l'élargissement du champ d'application de la directive à trois Etats membres supplémentaires, à savoir, le Royaume-Uni, le Danemark et l'Irlande.

La directive prévoit que l'Etat membre dans lequel est commise une infraction routière peut accéder aux données relatives à l'immatriculation des véhicules de l'Etat membre dans lequel ils sont immatriculés. A cet égard, une procédure faisant appel à un réseau d'échange de données électroniques sera mise en place pour huit infractions routières (l'excès de vitesse, le défaut de port de la ceinture de sécurité, le franchissement d'un feu rouge, la conduite en état d'ébriété, la conduite sous l'influence de drogues, le défaut de port du casque, la circulation sur une voie interdite et l'usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication au volant). L'échange d'informations se fera par l'intermédiaire de points de contact nationaux. L'Etat membre dans lequel l'infraction a été commise aura ainsi la possibilité d'obtenir le nom et l'adresse du détenteur ou du propriétaire du véhicule et de s'adresser à l'auteur présumé de l'infraction.

L'annulation de la directive 2011/82/UE par la Cour de justice de l'Union européenne n'ayant pas affranchi les Etats membres de l'obligation d'en assurer la transposition dans leur droit national, la directive annulée a été transposée en droit national par la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Le projet de loi sous rubrique propose donc de modifier ladite loi afin de s'accorder avec la nouvelle directive 2015/413/UE.

*

Les membres de la Commission procèdent à l'examen des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat du 16 juin 2015.

Ils constatent tout d'abord que l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques a été modifié par la loi du 22 mai 2015, qui a notamment érigé en contraventions graves, les infractions consistant dans l'inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué, tout comme l'inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. Afin de tenir compte de ces modifications, la Commission du Développement durable se propose d'amender le projet de loi sous rubrique par l'ajout d'un nouvel article 1^{er} libellé comme suit :

Art. 1^{er}. *Aux points c), f) et h) du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le terme « contraventions » est remplacé par « contraventions graves ».*

De ce fait, les articles existants seront renumérotés en conséquence. En outre, à l'article 1^{er} initial (nouvel article 2), la référence « de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange

transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière » est remplacée par « de la loi du 19 décembre 2014 précitée ».

Article 1^{er} initial (nouvel article 2)

Cet article prévoit de modifier l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 2014. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, l'exclusion des trois Etats membres susmentionnés est supprimée. A l'alinéa 2 de ce paragraphe ainsi qu'à l'alinéa 2 du paragraphe 2, les références à la directive 2011/82/UE sont remplacées par des références à la directive 2015/413/UE. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. 1er. *L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière est modifié comme suit :*

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

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant : »

(2) *Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence « directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 » est remplacée par « directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 ».*

Cet article ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat quant au fond. Quant à la forme, le Conseil d'Etat propose d'écrire :

« 1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les termes « hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni » sont supprimés. »

Il y a encore lieu d'indiquer les points de l'article en utilisant des chiffres suivis par un point au lieu de mettre les chiffres entre parenthèses, forme de numérotation réservée aux paragraphes.

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat dans ses observations d'ordre légistique, sauf pour la référence « de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière » qui si lira « de la loi du 19 décembre 2014 précitée » (voir nouvel article 1^{er}). L'article se lira donc comme suit :

Art. 2. *L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 précitée est modifié comme suit :*

1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière les termes « hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni » sont supprimés.

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence « directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 » est remplacée par « directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 ».

Article 2 initial (nouvel article 3)

La modification prévue par cet article concerne l'article 7 de la loi précitée du 19 décembre 2014 et prévoit de remplacer la référence à la directive annulée par une référence à la nouvelle directive. Cet article ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 3. *A l'intitulé et à l'alinéa 1^{er} de l'article 7 de la loi du 19 décembre 2014 précitée, la référence « directive 2011/82/UE » est remplacée par « directive 2015/413/UE ».*

*

La Commission fera parvenir l'amendement adopté ci-dessus au Conseil d'Etat.

5. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 7 octobre à 14h30.

La nouvelle plage pour les réunions hebdomadaires de la Commission du Développement durable est fixée le jeudi à 9h00.

Luxembourg, le 28 septembre 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

ANNEXE : Amendements au PL 6588

Amendement

A l'article 1 sont insérées deux définitions c) et d) libellées comme suit :

c) „licence d'exploitation de taxi “: licence d'exploitation de taxi visée à l'article 3 :

d) „ licence d'exploitation de taxi zéro émissions“: licence d'exploitation de taxi, tel que définie au point c), délivrée conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2 ;

Commentaire

Cet amendement permet d'ancrer clairement dans la loi la distinction entre les deux types de licences délivrées selon deux contingents et deux procédures respectant des systèmes différents. Cette distinction s'ajoute à celle de type de voiture qui a été préconisée par le Conseil d'Etat et qui se retrouve dans les définitions a) et b). Cette distinction s'impose pour permettre à des véhicules zéro émissions de pouvoir rouler sous une licence d'exploitation de taxi qui n'est pas nécessairement une licence d'exploitation de taxi zéro émissions.

Amendement

L'article **7**, paragraphes **2 et 3**, est remplacé par les paragraphes **2, 3 et 4** libellés comme suit :

« (2) Le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi à attribuer par zone géographique est déterminé pour chaque zone par rapport au nombre des licences émises sous le régime de la loi modifiée du 18 mars 1997 portant réglementation des services de taxis sans dépasser un total de cinq-cent-cinquante licences d'exploitation de taxi. **Ce nombre maximal ainsi que les modalités de sa fixation sont arrêtés par règlement grand-ducal.**

(3) **En surplus du nombre maximal visé au paragraphe 2 et indépendamment du fait si le nombre maximal de licences d'exploitation de taxi visé au paragraphe 2 est atteint ou pas**, les taxis zéro émissions **peuvent obtenir** une licence d'exploitation **de taxi zéro émissions** conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe **2**, dans la limite :

- a. **de vingt licences d'exploitation de taxi zéro émissions par année civile, dont un maximum de quinze pour la zone de validité géographique comptant le plus grand nombre de licences d'exploitation de taxi et de cinq pour les autres zones de validité géographique ; et**
- b. **de trois licences d'exploitation de taxi zéro émissions par personne physique ou société commerciale.**

Lorsque le maximum de vingt licences d'exploitation de taxi zéro émissions n'est pas atteint en fin d'année, le nombre restant de licences d'exploitation de taxi zéro émissions est ajouté au nombre maximal de licences d'exploitation de taxi zéro émissions de l'année suivante dans la limite du nombre maximal total des licences d'exploitation de taxi **visé au paragraphe 4.**

(4) Le nombre maximal total des licences d'exploitation de taxi visées aux paragraphes 2 et 3 ne peut dépasser **1,5 taxi par mille habitants du pays**, relevé au 1^{er} janvier de l'année en cours sur base des données du Statec. »

Commentaire (en rouge les nouvelles explications)

Il est fait droit à **l'opposition formelle** du Conseil d'Etat liée à l'insécurité juridique du texte actuel en précisant que les licences d'exploitation zéro émissions peuvent être délivrées même lorsque le nombre maximal de 550 licences d'exploitation de taxi « ordinaires », n'est pas atteint.

Tout d'abord à l'alinéa 2 la dernière phrase, supprimée par mégarde, a été réintégrée dans le texte du projet de loi. Ceci crée la base légale requise de l'article afférent du règlement grand-ducal et reste aussi en conformité avec l'avis du Conseil d'Etat du 9 décembre 2014, selon lequel il est demandé d'inscrire à la loi «la fin, les conditions et les modalités selon lesquelles, le règlement grand-ducal déterminera le nombre de licences d'exploitation de taxis ».

Ensuite est introduit au paragraphe 3 un quota **annuel s'ajoutant au quota initial de licences d'exploitation de taxi ordinaires** pour les licences d'exploitation de taxis « zéro émissions », afin de tenir compte du principe de l'égalité devant la loi.

Le texte disposait que le nombre maximal de licences d'exploitation de taxis (de 550 licences fixées dans la loi et de 520 dans le règlement grand-ducal d'exécution) peut être dépassé pour les taxis « zéro émissions » sur simple demande présentée par un candidat sans que le projet de loi ne contienne de limite à cette « croissance verte ».

Il suffisait pour l'attribution de la licence que le candidat soumette une demande et prouve qu'il est en cours d'acquisition d'un véhicule « zéro émissions » tout en respectant les autres conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle.

Afin de respecter les deux fins de la libéralisation progressive verte et de l'organisation du service des taxis, tout en évitant une offre de taxis incontrôlée anéantissant le principe de « numerus clausus » des licences « ordinaires » d'exploitation de taxis, il est prévu de limiter également le nombre des « licences d'exploitation de taxis zéro émissions » pouvant s'adjoindre aux taxis « ordinaires » à 20 taxis par an, dont 15 au maximum pour la zone géographique la plus grande et le reste pour les autres zones, **afin de garantir une attractivité pour les zones périphériques**. 3 de ces licences d'exploitation « zéro émissions » sont permises au maximum par personne physique ou société commerciale.

Ceci équivaut à presque 4% de croissance annuelle permettant de la sorte d'absorber le besoin futur escompté de licences d'exploitation de taxi résultant, d'un côté, de la croissance de la population résidentielle luxembourgeoise (entre 10.000 et 13.000 personnes de croissance ces dernières 5 années de 511.000 habitants en 2010 à 563.000 habitants en 2014) et, d'un autre côté, du niveau d'activités de services élevé propice à l'utilisation des taxis (le tourisme de conférence, le nombre croissant des passagers transitant via l'aéroport de Luxembourg ou via la gare de Luxembourg).

L'attribution se fera au cours de l'année civile selon le principe du premier venu, premier servi dans la limite des licences d'exploitation de taxi « zéro émissions » disponibles.

Cette croissance verte est encore encadrée par le nouveau paragraphe 4, alors que le nombre total maximal de licences d'exploitation de taxi ne peut dépasser le coefficient de 1,5 taxi par 1000 habitants. Ce montant sera calculé au 1^{er} janvier de chaque année sur base des données du Statec des habitants du pays, en recourant aux dernières données d'une année civile complète de la population résidente disponibles à ce moment.

En effet, le coefficient actuel de taxis par 1000 habitants de 0,9 % (520 taxis sur 563.000 habitants) se situe en dessous de la moyenne des pays européens, mais il n'est pas non plus l'intention des auteurs du texte d'atteindre des taux malsains comme plus de 3 taxis par 1000 habitants comme cela fut le cas en Irlande.

Il est par cet amendement également répondu aux remarques dans les considérations générales du Conseil d'Etat dans son avis du 17 juillet 2015 en relation avec l'interaction des licences d'exploitation « zéro émissions » avec les licences d'exploitation ordinaires.

Il s'agit de deux pools de licences dont l'attribution fonctionne de manière parallèle mais indépendante, sans différence visible pour le client, et l'exploitant est libre de postuler pour les licences ordinaires et/ou les licences d'exploitation « zéro émissions » en respectant les règles de chacune de ces types de licences. Le « type » de la licence et du taxi est inscrit dans la licence et sur la plaque-zone-taxi.

Ainsi, pour le cas d'un renouvellement par un exploitant de sa flotte de voitures non « zéro émissions » par des voitures « zéro émissions », ceci est possible (à tout moment) par le biais soit d'une transcription (art. 6), soit par le biais d'une demande d'attribution nouvelle de licence d'exploitation « zéro émissions » dans la limite du contingent annuel des licences d'exploitation de taxi « zéro émissions » pour la zone visée.

Si l'exploitant opte pour une transcription en raison par exemple de l'absence de contingent disponible à ce moment de licence d'exploitation de taxi « zéro émissions », la licence peut alors administrativement être considérée comme une licence d'exploitation de taxi ordinaire même si en réalité il s'agit d'une voiture qui produit « zéro émissions ». En effet, le projet de loi dispose dans son article 6 (2) que la licence n'est valable que pour un seul taxi du même type afin d'éviter qu'un taxi ayant une licence d'exploitation de taxi « zéro émissions » ne transcrive définitivement ou, ne remplace temporairement, sa voiture « zéro émissions » par une voiture ordinaire. Or, les taxis « ordinaires » doivent respecter des taux d'émissions de CO₂ maximaux, mais rien ne les empêche de produire « zéro émissions » de CO₂ et de NO_x.

Cette stricte séparation des deux pools de licences d'exploitation est logique car les deux types de contingents fonctionnent en parallèle et répondent à des processus d'attribution différents (pour les taxis ordinaires : attribution selon le rang d'inscription sur la liste d'attente après publication d'un avis de vacance seulement et pour les licences d'exploitation de taxi « zéro émissions » : attribution dans le cadre d'un contingent annuel sans besoin de vacance d'une licence préexistante et sans passage par une liste d'attente) combinant stabilité de l'existant et croissance durable.

Concernant le nouvel paragraphe 5, il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat dont la proposition de texte est reprise.

Toute communication électronique se fait moyennant une authentification forte.

L'adresse électronique est enregistrée dans ce système et peut être modifiée par le client dans ce système. De la sorte les dispositions de modification de l'adresse électronique sont enlevées du texte proposé par le Conseil d'Etat.

Aussi, le renvoi à l'article 5, paragraphe 1^{er} est ajouté pour préciser le texte alinéas 1, 6, 7 et 10.

Amendement

A l'article 5, paragraphe 4, le texte proposé par le Conseil d'Etat est repris mais le point a) est libellé comme suit :

«4) Les licences d'exploitation de taxi délivrées par le ministre comportent obligatoirement les mentions suivantes :

- a) le numéro et le type de la licence, le numéro de la zone géographique pour laquelle elle est émise, ainsi que la date d'émission et l'indication de la durée de validité ;
- b) ...
- c) ...»

Commentaire

Par cet amendement, il est tenu compte du fait qu'il existe non seulement deux types de taxis mais aussi deux types de licences qui sont délivrées soit conformément à la procédure de l'article 5 paragraphe 1^{er} ou conformément à l'article 5 paragraphe 2. Ce type est aussi à inscrire sur la licence d'exploitation de taxi pour des raisons de sécurité juridique à côté de la mention du type de taxi.

A noter que cette manière de procéder a permis de renoncer à définir les deux types de licences d'exploitation des taxis dans la liste de définitions, ce qui aurait alors entraîné de préciser à chaque fois dans le texte si les dispositions s'appliquent aux deux types de licences ou non.

Amendement

L'article 26 paragraphe 2 est relibellé comme suit

« (2) Une autorisation d'exploitation de taxi délivrée sur base de la loi modifiée du 18 mars 1997 précitée peut être échangée, pour **une durée de validité de cinq ans** et pour la zone correspondante dont question au paragraphe (1) de l'article 7, par le ministre contre une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, dans les quatre mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi et sur demande du titulaire présentée par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception. »

Commentaire

Par cet amendement, il est enlevé une insécurité juridique lié à la durée de la licence échangée.

En effet, souvent la durée des licences d'exploitation de taxi délivrées selon l'ancien régime de la loi du 18 mars 1997 par les communes ne semble pas être spécifiée. Afin d'éviter une discordance par rapport au régime des licences d'exploitation délivrées selon le nouveau régime, la durée de 5 ans est inscrite d'office au moment de l'échange.

Il est aussi clair que cet échange se fait par une licence d'exploitation de taxi au sens de la présente loi, donc au choix du demandeur contre une licence d'exploitation de taxi « zéro émissions » ou contre une licence d'exploitation de taxi « ordinaire ».

6827

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 21

26 février 2016

Sommaire

Loi du 23 février 2016 modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière	page 614
Protocole facultatif à la Convention relative aux droits de l'enfant établissant une procédure de présentation de communications, fait à New York, le 19 décembre 2011 – Ratification du Grand-Duché de Luxembourg et entrée en vigueur – Liste des Etats Parties	614

Loi du 23 février 2016 modifiant la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,
Notre Conseil d'État entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 20 janvier 2016 et celle du Conseil d'État du 2 février 2016 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1^{er}. À l'article 2, paragraphe 1^{er}, points c), f) et h) de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le terme «contraventions» est remplacé par «contraventions graves».

Art. 2. L'article 4 de la loi du 19 décembre 2014 précitée est modifié comme suit:

1. Dans la phrase introductive de l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les termes «hormis le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni» sont supprimés.
2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, la référence «directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011» est remplacée par «directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015».

Art. 3. A l'intitulé et à l'alinéa 1^{er} de l'article 7 de la loi du 19 décembre 2014 précitée, la référence «directive 2011/82/UE» est remplacée par «directive 2015/413/UE».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures,
François Bausch*

Palais de Luxembourg, le 23 février 2016.
Henri

Doc. parl. 6827; sess. ord. 2014-2015 et 2015-2016; Dir. 2015/413/UE.

Protocole facultatif à la Convention relative aux droits de l'enfant établissant une procédure de présentation de communications, fait à New York, le 19 décembre 2011. – Ratification du Grand-Duché de Luxembourg et entrée en vigueur. – Liste des Etats Parties.

Il résulte d'une notification du Secrétariat général de l'Organisation des Nations unies qu'en date du 12 février 2016 le Grand-Duché de Luxembourg a ratifié l'Acte désigné ci-dessus, qui entrera en vigueur le 12 mai 2016 conformément au paragraphe 2 de son Article 19.

Liste des Etats liés

<u>Etats</u>	<u>Signature</u>	<u>Adhésion (a)/ Ratification</u>
Albanie	24 septembre 2012	29 mai 2013
Allemagne	28 février 2012	28 février 2013
Andorre	26 septembre 2012	25 septembre 2014
Argentine	25 juillet 2012	14 avril 2015
Autriche	28 février 2012	
Belgique	28 février 2012	30 mai 2014
Bénin	24 septembre 2013	
Bolivie (Etat plurinational de)		2 avril 2013 a
Brésil	28 février 2012	
Cabo Verde	24 septembre 2012	
Chili	28 février 2012	1 ^{er} septembre 2015
Chypre	27 juillet 2012	
Costa Rica	28 février 2012	14 janvier 2014
Côte d'Ivoire	24 septembre 2013	
Croatie	27 décembre 2013	

Danemark ¹		7 octobre 2015 a
El Salvador	25 juillet 2013	9 février 2015
Equateur	24 avril 2013	
Espagne	28 février 2012	3 juin 2013
Ex-République yougoslave de Macédoine	23 mai 2012	
Finlande	28 février 2012	12 novembre 2015
France	20 novembre 2014	7 janvier 2016
Gabon		25 septembre 2012 a
Ghana	24 septembre 2013	
Guinée-Bissau	24 septembre 2013	
Irlande	24 septembre 2014	24 septembre 2014
Italie	28 février 2012	4 février 2016
Liechtenstein	24 septembre 2012	
Lituanie	30 septembre 2015	
Luxembourg	28 février 2012	12 février 2016
Madagascar	24 septembre 2012	
Maldives	28 février 2012	
Mali	28 février 2012	
Malte	18 avril 2012	
Maroc	28 février 2012	
Maurice	13 août 2012	
Monaco		24 septembre 2014 a
Mongolie	4 octobre 2013	28 septembre 2015
Monténégro	28 février 2012	24 septembre 2013
Paraguay	26 septembre 2012	
Pérou	28 février 2012	6 janvier 2016
Pologne	30 septembre 2013	
Portugal	28 février 2012	24 septembre 2013
République tchèque	30 avril 2015	2 décembre 2015
Roumanie	13 juin 2012	
Sénégal	1 ^{er} octobre 2012	
Serbie	28 février 2012	
Seychelles	24 septembre 2013	
Slovaquie	28 février 2012	3 décembre 2013
Slovénie	28 février 2012	
Thaïlande	25 septembre 2012	25 septembre 2012
Turquie	24 septembre 2012	
Ukraine	20 novembre 2014	
Uruguay	28 février 2012	23 février 2015

(Les déclarations et réserves faites par les Etats contractants peuvent être consultées auprès du Service des Traités du Ministère des Affaires étrangères et européennes.)

¹ Avec exclusion territoriale à l'égard du Groenland et des îles Féroé.