



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 22 mai 2013 (14h00)

Ordre du jour :

1. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
- Examen du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

2. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 102 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE du Conseil et la directive 2004/37/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les aligner sur le règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 27 février 2013 et prend fin le 24 avril 2013.

COM (2013) 111: RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement (CE) n°166/2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants (PRTR européen)

COM (2013) 121: COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclassé des installations nucléaires, et à la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs

COM (2013) 123 : LIVRE VERT sur une stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement

COM (2013) 129 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS LA PROTECTION DES PASSAGERS EN CAS D'INSOLVABILITÉ D'UNE COMPAGNIE AÉRIENNE

COM (2013) 130 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement(CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas

de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 21 mars 2013 et prend fin le 16 mai 2013.

COM (2013) 167 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - L'accord international de 2015 sur le changement climatique : définition de la politique internationale en matière de climat après 2020

COM (2013) 169 : Livre vert un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030

COM (2013) 175 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Rapport sur les progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables

COM (2013) 180 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur l'avenir du captage et du stockage du carbone en Europe

COM (2013) 195 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisées en trafic international

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 15 avril 2013 et prend fin le 10 juin 2013.

COM (2013) 213 : LIVRE VERT sur les assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine

COM (2013) 214 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

COM (2013) 216 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique

COM (2013) 225 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL « Soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments »

3. Divers

*

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

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

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

Mme Martine Kemmer, de l'Administration de l'environnement

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. Camille Gira

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

Conformément à la décision prise au cours de la précédente réunion, les membres de la Commission examinent les projets de loi n°6532 et n°6493, avant d'évacuer l'ordre du jour de la présente réunion.

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

Les membres de la commission parlementaire poursuivent l'examen du projet de loi n°6532, examen ayant été entamé au cours de la réunion du 15 mai dernier. Il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- les frontaliers allemands ont, d'une manière générale, très peu tendance à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail au Luxembourg. En effet, le taux modal des transports en commun depuis l'Allemagne n'est que de 2,4%. Cette situation est notamment due au fait que la région frontalière allemande est très étendue et très diversifiée. La Sarre et la Rhénanie-Palatinat englobent des publics différents et la disparité de l'origine des frontaliers rend la réflexion sur l'optimisation des transports en commun plus compliquée ;
- des efforts constants doivent être faits pour améliorer ce *modal-split*. Si le projet de loi sous rubrique contribuera certainement à une optimisation de la situation (en évitant un temps d'arrêt quasiment systématique de 8 à 10 minutes en gare de Trèves), il ne sera en aucun cas suffisant. Dans ce contexte et suite à une question afférente, les responsables du Ministère font savoir que des discussions récurrentes ont lieu depuis de nombreuses années avec les autorités allemandes dans un souci d'amélioration de l'infrastructure ferroviaire afin de mieux connecter les deux pays. Au cours de ces discussions, la réalisation de plusieurs autres projets, outre celui de la mise à double voie entre Igel et Igel-West, a bien été envisagée. Il est notamment fait mention de la

construction d'un pont ferroviaire à double voie. Les différents projets projetés se sont cependant tous révélés extrêmement coûteux et leur concrétisation a été abandonnée ;

- Monsieur le Ministre informe que l'amélioration des connexions transfrontalières reste l'une de ses préoccupations le plus chères et qu'il attache beaucoup d'importance à se doter, en coopération étroite avec les pays voisins, de raccordements ferroviaires internationaux de haute qualité. Dans ce cadre, il met en avant le développement de stratégies communes comme le « Schéma de Mobilité transfrontalière » (SMOT) déjà élaboré avec les autorités françaises et dont les négociations ont quasiment abouti avec les autorités allemandes ;
- ensemble avec les autorités sarroises, les responsables luxembourgeois ont examiné, il y a de cela quelques années, la possibilité de construire un axe ferroviaire direct entre Luxembourg et Saarbrücken. Les conclusions de cette analyse ont cependant conclu à la non-faisabilité, pour des raisons financières et pratiques, d'une telle ligne. C'est dans ce contexte qu'un service de bus express très performant, avec 13 allers-retours quotidiens, a été mis en place pour relier ces deux villes et assurer ainsi la connexion entre les réseaux ferrés du Luxembourg et de l'Allemagne du Sud, notamment vers Mannheim, Stuttgart et Munich ;
- la ligne ferroviaire Trèves-Gerolstein-Cologne, construite en 1870, n'est pas exploitée car elle n'est pas électrifiée et car le matériel roulant très léger qui y est utilisé n'est pas adapté à de longs trajets. Les investissements nécessaires pour rendre cette ligne performante seraient très importants et il semble peu réaliste qu'un investisseur quelconque s'y engage ;
- un accord a été signé entre les CFL et le SPNV (*Schienerpersonennahverkehr*) de la Rhénanie-Palatinat dans le cadre du concept *Rheinland-Pfalz Takt 2015*. Cet accord, d'une durée de quinze années, prévoit la desserte de Coblenze à partir de décembre 2014 et les liaisons entre Trèves et Coblenze seront intégralement prises en charge par les autorités allemandes ;
- d'une manière générale, les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que les autorités luxembourgeoises doivent agir de manière proactive afin d'atteindre à l'horizon 2020 l'objectif d'un partage modal de 25% en faveur des transports en commun. Si Monsieur le Ministre déclare comprendre et adhérer à ces remarques, il rappelle que les investissements réalisés au Luxembourg au niveau de l'infrastructure ferroviaire sont très élevés et que le Grand-Duché ne peut réalistement pas prendre à lui seul en charge les investissements qui devraient être réalisés de l'autre côté de nos frontières.

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

Monsieur le Rapporteur présente le projet de loi n°6493, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, pour y inscrire l'accès à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules. Actuellement, cette matière est arrêtée par le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la

profession d'instructeur de candidats-conducteurs. Or, conformément à l'article 11(6) de la Constitution, « *la liberté du commerce et de l'industrie, l'exercice de la profession libérale et du travail agricole sont garantis, sauf les restrictions à établir par la loi* ». Il découle de cet article que les conditions et les modalités de l'accès à la profession d'instructeur doivent être arrêtées par le législateur. C'est dans cet ordre d'idées qu'il est proposé de transférer les dispositions du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000 dans la loi précitée du 14 février 1955. Par ailleurs, le projet de loi prévoit de tenir compte des particularités prévalant dans la profession de l'instructeur et d'arrêter les modalités selon lesquelles le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre des mesures administratives à l'encontre des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile.

Dans son avis du 12 mars 2013, le Conseil d'Etat rappelle que le 2 février 2012, il avait été saisi d'un projet de règlement grand-ducal destiné à modifier ledit règlement grand-ducal du 8 août 2000. Dans son avis afférent du 3 juillet 2012, il avait rappelé que la Constitution a érigé les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie en matière réservée à la loi, et que les conditions d'accès et d'exercice relatives à la profession d'instructeur d'auto-école doivent dès lors faire l'objet d'une loi formelle.

Dans ledit avis, il avait encore soulevé une autre non-conformité constitutionnelle tenant à la disposition de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 qui confère directement, en méconnaissance de l'article 76 de la Constitution, un pouvoir réglementaire à un membre du Gouvernement, en autorisant le Ministre des Transports à réglementer par voie d'arrêté ministériel les conditions d'admission des constructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que les matériel et locaux dont les instructeurs doivent disposer. Même si entre-temps les dispositions du règlement ministériel qui avait régi ces matières ont été intégrées dans le règlement grand-ducal précité du 8 août 2000, il reste que la disposition légale précitée est en elle-même contraire à la Constitution requérant par conséquent sa suppression formelle.

Enfin, selon l'article 32(3) de la Constitution, la loi peut, même dans une matière réservée, déléguer au pouvoir réglementaire des mesures d'exécution, à condition de déterminer à l'effet de cette délégation la finalité, les conditions et les modalités. Il appartient dès lors au législateur de décider si l'intégralité de la matière réservée sera traitée dans la loi formelle ou s'il consent à confier au pouvoir réglementaire la compétence de régler une partie des normes à établir.

Dans ses considérations générales, ainsi qu'à plusieurs reprises au cours de l'examen des articles du projet de loi, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi ont omis de prendre en compte de manière appropriée la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur (« directive Services »). Il note en particulier le défaut de toute explication justifiant la mise en place du régime d'autorisation projeté ou la limitation dans le temps de l'agrément ministériel. Il signale encore que dans l'hypothèse où le régime d'autorisation préconisé par les auteurs se justifie, le principe de l'autorisation tacite n'est pas non plus traité.

En vue de se conformer aux exigences du droit de l'Union européenne, le régime juridique relatif à la manière de dispenser l'écolage préparatoire au permis de conduire pourrait être aligné sur les dispositions de droit commun de la loi du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur, et les dispositions spéciales concernant l'activité d'instructeur d'auto-école à prévoir dans la loi précitée du 14 février 1955 se limiteraient dans ces conditions à l'obligation pour les professionnels concernés de détenir une catégorie spéciale du permis de conduire. Si par contre, le législateur entend suivre l'approche d'un régime légal spécial, tel que prévu par les auteurs du projet de loi, il faudra veiller que le texte en projet soit conforme aux exigences de la directive 2006/123/CE.

En l'état, le Conseil d'Etat ne peut que constater que le projet de loi ne respecte pas les exigences de la directive 2006/123/CE. Il demande dès lors aux auteurs de montrer dans quelle mesure le régime d'autorisation, la limitation de la durée de validité de l'agrément et,

le cas échéant, la dérogation à l'autorisation tacite seraient justifiés sur base des dispositions pertinentes de la directive. A moins pour les auteurs d'apporter la réponse aux questions soulevées et d'établir la conformité du projet de loi avec les prescriptions de la directive Services, il se verrait dans l'impossibilité d'accorder la dispense du second vote constitutionnel.

Les responsables du Ministère expliquent que le régime d'autorisation ainsi que la limitation de la validité de l'agrément dans le temps se justifient par une raison impérieuse d'intérêt général, à savoir le renforcement de la sécurité routière. En effet, l'instructeur, titulaire de l'agrément délivré par le ministre, est chargé de dispenser l'apprentissage aux candidats au permis de conduire. Ledit apprentissage obligatoire vise à assurer la « qualité » du futur conducteur et à améliorer ainsi, d'une part, la sécurité routière et, d'autre part, la sécurité du conducteur lui-même. Il importe dès lors que cet apprentissage soit dispensé par un instructeur offrant un local et du matériel appropriés à la hauteur des exigences spécifiques d'une formation de qualité.

Afin de garantir la qualité continue et le professionnalisme de l'instructeur, il convient de vérifier régulièrement si les critères d'agrément sont remplis. Le raisonnement est en effet le même que celui qui prévaut pour les transports ferroviaire et aérien. En l'espèce, il ne s'agit pas d'entraver le droit d'établissement, alors que toute personne qui remplit les conditions d'agrément, peut se voir délivrer un agrément ministériel d'instructeur et dispenser les formations en vue de l'obtention du permis de conduire.

Un contrôle *a posteriori* s'avère inapproprié à cet égard, alors qu'un futur titulaire du permis de conduire, le cas échéant mal formé par un instructeur qui ne remplit pas les conditions de qualification et de formation requises, risque de ne pas se voir transmettre des messages élémentaires en relation avec les attitude et comportement d'un conducteur responsable, ce qui n'est sans doute pas dans l'intérêt de la sécurité routière.

Les membres de la Commission parlementaire se déclarent convaincus par les explications leur fournies et feront parvenir cette argumentation au Conseil d'Etat.

Pour finir, le Conseil d'Etat remarque que la législation routière continue à prévoir au profit de l'Armée une dérogation en matière de délivrance des permis de conduire. En effet, les permis de conduire militaires sont délivrés par la hiérarchie militaire avec la possibilité pour les titulaires de ces permis de les transcrire en permis civils sur base d'une procédure purement administrative ne requérant pas de nouveau contrôle des connaissances et aptitudes de conduire un véhicule. A ces fins, l'Armée dispose de sa propre école de conduite et forme ses propres instructeurs d'auto-école, sans que les critères de formation des instructeurs de l'Armée soient autrement précisés dans un texte normatif. De l'avis du Conseil d'Etat, une démarche rationnelle consisterait à placer l'auto-école de l'Armée sous la même surveillance ministérielle que les auto-écoles privées tout en imposant aux instructeurs de conduite militaires les mêmes obligations que celles applicables aux instructeurs civils. La Haute Corporation met, dans ce contexte, en avant un récent rapport sur l'état d'avancement de la réforme de l'Armée qui a recommandé l'intégration de l'école de l'Armée dans les structures de l'éducation nationale, tout en estimant que l'Armée aurait avantage à se recentrer sur son « *core business* ».

Les responsables du Ministère font savoir que les avis du Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région et du Ministère de l'Education Nationale et de la Formation professionnelle ont été demandés. Si la prise de position de Madame la Ministre de l'Education Nationale et de la Formation professionnelle n'est pas encore disponible, Monsieur le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région a, quant à lui, exprimé sa préférence pour le maintien du système actuel. Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures propose donc, à ce stade, de ne pas suivre le Conseil d'Etat et d'attendre l'issue des discussions.

A contrario, les membres de la Commission du Développement durable sont d'avis que l'harmonisation préconisée par le Conseil d'Etat devrait être instaurée et qu'un seul et unique régime devrait exister, quitte à ce que l'Armée conserve bien entendu ses

prérogatives sur certains points. A l'instar de la Haute Corporation, ils estiment en effet que cette harmonisation garantira que l'ensemble des instructeurs aura la même qualification professionnelle et que la formation dispensée répondra aux mêmes critères normatifs, peu importe qu'elle soit dispensée dans l'auto-école du Centre d'instruction militaire ou dans une auto-école privée. Ils chargent donc Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures d'en référer à Monsieur le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région qui, s'il souhaite convaincre le législateur du bien-fondé de sa position, devra l'argumenter avec précision.

Examen des articles

Remarques préliminaires

Le Conseil d'Etat rappelle que le préambule n'a pas sa place dans un projet de loi, alors qu'il n'appartient pas au pouvoir exécutif, initiateur du projet, d'anticiper ni sur la décision de la Chambre des Députés ni sur celle du Conseil d'Etat. Le préambule est dès lors à supprimer et ne sera ajouté qu'au moment où la loi adoptée sera soumise à la signature grand-ducale de promulgation. Sur le plan légistique, la Haute Corporation propose de numéroter les articles sous forme abrégée, en écrivant « *Art. 1er, Art. 2, ...* ». La Commission fait siennes ces deux remarques.

Article 1^{er}

Cet article a pour objet de modifier l'alinéa 2 de l'article 1^{er} de la loi précitée du 14 février 1955. En effet, l'article 1^{er} de la loi du 14 février 1955 renvoie à un règlement grand-ducal notamment pour la détermination des conditions à remplir par les instructeurs de la conduite automobile. Etant donné que le projet de loi envisage de consacrer le paragraphe 3 de l'article 2 de la même loi de 1955 à la détermination des fins, conditions et modalités d'accès à la profession d'instructeur, il est proposé de supprimer toute référence aux instructeurs à l'article 1^{er}. Dans sa version initiale, l'article 1^{er} du projet de loi se lit comme suit :

Art. 1er. *A l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:*

« Il établira notamment :

- les dispositions concernant l'identification, l'immatriculation, le contrôle et l'aménagement des véhicules y compris celui de leurs chargements;*
- les règles concernant le transport des personnes, les permis de conduire et les conditions à remplir par les conducteurs;*
- les prescriptions relatives aux voies publiques et à la signalisation routière ».*

Le Conseil d'Etat note que tout en comportant notamment à ses articles 2, 2*bis* et 4*bis* des dispositions relatives au régime d'identification et d'immatriculation des véhicules routiers, à l'établissement et à la validité des permis de conduire et aux conditions de fonctionnement du contrôle technique automobile, l'article 1^{er} continue de renvoyer de façon générale à un règlement grand-ducal pour régler ces matières. Or, les articles précités comportent à leur tour des dispositions renvoyant de façon spécifique à des mesures d'exécution confiées au pouvoir réglementaire. Il en conclut qu'il existe des problèmes de cohérence entre l'article 1^{er} et les autres articles cités. La Haute Corporation rappelle en outre que, dans la mesure où le pouvoir réglementaire intervient dans une matière que la Constitution n'a pas réservée à la loi, il peut s'appliquer de façon spontanée sans que la loi de base doive comporter à cet effet une habilitation spécifique. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction à l'alinéa 2 de l'article 1^{er} des matières qui sont régies par d'autres articles de la loi de 1955 tout en prévoyant, si besoin, dans les autres articles, les délégations utiles au

pouvoir réglementaire en vue d'arrêter les mesures d'exécution des dispositions qu'ils contiennent. Enfin, il suggère de saisir l'occasion de la modification sous rubrique pour actualiser le libellé de l'alinéa 1^{er} en remplaçant l'ancienne notion de « *règlement d'administration publique* » par la notion de « *règlement grand-ducal* ». Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat propose de réserver la teneur suivante à l'article 1^{er} du projet de loi :

Art. 1er. *L'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant :*

« Art. 1er. *Un règlement grand-ducal détermine les mesures de police auxquelles est soumise la circulation sur les voies publiques et les voies ouvertes au public.*

Ce règlement grand-ducal établit :

- a) les dispositions concernant l'aménagement des véhicules routiers et leurs chargements;*
- b) les règles concernant le transport de personnes et les conditions à remplir par les conducteurs;*
- c) les prescriptions relatives à l'utilisation des voies publiques et à la signalisation routière. »*

La Commission fait sienne cette proposition.

Article 2

L'article 2 a pour objet de remplacer le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955. Actuellement, ce paragraphe se limite à déterminer les autorités administratives compétentes pour agréer les instructeurs d'auto-école civils et militaires. Le projet de loi propose de compléter ce paragraphe 3 de l'article 2 par les dispositions qui sont actuellement inscrites au Chapitre Ier du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit :

Art. 2. *A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant :*

« Paragraphe 3

1. Les instructeurs civils pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué.

Cet agrément est strictement personnel et incessible et son titulaire ne peut déléguer quiconque pour exercer ses fonctions ni en tout, ni en partie.

2. L'agrément des maîtres-instructeurs indépendants a une durée de validité de cinq ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de patron-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;*
- être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur;*
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;*
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.*

3. L'agrément des maîtres-instructeurs salariés et des compagnons-instructeurs exerçant leur profession auprès d'un patron-instructeur a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession de maître-instructeur salarié ou de compagnon-instructeur, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;*

- présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé dans le métier d'instructeur;
- disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies:

- être titulaire du permis de conduire „apprenti-instructeur“, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage;
- justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;
- posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire.

Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un patron-instructeur, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.

5. En cas de changement d'employeur, l'agrément ministériel doit être modifié sans délai en vue de mentionner le nom du nouvel employeur.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit en cas de cessation des fonctions d'instructeur. Il doit être restitué sans délai au ministre.

En cas de reprise ultérieure des fonctions, l'agrément peut être renouvelé aux conditions du présent paragraphe pour autant que l'interruption n'excède pas cinq ans; dans le cas contraire son renouvellement est subordonné, en outre, à la réussite d'une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à la réussite d'une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

6. Sans préjudice des dispositions des points 9 et 10, l'agrément ministériel porte tant sur l'enseignement théorique que sur l'enseignement pratique.

7. L'agrément ministériel ne peut porter sur d'autres catégories de permis de conduire que celles pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ est validé.

Par dérogation à ce qui précède, l'agrément ministériel est également valable pour l'enseignement théorique des catégories de permis de conduire pour lesquelles le permis de conduire „instructeur“ n'est pas validé.

L'agrément ministériel délivré aux maîtres-instructeurs salariés, aux compagnons-instructeurs et aux „apprentis-instructeurs“ ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le patron-instructeur dispose d'un agrément.

8. Le patron-instructeur est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Il doit notamment veiller à la bonne formation des candidats-conducteurs par le ou les instructeurs dont il a la charge, ainsi qu'au respect par ces derniers des dispositions légales et réglementaires en vigueur.

En cas de constitution de société ou d'association, les membres-associés doivent indiquer par écrit au ministre, la personne chargée de la direction effective de l'établissement et sous la responsabilité de laquelle le personnel est placé. La personne ainsi désignée devra obligatoirement remplir les conditions prévues au présent paragraphe pour les patrons-instructeurs.

9. Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent

paragraphe ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.

Les mesures administratives à prendre à l'égard des intéressés exigent au préalable un avis motivé de la commission administrative instituée à cet effet et dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de suspension, de restriction de l'emploi ou de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi, de renouvellement ou de restitution de l'agrément, l'agrément est, selon le cas, restitué ou délivré par le ministre.

Si la portée de la décision administrative de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de l'agrément excède cinq ans, l'agrément est, selon le cas, restitué ou renouvelé par le ministre, aux conditions du présent paragraphe et à condition pour l'intéressé de réussir à une épreuve de contrôle sur les connaissances théoriques et techniques, ainsi qu'à une épreuve de contrôle pratique, dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures du présent point.

10. Les instructeurs civils doivent être titulaires du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage ou à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire. Les modalités d'obtention et la validité sont fixées par règlement grand-ducal.

11. Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

12. Les instructeurs militaires pour l'obtention du permis de conduire sont agréés par le „commandant de l'Armée“ ou son délégué. »

Point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

L'alinéa premier du point 1 reprend l'actuel alinéa premier du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, avec la nuance qu'il est proposé de remplacer les termes « ministre des Transports » par « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Le deuxième alinéa reprend les dispositions prévues actuellement par l'article 1er du règlement grand-ducal précité du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat rappelle sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, le membre du Gouvernement ayant les Transports dans ses attributions devant à ses yeux assumer cette compétence. Dans la mesure où la qualification des instructeurs est celle de la formation artisanale, à laquelle s'ajoute l'obligation de détenir la catégorie de permis de conduire spéciale correspondant aux catégories de permis de conduire que l'instructeur est autorisé à enseigner, les conditions d'accès à la profession se limitent au respect des conditions légales prévues en matière de qualification artisanale et à l'obligation de détenir un permis de conduire spécial. S'y ajoute dans le cas d'un instructeur exploitant une auto-école à son compte l'obligation de disposer des infrastructures et de l'équipement nécessaires pour ce faire. La Haute Corporation note encore que l'alinéa 2 du point 1 coule de source et que son maintien est superfétatoire. Dans ces conditions, le point 1 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi de 1955 pourrait se lire comme suit :

1. Nul ne peut enseigner l'art de conduire s'il ne répond pas aux conditions de qualification professionnelle du présent paragraphe. Les instructeurs qui remplissent les conditions pour exploiter une auto-école à leur propre compte doivent en outre disposer des local, véhicules d'instruction et matériel didactique prévus au point ...

Etant donné la décision prise par la commission parlementaire de suivre le Conseil d'Etat dans sa suggestion d'aligner la compétence administrative en matière d'autorisation d'accès à l'activité d'instructeur d'auto-école militaire ou civil, il est provisoirement décidé de reprendre le libellé proposé ci-dessus. Ce point ne sera cependant définitivement tranché que lorsque la Commission du Développement durable aura entendu les arguments de Monsieur le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

Point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 2 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 2 du règlement grand-ducal du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que l'alinéa 2 du point 2 vise la situation non pas d'un patron-instructeur, mais celle d'un maître-instructeur autorisé à s'établir à son propre compte en vue d'exploiter une auto-école. La Haute Corporation estime qu'il y a lieu d'en tenir compte dans la phrase introductive. La commission parlementaire fait sienne cette remarque et décide d'adapter le texte en conséquence. Ainsi, la phrase introductive de l'alinéa 2 se lira comme suit :

*« Pour être autorisé à exercer la profession de **patron maître-instructeur indépendant**, les conditions suivantes doivent être remplies : »*

Sur un plan purement formel, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les points par des lettres de la série « a), b), c)... ». Par ailleurs, il fait siennes les propositions rédactionnelles de l'avis de la Chambre des Métiers. La commission parlementaire décide de suivre ces remarques.

- *« a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal »* : de l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu, au regard du point 7, alinéa 1^{er}, de préciser que le permis de conduire « instructeur » doit être valable pour les catégories du permis de conduire effectivement enseignées. La Commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point. En effet, les points 2, 3 et 4 arrêtent les conditions pour pouvoir exercer la profession d'instructeur, y compris l'obligation d'être titulaire du permis de conduire « instructeur », sans pour autant préciser l'étendue de ce dernier. En effet, ces précisions font l'objet du 1^{er} alinéa du point 7 ;
- *« b) être titulaire de la carte d'affiliation autorisant à exercer le métier d'instructeur »* : la Commission décide de suivre la suggestion rédactionnelle de la Chambre des Métiers. Le point b) se lira donc comme suit : *« b) être titulaire de la carte d'affiliation à la Chambre des métiers, attestant l'exercice de l'activité d'exploitant d'auto-école autorisant à exercer le métier d'instructeur »* ;
- *« c) disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal »* : de l'avis du Conseil d'Etat, étant donné que l'obligation de disposer d'un local et de matériel d'instruction est une condition d'exercice du métier d'instructeur d'auto-école, un simple renvoi au règlement grand-ducal pour en définir les éléments ne suffit pas au vu des exigences de l'article 32(3) de la Constitution. Le Conseil d'Etat demande donc sous peine d'opposition formelle que soient spécifiées la finalité et les conditions de ces éléments, dans la loi formelle, qui pourra renvoyer pour les mesures de détail à un règlement grand-ducal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et d'amender le texte en conséquence. Ainsi, les nouveaux points c) et d) se liront comme suit :
« c) disposer d'une ou de plusieurs salles d'instructions et des installations sanitaires en nombre suffisant, répondant à des critères appropriés de sécurité et

aux exigences des leçons d'instruction dispensées, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ;

d) disposer du matériel pédagogique ainsi que des véhicules d'instruction et des équipements appropriés en vue de dispenser l'enseignement théorique et l'instruction pratique des candidats au permis de conduire, dont les détails sont arrêtés par règlement grand-ducal ; »

- « e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire » : le Conseil d'Etat demande qu'il soit précisé comment l'Administration est habilitée à vérifier les qualités physiques, intellectuelles et morales requises pour l'enseignement de l'art de conduire. En effet, le caractère discrétionnaire de la formulation actuelle est sujet à interprétation. Or, le Conseil d'Etat rappelle que tout refus d'agrément sur base du défaut des qualités physiques, intellectuelles ou morales devra être dûment motivé par l'Administration en vertu de la loi du 1^{er} décembre 1978 réglant la procédure administrative non contentieuse, motivation qui sera exposée au contrôle du juge administratif. Il recommande dès lors de préciser la façon dont le demandeur de l'agrément devra établir l'existence des qualités visées. Si la commission parlementaire décide de tenir compte des préoccupations du Conseil d'Etat et d'amender le texte en conséquence, elle hésite sur le libellé exact qu'il convient de réserver à cette disposition.

La proposition de libellé émanant du Ministère, à savoir : « e) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant en particulier au moyen de l'extrait du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une déchéance ou d'une suspension du droit de conduire** » n'est pas jugée suffisamment précise au regard des critères d'honorabilité indispensables dont doit pouvoir se prévaloir toute personne enseignant l'art de conduire.

Il est procédé à un bref échange de vues afin de s'assurer qu'une distinction nette puisse être faite entre la personne ayant fait l'objet d'une suspension du droit de conduire mais dont la peine n'est pas prescrite et figure encore dans le casier judiciaire et la personne ayant fait l'objet d'une suspension du droit de conduire mais dont la peine est prescrite et ne figure donc plus dans le casier judiciaire. Il est également envisagé d'ajouter une condition d'honorabilité supplémentaire et d'exiger un casier judiciaire vierge.

Les membres de la commission parlementaire décident finalement de laisser ce point en suspens et chargent les responsables du Ministère de leur proposer un libellé adéquat en la matière ;

Point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 3 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 3 du règlement grand-ducal du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat se pose la question tant de l'agrément que de la limitation de sa durée de validité. Les responsables du Ministère font ici savoir que les durées de validité de ces agréments ministériels, applicables depuis l'an 2000, n'ont pas été remises en question depuis (notamment par le secteur), de sorte qu'il n'y a pas lieu d'opérer de changements à cet égard.

Le Conseil d'Etat estime qu'il est superfétatoire de faire une distinction entre « maîtres-instructeurs salariés » et « compagnons-instructeurs ». Il est d'avis qu'il suffit d'évoquer l'hypothèse de l'instructeur ayant conclu un contrat de travail avec un employeur répondant aux conditions du point précédent. La nécessité du troisième point imposant à un artisan salarié de disposer d'un local et du matériel d'instruction est difficilement compréhensible faute d'explications afférentes. Le Conseil d'Etat estime qu'il appartient à l'employeur, exploitant de l'auto-école, d'y pourvoir. La Commission du Développement durable décide de

suivre le Conseil d'Etat dans ces propositions concernant la distinction faite entre « maîtres-instructeurs salariés » et « compagnons-instructeurs », d'une part, et les exigences en matière de local et de matériel d'instruction, d'autre part. Le texte est adapté en conséquence.

Pour le surplus, les autres observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du point 2, alinéa 2 valent également pour le point 3. Ici aussi, il est donné suite aux observations formulées par le Conseil d'Etat. Le point 3 se lira donc comme suit :

3. L'agrément des ~~maîtres~~ instructeurs salariés ~~et des compagnons-instructeurs~~ exerçant leur profession auprès d'un ~~patron maître-instructeur~~ indépendant a une durée de validité de deux ans. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour être autorisé à exercer la profession d'~~e maître~~-instructeur salarié ~~ou de compagnon-instructeur~~, les conditions suivantes doivent être remplies:

- a) être titulaire du permis de conduire «instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;
- b) présenter un certificat d'affiliation d'un organisme de sécurité sociale attestant l'activité professionnelle de l'intéressé auprès d'une entreprise légalement établie dans l'activité d'auto-école/métier d'instructeur;
- ~~• disposer du local et du matériel d'instruction prescrits par règlement grand-ducal;~~
- c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, en justifiant en particulier au moyen de l'extrait du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une déchéance ou d'une suspension du droit de conduire.

A noter que, comme précédemment, le libellé du point c) est tenu en suspens et sera rediscuté afin d'y intégrer les exigences de critères d'honorabilité.

Point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 porte transfert de l'article 4 du règlement grand-ducal du 8 août 2000 précité. Il est en outre ajouté une disposition prévoyant un allègement des conditions de délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur de la conduite automobile. En effet, selon les dispositions actuellement en vigueur, la délivrance de l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur est subordonnée à l'existence d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un patron-instructeur agréé et enregistré à la Chambre des Métiers. Conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle, la période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus, est limitée du 16 juillet au 1er novembre d'une année scolaire. Il s'est avéré qu'en pratique, ces dispositions posent problème aux auto-écoles en ce sens qu'elles se trouvent dans l'impossibilité d'engager des apprentis au cours d'une année scolaire alors que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur requis, ne saura être délivré sur base d'un contrat d'apprentissage, le tout en présence d'une demande accrue de candidats au permis de conduire à laquelle il est difficile de répondre dans ces conditions. En conséquence, et pour tenir compte des particularités de la profession d'instructeur de la conduite automobile, il est proposé de compléter le point 4 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que l'agrément ministériel d'apprenti-instructeur peut également être délivré, à titre provisoire, en présence d'un contrat de travail à durée déterminée. La validité de l'agrément provisoire prendra toutefois fin à la prochaine échéance à partir de laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être délivrés, conformément à la législation en vigueur.

Les alinéas 1er et 2 soulèvent les mêmes observations que le point 3 de la part du Conseil d'Etat, qui exige que les modifications qu'il a demandées en relation avec ce point 3 soient également retenues à l'endroit sous rubrique. L'alinéa 2 du point 4 qui est nouveau par rapport aux normes réglementaires actuellement en vigueur ne donne pas lieu à observation de sa part.

Le Conseil d'Etat est suivi dans ses propositions et le point 4 se lira donc comme suit :

4. L'agrément des apprentis-instructeurs a une durée de validité d'un an. Sans préjudice des dispositions du point 5, il peut être renouvelé aux conditions du présent point.

Pour obtenir l'agrément précité, les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) être titulaire du permis de conduire «apprenti-instructeur», dont les modalités sont arrêtées par règlement grand-ducal;*
- b) justifier d'un contrat d'apprentissage, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant** agréé et enregistré à la Chambre des Métiers conformément à la législation sur l'apprentissage ;*
- c) justifier de l'inscription aux cours de formation obligatoires préparant à la profession d'instructeur de candidats-conducteurs de véhicules automoteurs;*
- d) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour enseigner l'art de conduire, **en justifiant en particulier au moyen de l'extrait du casier judiciaire, ne pas avoir fait l'objet d'une déchéance ou d'une suspension du droit de conduire.***

*Par dérogation à l'alinéa précédent, à défaut de contrat d'apprentissage, l'agrément peut être délivré, à titre provisoire, sous le couvert d'un contrat de travail à durée déterminée, conclu avec un **patron** maître-instructeur **indépendant**, conformément à l'article L. 122-1. du Code du Travail, Livre Premier. La durée de validité de l'agrément ainsi délivré vient à échéance à la date à partir de laquelle commence la prochaine période pendant laquelle des contrats d'apprentissage peuvent être conclus conformément à la loi modifiée du 19 décembre 2008 portant réforme de la formation professionnelle.*

A noter que, comme précédemment, le libellé du point d) est tenu en suspens et sera rediscuté afin d'y intégrer les exigences de critères d'honorabilité.

Point 5 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 5 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, tout en précisant que l'agrément doit le cas échéant être restitué au ministre. Le Conseil d'Etat constate que les dispositions du point 5 sont fonction de la solution que le législateur entendra retenir en vue d'assurer la conformité du projet de loi sous rubrique avec la directive 2006/123/CE. En attendant d'être saisi des amendements afférents, le Conseil d'Etat réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Point 6 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 6 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000. Cette disposition n'appelle pas d'observation de la part de la Haute Corporation.

Point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 7 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que, dans la mesure où aux points 2, 3, et 4, les catégories du permis de conduire « instructeurs » détenues respectivement par le maître-instructeur indépendant, l'instructeur salarié ou l'apprenti-instructeur sont spécifiées, l'alinéa 1er du point 7 est superfétatoire. Les membres de la Commission décident de ne pas suivre cette remarque du Conseil d'Etat pour les raisons évoquées à l'endroit du point 2 ci-avant.

Quant à l'alinéa 2 du point 7, le Conseil d'Etat a beaucoup de mal à comprendre comment un instructeur peut assurer l'enseignement théorique en relation avec la formation préparatoire à une catégorie déterminée du permis de conduire qu'il ne détient pas lui-même. De deux choses l'une :

- ou bien l'apprentissage théorique porte de façon générale sur les mêmes matières et alors il n'y a pas lieu de différencier l'enseignement dispensé aux candidats selon la catégorie de permis de conduire à laquelle ils se préparent. Dans ces conditions, il ne fait pas de sens d'obliger les candidats ayant réussi l'épreuve théorique pour une catégorie déterminée du permis à suivre une nouvelle fois l'enseignement théorique lorsqu'ils souhaitent acquérir une catégorie additionnelle,
- ou bien des matières distinctes sont prévues dans le cadre de l'enseignement théorique préparant aux différentes catégories du permis de conduire, et alors il faut obliger les instructeurs à être eux-mêmes titulaires de la catégorie afférente du permis « instructeur » avant de pouvoir dispenser l'enseignement théorique en question.

Le Conseil d'Etat demande instamment de revoir les dispositions en question en vue d'en assurer un agencement logique par rapport à l'enseignement dispensé aux candidats au permis de conduire, en vue d'en garantir la qualité souhaitable dans l'intérêt de la sécurité routière. Après un bref échange de vues et tout en déclarant comprendre les réticences du Conseil d'Etat, les membres de la Commission décident pourtant de ne pas le suivre sur ce point. En effet, cette disposition a été introduite en 2009 (règlement grand-ducal du 26 mai 2009), suite à la demande de la Fédération des Maîtres Instructeurs de Candidats Conducteurs, pour tenir compte des besoins de la profession et de problèmes purement pratiques (manque d'instructeurs, liste d'attente longue avant de pouvoir passer le permis). Le législateur de l'époque a estimé que, contrairement à ce qui est le cas pour l'enseignement pratique pour le permis de conduire, l'enseignement théorique par un instructeur agréé, pouvant se prévaloir d'une certaine expérience en matière de législation routière, ne présuppose pas forcément la détention de la catégorie de permis de conduire instructeur en question.

L'alinéa 3 du point 7 ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, sauf pour ce qui est du renvoi au point 3. Comme précédemment, le Conseil d'Etat est suivi sur ce point et le texte se lira comme suit :

*L'agrément ministériel délivré aux **maîtres** instructeurs salariés, ~~aux compagnons-instructeurs~~ et aux « apprentis-instructeurs » ne peut porter que sur les catégories de permis de conduire pour lesquelles le **patron** maître-instructeur **indépendant** dispose d'un agrément.*

Point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Au point 8 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955, il est proposé de porter transfert de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 tout en précisant que les candidats sont les candidats-conducteurs.

En ligne avec ce qui est proposé par le Conseil d'Etat à l'endroit des points 2, 3 et 4 de l'article sous rubrique, la commission parlementaire décide de remplacer le premier alinéa du point 8 par le libellé suivant :

Le **patron** maître-instructeur **indépendant** est tenu de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service.

Le Conseil d'Etat est d'avis que les dispositions inscrites aux alinéas 2 et 3 du point 8 coulent de source et qu'il convient de les supprimer. Il estime en effet qu'une association de fait entre deux instructeurs indépendants n'enlève rien à leur responsabilité entrepreneuriale qui reste entière pour chacun des associés pris individuellement. L'évocation de ce cas de figure est dès lors superfétatoire, et pourrait conduire à une méprise sur les principes s'appliquant effectivement en matière de responsabilité de l'entreprise. Dans le cas d'une société constituée par plusieurs associés, la responsabilité d'une gestion conforme revient aux organes d'administration et de direction mis en place sur base des statuts de la société. Dans ce cas de figure, il convient tout au plus de préciser que le ou les dirigeants effectifs de la société doivent remplir les conditions du point 2, alinéa 2. La commission parlementaire fait siennes les remarques de la Haute Corporation et décide de supprimer les alinéas 2 et 3 du point 8.

Point 9 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 9 vise à transférer l'article 9 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 dans la loi modifiée du 14 février 1955 par un libellé nouveau qui, à part de reprendre la base juridique actuelle sur laquelle reposent les mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre à l'égard des titulaires et demandeurs d'un agrément ministériel d'instructeur de la conduite automobile, a pour objet d'arrêter les principes selon lesquels des décisions administratives de l'espèce peuvent être prises, tout en reléguant à un règlement d'exécution tant les modalités d'exécution de ces mesures ainsi que les procédures de notification de l'arrêté ministériel afférent aux personnes intéressées. Le point 9 prévoit également l'instauration d'une commission par le ministre ayant les Transports dans ses attributions qui sera chargée d'instruire le dossier des personnes concernées et d'émettre un avis motivé sur lequel le ministre fonde sa décision.

Les alinéas 1^{er} à 3 ainsi que l'alinéa 6 du point 9 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat. Quant à l'alinéa 4, il estime que son contenu coule de source et qu'il y a lieu de le supprimer. La Commission fait sienne cette proposition.

Quant à l'alinéa 5, le Conseil d'Etat rappelle l'obligation de se conformer à la directive 2006/123/CE. Dans la mesure où dans les conditions exigées par le droit européen l'agrément sera maintenu, il est difficile au Conseil d'Etat de s'imaginer une hypothèse où les circonstances d'un retrait de l'agrément en justifieraient une suspension excédant 5 ans sans que la question d'un retrait définitif ne s'impose. Si par impossible il fallait maintenir une telle hypothèse, il serait plus logique de mettre en cause la validité du permis de conduire « instructeur » dont est titulaire la personne concernée. Qu'en est-il d'ailleurs de la validité de l'agrément en cas de cessation volontaire des fonctions pendant un laps de temps excédant 5 ans ? Le Conseil d'Etat estime qu'en tout état de cause il faudra éviter que la mesure prévue qui est de nature purement administrative ne soit pas énoncée comme une sanction.

Suite aux explications des responsables du Ministère, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas suivre la Haute Corporation dans ses préoccupations s'agissant des conditions à remplir par l'intéressé dont l'agrément ministériel lui serait restitué après une période de retrait, de suspension ou de refus de renouvellement de plus de 5 ans. En effet, cette disposition s'inscrit dans un souci de dispenser un apprentissage de qualité dans l'intérêt de la sécurité routière. Elle est à voir en relation et par analogie à celle prévue au point 5 qui prévoit les conditions de renouvellement de l'agrément ministériel en cas de cessation volontaire des fonctions d'instructeur excédant 5

ans. Conformément à l'appréciation du Conseil d'Etat, cette mesure n'est pas à considérer comme sanction mais comme procédure purement administrative en vue du renouvellement de l'agrément ministériel, à l'instar de ce qui est prévu à l'endroit du point 5 en cas de cessation volontaire de l'agrément au-delà d'une période de 5 ans.

Etant donné que la Commission décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de transférer la disposition du point 11 dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 (voir ci-après), le point 9 doit être complété par une référence au paragraphe *3bis* nouveau. En effet, ladite disposition sert de base légale pour reléguer à un règlement grand-ducal les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire. Le non-respect des dispositions d'un tel règlement grand-ducal devrait également pouvoir faire l'objet d'une mesure administrative en matière d'agrément ministériel d'instructeur tel que prévu au point 9. Ainsi, l'alinéa 1^{er} du point 9 est amendé pour avoir la teneur suivante :

*Le ministre peut retirer ou suspendre l'agrément ministériel, limiter son emploi ou sa durée de validité, refuser son octroi, son renouvellement ou sa restitution, s'il est établi que l'intéressé est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne satisfait pas aux conditions du présent paragraphe **ou du paragraphe 3bis** ou s'il est constaté à sa charge qu'une des raisons pouvant donner lieu au retrait administratif du permis de conduire, prévues à l'article 2, est établie.*

Point 10 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 10 a pour but reprendre dans la loi de 1955 les dispositions de l'actuel alinéa premier du paragraphe 2 de l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000, selon lequel toute personne qui enseigne l'art de conduire un véhicule doit être titulaire du permis de conduire „instructeur“ ou „apprenti-instructeur“ correspondant à la catégorie de véhicule servant à l'apprentissage ou à l'examen pratiques pour l'obtention du permis de conduire. Pour ce qui est des modalités d'obtention et de la validité de ce permis de conduire, il est renvoyé à un règlement grand-ducal, les dispositions en question restant inscrites dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de supprimer ce point : étant donné que la détention du permis de conduire « instructeur » s'avère une condition préalable à l'obtention de l'agrément dont question aux points 2, 3 et 4, le point 10 s'avère redondant par rapport à ces dispositions. La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point et renvoie à cet égard aux commentaires faits à l'endroit des points 2, 3 et 4 ci-avant. En effet, le point 10 diverge des dispositions faisant l'objet des points 2, 3 et 4 précités, en ce sens qu'il prescrit de façon explicite la détention, dans le chef de l'(apprenti-)instructeur, du permis de conduire (apprenti-)instructeur, valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage pratique ainsi qu'à l'examen pratique pour le permis de conduire.

Point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955

Le point 11 renvoie à un règlement grand-ducal pour la détermination des prescriptions relatives à l'instruction préparatoire et à l'examen pour le permis de conduire, les dispositions en question restant inscrites dans le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000.

Le Conseil d'Etat estime que, si le point 11 vise, sans le dire, le permis de conduire « instructeur », il constitue une redite tant des points 2, 3 et 4 que du point 10. Dans ces conditions, il convient de le supprimer. S'il visait par contre l'instruction préparatoire au permis de conduire en général, la disposition aurait sa place dans un paragraphe à part de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955. La Commission du Développement durable

suit la proposition de la Haute Corporation de supprimer le point 11 et de transférer cette disposition dans un nouveau paragraphe à part de l'article 2 de la loi du 14 février 1955.

Point 12 (initial) du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 (nouveau point 11)

Le point sous rubrique reprend l'actuel deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, avec la nuance de préciser qu'il s'agit en l'espèce d'instructeurs pour l'obtention du permis de conduire. Au regard des observations plus amplement développées dans le cadre des considérations générales, le Conseil d'Etat propose de reconsidérer le point 12 dans l'optique qu'il y a développée. Ce point est laissé en suspens dans l'attente de la prise de position définitive de Monsieur le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région.

Article 3 (nouveau)

Comme suite à la proposition du Conseil d'Etat à l'endroit du point 11 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, le projet de loi est complété par un nouvel article 3 libellé comme suit :

A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, un nouveau paragraphe 3bis est inséré après le paragraphe 3 avec le libellé suivant :

« Paragraphe 3bis

Les modalités de l'instruction préparatoire et de l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire sont déterminées par voie de règlement grand-ducal. »

Article 3 initial

L'article sous rubrique a pour objet de compléter l'article 7 de la loi du 14 février 1955, en sanctionnant les infractions aux dispositions projetées du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 par des peines de police. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. *A l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :*

« Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 2 paragraphes 3, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros. »

Le Conseil d'Etat note que l'approche retenue par les auteurs du projet de loi s'écarte de façon sensible de celle retenue dans la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales dont le paragraphe 3 de l'article 39 punit, entre autres, comme délit le fait de s'établir au Luxembourg pour y exercer une activité artisanale sans avoir au préalable obtenu l'autorisation d'établissement et dont le paragraphe 4 prévoit la fermeture de l'établissement concerné en cas d'exploitation non autorisée. Le Conseil d'Etat plaide pour un alignement des sanctions pénales prévues à l'article sous rubrique aux peines précitées pour ce qui est des instructeurs indépendants. Quant au fait d'employer du personnel non qualifié à l'enseignement de l'art de conduire ou d'avoir recours à du matériel d'instruction non conforme, les infractions en question devraient aux yeux du Conseil d'Etat être sanctionnées également comme délits, bien qu'il puisse concevoir dans ce cas de figure des sanctions moins sévères que celles rappelées ci-avant de la loi du 2 septembre 2011. En tout état de cause, un alignement logique entre les deux séries de dispositions pénales s'avère de mise.

Les membres de la Commission du Développement durable décident de suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de qualifier comme délits les infractions aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 2 et les dispositions afférentes sont inscrites à ce même paragraphe sous un point 12 nouveau et non pas, comme prévu au projet de loi initial, à l'article 7 de la loi du 14 février 1955. Il en va de même de la fermeture d'établissement. L'article 3 du projet de loi est donc supprimé en conséquence et le nouveau point 12 du paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 se lira comme suit :

12. Sont punis d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 125.000 euros ou d'une de ces peines seulement, ceux qui :

- **exercent la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe**
- **mettent, en tant que maître-instructeur indépendant, à disposition du matériel d'instruction non conforme aux dispositions du présent paragraphe**
- **emploient du personnel pour enseigner l'art de conduire qui ne sont pas titulaires de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe**
- **exercent la profession d'instructeur salarié ou d'apprenti-instructeur sans être titulaire de l'agrément ministériel valable requis en vertu du présent paragraphe.**

En cas d'exercice de la profession de maître-instructeur indépendant sans être titulaire d'un agrément ministériel valable, la fermeture de l'établissement est prononcée conformément aux dispositions prévues aux articles 39 à 41 de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Article 4

L'article 4 est libellé comme suit :

Art. 4. Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Conseil d'Etat rappelle que la formule de la promulgation d'une loi est réservée en vertu de l'article 34 de la Constitution au Grand-Duc. Il demande donc, sous peine d'opposition formelle, d'en faire abstraction. La Commission du Développement durable décide de supprimer l'article 4.

*

L'examen du projet de loi sous rubrique sera finalisé au cours d'une prochaine réunion.

1. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

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

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

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

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

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

Au regard de la durée de la procédure législative, dans un souci de célérité et étant donné l'importance de ces mesures pour les exploitants d'aéronefs, le projet de loi sous rubrique a été déposé avant même l'achèvement de la procédure d'adoption de la décision européenne.

Si, dans son avis du 30 avril 2013, le Conseil d'Etat se déclare d'accord pour aviser la version provisoire de ce projet de loi, il insiste cependant à ce que ledit projet ne soit pas adopté avant l'entrée en vigueur de la décision européenne, condition qu'il vérifiera lors de sa saisine en vue d'accorder la dispense du second vote constitutionnel. Il insiste également pour que le projet de loi soit en tout point conforme à la décision européenne arrêtée.

Les membres de la Commission du Développement durable procèdent donc à l'examen des articles du projet de loi, en gardant ces remarques du Conseil d'Etat à l'esprit. Alors que le projet de loi initial se base sur la version provisoire du 7 avril 2013 de la décision européenne, le libellé des articles du projet devra être amendé afin de transposer fidèlement la version définitive de la décision européenne, dont le texte est repris en annexe du présent procès-verbal.

Examen des articles

Article 1^{er}

Des progrès significatifs ont été accomplis en vue de l'adoption, lors de l'assemblée de l'OACI de 2013, d'un cadre facilitant la régulation mondiale des émissions dans le secteur de l'aviation. Afin de faciliter ces progrès, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant l'assemblée de l'OACI de 2013 en ce qui concerne les vols à destination et en provenance d'aérodromes situés hors de l'Union européenne. Ainsi, l'article 1^{er} prévoit de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences résultant de la directive 2003/87/CE applicables avant le 1^{er} janvier 2014 portant sur la déclaration des émissions vérifiées et sur la restitution correspondante de quotas provenant de vols à l'arrivée et au départ à destination et en provenance de tels aérodromes. Dans sa version initiale, l'article 1^{er} se lisait comme suit :

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

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

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

Article 2

L'article 2 prévoit d'annuler les quotas qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont retournés. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

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

Lors de la procédure législative au niveau communautaire, le texte de l'article 2 a été modifié et complété pour des raisons de clarification. La commission parlementaire décide donc d'amender l'article 2 du projet de loi à l'instar de la formulation de la décision n°77/2013/UE. Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont restitués sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la décision de dérogation temporaire et afin de garantir le respect de l'article 5ter, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (article

3quinquies, paragraphe 1^{er} de la directive 2003/87/CE telle que modifiée). L'article 2 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante :

Art. 2. 1. *Tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1^{er}, sont annulés par l'autorité compétente.*

2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012 est mis aux enchères. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation dans l'Union européenne. Dans la mesure où le nombre réduit de ces quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1er mai 2013, le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013 est adapté en conséquence.

Article 3

L'article 3 prévoit que, afin d'éviter des distorsions de concurrence, la dérogation temporaire s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont retourné tous les quotas qui ont été alloués à titre gratuit pour de telles activités en 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit :

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

Pour ce qui est de l'article 3, un amendement s'impose en raison du fait que la décision n°377/2013/UE précise qu'il s'agit des quotas du secteur de l'aviation ; cette précision ne figurait pas dans le projet de loi initial. L'article 3 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante :

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

Introduction d'un article 4 (nouveau)

Le projet de loi est complété par un article 4 ayant la teneur suivante :

Art. 4. *La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Mémorial. Ses dispositions prennent effet rétroactivement à partir du 24 avril 2013.*

Pour des raisons de sécurité juridique, le législateur européen a entrepris toutes les démarches pour veiller à une application de la décision de dérogation le plus rapidement possible. Pour des raisons de cohérence avec le droit communautaire, il importe donc de donner un effet rétroactif à la loi. Bien que l'article 2 du Code civil stipule que « *La loi ne dispose que pour l'avenir ; elle n'a point d'effet rétroactif.* », les juridictions administratives et judiciaires ont eu l'occasion de juger que dans certains cas, le législateur peut conférer à une loi une entrée en vigueur rétroactive.

*

Les amendements au projet de loi sous rubrique seront adoptés au cours de la prochaine réunion.

2. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 102 : Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE du Conseil et la directive 2004/37/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les aligner sur le règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges

COM (2013) 111 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement (CE) n°166/2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants (PRTR européen)

COM (2013) 121 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclassement des installations nucléaires, et à la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs

COM (2013) 123 : LIVRE VERT sur une stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement

COM (2013) 129 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS LA PROTECTION DES PASSAGERS EN CAS D'INSOLVABILITÉ D'UNE COMPAGNIE AÉRIENNE

COM (2013) 130 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement(CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages

COM (2013) 167 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - L'accord international de 2015 sur le changement climatique: définition de la politique internationale en matière de climat après 2020

COM (2013) 169 : Livre vert un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030

COM (2013) 175 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Rapport sur les progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables

COM (2013) 180 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au

Comité des régions sur l'avenir du captage et du stockage du carbone en Europe

COM (2013) 195 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international

COM (2013) 213 : LIVRE VERT sur les assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine

COM (2013) 214 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

COM (2013) 216 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique

COM (2013) 225 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL « Soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments »

Ce point n'a pas été abordé.

3. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 4 juin 2013 à 14h00.

Luxembourg, le 30 mai 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

I

(Actes législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION N° 377/2013/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 24 avril 2013

dérogeant temporairement à la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

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

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le secteur de l'aviation a un caractère international marqué. Une approche globale face au problème de la croissance rapide des émissions provenant de l'aviation internationale constituerait par conséquent le moyen le plus adapté et le plus efficace de réduire les émissions de l'aviation.
- (2) La convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC) impose à toutes les parties d'établir et de mettre en œuvre des programmes nationaux et, le cas échéant, régionaux contenant des mesures visant à atténuer les changements climatiques.

(3) L'Union s'est engagée à réduire ses émissions de CO₂, y compris les émissions de l'aviation. Tous les secteurs de l'économie devraient contribuer à la réalisation de ces réductions.

(4) La négociation de tous les accords aériens entre l'Union et des pays tiers devrait viser à préserver la possibilité, pour l'Union, d'agir sur les questions environnementales, et notamment de prendre des mesures tendant à atténuer l'impact du secteur de l'aviation sur les changements climatiques.

(5) Des progrès ont été réalisés au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la voie de l'adoption, lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI qui doit se tenir du 24 septembre au 4 octobre 2013, d'un cadre mondial pour une politique de réduction d'émissions qui facilite l'application de mesures fondées sur le marché aux émissions de l'aviation internationale, et pour l'élaboration de mesures fondées sur le marché (MBM) à un niveau mondial. Ce cadre pourrait contribuer de manière significative à la réduction des émissions nationales, régionales et mondiales de CO₂.

(6) Afin de faciliter ces progrès et de donner une impulsion supplémentaire, il est souhaitable de reporter l'application des exigences nées avant la 38^e session de l'assemblée de l'OACI et qui concernent les vols à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays hors de l'Union et qui ne sont pas membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE), dans des dépendances et territoires des États membres de l'Espace économique européen (EEE) ou dans des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union. Il convient donc de ne prendre aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences résultant de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ concernant la déclaration des émissions vérifiées pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 et concernant la restitution correspondante des quotas de

⁽¹⁾ Avis du 13 février 2013 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 16 avril 2013 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 22 avril 2013.

⁽³⁾ JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

2012 associés aux vols à destination et en provenance de ces aéroports. Il convient que les exploitants d'aéronefs qui souhaitent continuer à se conformer à ces exigences soient en mesure de le faire.

- (7) Afin d'éviter des distorsions de concurrence, il convient que la dérogation prévue par la présente décision s'applique exclusivement aux exploitants d'aéronefs qui, soit n'ont pas reçu, soit ont rendu tous les quotas qui ont été délivrés à titre gratuit pour de telles activités exercées en 2012. Pour cette même raison, il convient que ces quotas ne soient pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.
- (8) Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés à de tels exploitants d'aéronefs ou qui sont rendus sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la présente décision afin de garantir le respect de l'article 3 *quinquies*, paragraphe 1, de la directive 2003/87/CE.
- (9) La dérogation prévue par la présente décision ne devrait pas porter atteinte à l'intégrité environnementale et à l'objectif fondamental de la législation de l'Union en matière de changement climatique, et ne devrait pas non plus donner lieu à des distorsions de concurrence. En conséquence, afin de préserver l'objectif fondamental de la directive 2003/87/CE, qui fait partie du cadre juridique devant permettre à l'Union de réaliser son engagement unilatéral de réduire ses émissions de 20 % par rapport aux niveaux de 1990 d'ici à 2020, ladite directive devrait continuer à s'appliquer aux vols en provenance des aéroports situés sur le territoire d'un État membre et à destination ou provenant d'aéroports situés dans certaines zones ou certains pays se trouvant en dehors de l'Union mais étroitement liés ou associés à celle-ci.
- (10) La dérogation prévue par la présente décision ne vise que les émissions de l'aviation de 2012. Le groupe de haut niveau de l'OACI sur l'aviation civile et les changements climatiques a été mis en place pour fournir des orientations sur la mise en place d'un cadre pour les mécanismes de marché, pour évaluer la faisabilité des options envisagées pour un mécanisme de marché mondial et pour identifier une série de mesures technologiques et opérationnelles. Cette dérogation est prévue par l'Union pour faciliter un accord, lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI, sur un calendrier réaliste de mise en place de MBM à un niveau mondial au-delà de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI et sur un cadre visant à faciliter la pleine application au secteur de l'aviation internationale de MBM à un niveau régional et national, dans l'attente de l'application d'une MBM mondiale. Sur cette base, en vue d'assurer une interaction optimale entre ces résultats et le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union, de nouvelles mesures pourraient être envisagées. À cet égard, la Commission devrait, lorsqu'elle envisage de prendre des mesures supplémentaires, prendre également en compte les répercussions éventuelles sur le transport aérien intra-européen en vue d'éviter toute distorsion de concurrence.

- (11) La Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport détaillé des progrès réalisés lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI et proposer rapidement, le cas échéant, des mesures législatives en lien avec les résultats obtenus.
- (12) Il est essentiel de garantir la sécurité juridique pour les exploitants d'aéronefs et les autorités nationales au vu du délai de restitution du 30 avril 2013 visé dans la directive 2003/87/CE. Par conséquent, la présente décision est applicable à partir de la date de son adoption,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Par dérogation à l'article 16 de la directive 2003/87/CE, les États membres ne prennent aucune mesure à l'encontre des exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les exigences prévues à l'article 12, paragraphe 2 *bis*, et à l'article 14, paragraphe 3, de ladite directive pour les années civiles 2010, 2011 et 2012 pour une activité à destination et en provenance d'aéroports situés dans des pays hors de l'Union qui ne sont pas membres de l'AELE, des dépendances et territoires des États de l'EEE ou des pays ayant signé un traité d'adhésion avec l'Union, lorsque ces exploitants d'aéronefs ne se sont pas vu délivrer de quotas à titre gratuit pour une telle activité au titre de l'année 2012 ou, s'ils se sont vu délivrer de tels quotas, ont rendu, le trentième jour après l'entrée en vigueur de la présente décision, un nombre de quotas du secteur de l'aviation de 2012 correspondant à la part de tonnes kilomètres vérifiées d'une telle activité sur la base de l'année de référence 2010 aux États membres en vue de leur annulation.

Article 2

1. Les États membres annulent tous les quotas du secteur de l'aviation de 2012 qui n'ont pas été délivrés ou, s'ils ont été délivrés, qui leur ont été rendus, pour les vols à destination ou en provenance des aéroports visés à l'article 1^{er}.

2. Eu égard à l'annulation visée au paragraphe 1, les États membres mettent aux enchères un nombre réduit de quotas du secteur de l'aviation au titre de l'année 2012. Cette réduction est proportionnelle au nombre réduit du total des quotas du secteur de l'aviation en circulation. Dans la mesure où ce nombre réduit de quotas n'a pas été mis aux enchères avant le 1^{er} mai 2013, les États membres adaptent en conséquence le nombre de quotas du secteur de l'aviation à mettre aux enchères en 2013.

Article 3

Les quotas du secteur de l'aviation annulés en application de l'article 2 ne sont pas pris en compte aux fins du calcul des droits d'utiliser des crédits internationaux dans le cadre de la directive 2003/87/CE.

Article 4

La Commission fournit les orientations nécessaires à la mise en œuvre de la présente décision.

Article 5

La Commission informe régulièrement le Parlement européen et le Conseil des progrès accomplis dans le cadre des négociations de l'OACI et leur présente un rapport complet sur les résultats atteints lors de la 38^e session de l'assemblée de l'OACI.

Article 6

La présente décision entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle est applicable à partir du 24 avril 2013.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 24 avril 2013.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

S. COVENEY

Déclaration de la Commission

La Commission rappelle que, conformément à l'article 3 *quinquies* de la directive 2003/87/CE, il convient que le produit de la mise aux enchères des quotas pour l'aviation serve à lutter contre le changement climatique dans l'Union européenne et les pays tiers, et notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à faciliter l'adaptation aux incidences du changement climatique dans l'Union européenne et les pays tiers, particulièrement les pays en développement, à financer des travaux de recherche et développement sur la mitigation et l'adaptation, en particulier dans l'aéronautique et le transport aérien, à réduire les émissions au moyen de transports à faibles émissions et à couvrir les coûts de gestion du système communautaire. Il convient que le produit de la mise aux enchères serve aussi à financer les contributions au Fonds mondial pour la promotion de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, ainsi que des mesures visant à éviter le déboisement.

La Commission note que les États membres sont tenus d'informer la Commission des mesures prises en application de l'article 3 *quinquies* de la directive 2003/87/CE concernant l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères des quotas aviation. Des dispositions spécifiques concernant la nature des informations fournies à cet égard figurent dans le règlement (UE) n° .../2013 ⁽¹⁾ relatif à un mécanisme pour la surveillance et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre et pour la déclaration, au niveau national et au niveau de l'Union, d'autres informations ayant trait au changement climatique, et abrogeant la décision n° 280/2004/CE. Conformément à l'article 18 de ce règlement, des précisions supplémentaires seront données dans un acte d'exécution de la Commission. Les États membres rendront les rapports publics, et la Commission publiera les données agrégées de l'Union sous une forme aisément accessible.

La Commission souligne qu'en plus de permettre une réduction des émissions, qui constitue son principal objectif, un mécanisme de marché mondial fixant un prix, au niveau international, pour les émissions de carbone des transports aériens internationaux pourrait également fournir les ressources nécessaires pour soutenir des mesures en faveur de la mitigation du changement climatique et de l'adaptation à ce phénomène.

(1) Sera publié prochainement au Journal officiel.