

**N° 6114<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004**

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(30.6.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marcel OBERWEIS, Rapporteur; MM. Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand ETGEN, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Camille GIRA, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Ben SCHEUER et Marc SPAUTZ, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le 22 février 2010, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs, du projet de règlement grand-ducal y afférent, de l'avis de la Chambre de Commerce du 28 septembre 2009, de l'avis de la Chambre des Métiers du 10 septembre 2009 ainsi que de la directive 2008/101/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 10 novembre 2009.

Lors de sa réunion du 5 mai 2010, la Commission du Développement durable a analysé le projet de loi sous rubrique ainsi que l'avis du Conseil d'Etat y afférent. Au cours de la même réunion la Commission a désigné Monsieur Marcel Oberweis comme rapporteur du projet.

En date du 2 juin 2010, la Commission du Développement durable a continué l'analyse de l'avis du Conseil d'Etat et a adopté une série d'amendements.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 22 juin 2010.

En date du 30 juin 2010, la Commission du Développement durable a analysé l'avis complémentaire de la Haute Corporation et adopté le présent rapport.

\*

## II. CONSIDERATIONS GENERALES

### 1. Objet de la loi

Le projet de loi sous rubrique vise à transposer en droit national la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. A cet effet, les dispositions relatives à l'aviation sont insérées dans la législation luxembourgeoise de transposition de la directive de 2003.

Il convient que les politiques et les mesures soient mises en œuvre au niveau des Etats membres et de la Communauté dans tous les secteurs de l'économie communautaire afin de générer les réductions substantielles des émissions qui sont nécessaires. Si l'incidence du secteur de l'aviation sur le climat continue d'augmenter au rythme actuel, elle neutralisera dans une large mesure les réductions réalisées par d'autres secteurs afin de lutter contre le changement climatique.

La directive 2008/101/CE a été adoptée afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. L'aviation internationale n'étant pas encore couverte par le Protocole de Kyoto, la croissance prévisible du trafic aérien n'a, à l'heure actuelle, aucune incidence juridique. Dans le système communautaire existant, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas d'émission de gaz à effet de serre. Un plafond limite le nombre total de quotas alloués. Les exploitants d'aéronefs peuvent échanger des quotas de manière que les réductions des émissions puissent être réalisées là où elles sont les plus avantageuses du point de vue économique.

Le Protocole de Kyoto n'avait pas inclus les émissions de gaz à effet de serre résultant des activités de l'aviation internationale. La nécessité de limiter l'augmentation de la température mondiale à 2°C au maximum par rapport au niveau de l'époque préindustrielle a cependant conduit les autorités européennes à inclure entre-temps ces émissions, lorsqu'elles sont dues aux vols internationaux. Dans le rapport national à l'UNFCCC, les autorités luxembourgeoises mentionnent une évolution du poids des émissions luxembourgeoises de CO<sub>2</sub> attribuables à l'aviation allant de 3 à 9% par rapport au total des émissions pour la période passant de 1990 à 2007.

Le système proposé repose sur le principe que l'autorité de régulation communautaire fixe une quantité maximale pour les émissions polluantes et répartit cette quantité entre les compagnies aériennes. Cette quantité limitée de droits de polluer devrait inciter les acteurs concernés à réduire leurs émissions ou à acheter des droits d'émission à d'autres participants s'ils dépassent le montant qui leur est attribué. Le résultat escompté serait une réduction des émissions polluantes. Le nombre élevé de participants permettrait en outre de minimiser les coûts pour les acteurs économiques.

Le projet de loi, copie fidèle de la directive, prévoit concrètement qu'à partir du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre feront l'objet d'une réglementation quant aux émissions de CO<sub>2</sub>. Le système d'allocation de quotas aux exploitants d'aéronefs sera entièrement gratuit en 2012 et le montant des quotas correspondra à 97% des émissions historiques (moyenne des années 2004 à 2006). A partir de 2013, ce montant correspondra à 95% des émissions historiques et les exploitants d'aéronefs devront acquérir des quotas par le biais de mise aux enchères de 15% du total de ces quotas. Ce système sera revu périodiquement et notamment pour évaluer le risque d'une délocalisation du trafic aérien international dans les pays hors Union européenne. Néanmoins les coûts auxquels seront confrontés les exploitants d'aéronefs sont difficilement chiffrables, voire imprévisibles, à ce stade. De surcroît, nul ne sait raisonnablement prédire l'effet sur le prix du marché d'une tonne de CO<sub>2</sub> qui résultera de l'inclusion de l'aviation internationale dans le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire seront couverts par le système à partir du 1er janvier 2012. A noter que les vols effectués par des aéronefs d'Etat, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5.700 kg sont exclus du système.

En vue de transposer fidèlement les dispositions afférentes de la directive 2008/101/CE, il y a lieu de modifier et compléter également les annexes du règlement grand-ducal du 16 février 2005 déterminant a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions b) les critères de vérification des déclarations en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

## 2. Contexte de la directive

Le transport aérien, qui permet le déplacement tant des passagers que des marchandises sur de grandes distances en un temps record et contribue à l'intégration européenne et mondiale, fait désormais partie intégrante de la société du 21<sup>e</sup> siècle. L'aviation contribue également au changement climatique.

Au Luxembourg, le nombre de passagers a augmenté de quelque 60% entre 1990 et 2008, alors que l'évolution du fret en tonnes se montre encore plus dynamique. En 2007, un record historique concernant le fret avait été atteint, à 856 milliers de tonnes, en augmentation de l'ordre de 500% par rapport à 1990. A côté de l'augmentation du volume d'activité, l'activité aérienne a en outre un poids significatif des points de vue économique et social. Les emplois salariés directement et indirectement créés au sein et autour du secteur aérien luxembourgeois oscillaient autour de 4.600 unités en 2005, ce qui représentait quelque 1,6% de l'emploi intérieur total. La valeur ajoutée générée par le secteur s'élevait, en 2005, à 550 millions d'euros, équivalent à quelque 1,9% du produit intérieur brut de la même année. Depuis 2005 l'activité a continué d'évoluer positivement, faisant en sorte que les activités aériennes revêtent désormais un impact économique de premier ordre et qu'elles concourent activement aux efforts de diversification de la structure économique nationale. Cette évolution favorable au fil des années a contribué à ce que le pays consolide sa position de plaque tournante dans le domaine logistique.

En 2004, les émissions de gaz à effet de serre résultant de la part de la Communauté dans l'aviation internationale ont augmenté de 7,5% par rapport à 2003, ce qui représente une croissance cumulée de 87% depuis 1990. Si cette évolution se poursuit, plus d'un quart des avantages environnementaux liés aux réductions requises au titre de l'objectif assigné à la Communauté dans le cadre du protocole de Kyoto pourraient se trouver neutralisés par l'augmentation de la part communautaire des émissions résultant de l'aviation internationale. L'aviation n'exerce pas moins des incidences sur l'environnement qu'il convient de traiter dans le cadre d'une politique efficace et tournée vers l'avenir dans le domaine du changement climatique.

Le 27 septembre 2005, la Commission a adopté une communication relative à la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique. La principale conclusion de cette communication était que, compte tenu de la croissance prévisible du trafic aérien, de nouvelles politiques et mesures devaient être adoptées afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. Après avoir analysé plusieurs options, la Commission a décidé de mettre en place au niveau communautaire un nouvel instrument fondé sur le marché plutôt que de prendre d'autres mesures financières telles que des taxes et redevances. Sur la base de cette conclusion, la Commission a annoncé son intention de soumettre une proposition législative dans ce sens et invité les autres institutions communautaires à examiner la politique et les recommandations formulées dans la communication.

Le 2 décembre 2005, le Conseil des ministres de l'environnement a reconnu, dans ses conclusions, que, d'un point de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté; il a par ailleurs engagé la Commission à présenter une proposition législative avant la fin 2006. Le Conseil européen a confirmé les principales conclusions du Conseil „Environnement“.

Le 21 avril 2006, le Comité économique et social européen a émis un avis sur la communication dans lequel il déclarait que l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire pourrait constituer une option réalisable. Le 4 juillet 2006, le Parlement européen a adopté une résolution dans laquelle il se félicitait de la communication de la Commission et reconnaissait que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, à condition que ce système soit conçu de manière appropriée.

L'objectif ultime de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à un niveau tel que le risque d'interférence anthropique dangereuse avec le système climatique soit écarté. La Communauté a affirmé à maintes reprises que la température mondiale annuelle moyenne en surface ne devait pas augmenter de plus de 2°C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle. Des politiques et des mesures devraient être mises en œuvre dans tous les secteurs de l'économie communautaire afin d'atteindre les réductions significatives des émissions de gaz à effet de serre, par rapport aux niveaux de 1990, nécessaires pour atteindre cet objectif.

Les objectifs de limitation et de réduction adoptés au titre du Protocole de Kyoto tiennent compte des émissions de l'aviation intérieure, mais pas des émissions liées aux vols internationaux. Le protocole prévoit cependant que les parties doivent „chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre ... provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens ..., en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale“.

### 3. Contenu de la directive

Dans le système communautaire existant, les exploitants se voient allouer un certain nombre de quotas dont chacun les autorise à émettre une tonne de dioxyde de carbone par an. Le nombre total de quotas alloués établit un plafond qui limite les émissions globales des participants au système. Au plus tard le 30 avril de chaque année, les exploitants doivent restituer une quantité de quotas correspondant à leurs émissions réelles. Les exploitants peuvent échanger des quotas de manière que les réductions des émissions puissent être réalisées là où elles sont les plus avantageuses du point de vue économique.

L'obligation de surveiller et de déclarer les émissions entrera en vigueur en 2010. A compter de 2011, les émissions du secteur de l'aviation seront plafonnées et les exploitants d'aéronefs devront restituer des quotas pour couvrir leurs émissions.

Afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives excessives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant d'aéronef, y compris les exploitants émanant de pays tiers, relèvera d'un Etat membre seulement. Contrairement à ce qui se passe dans le système existant, la méthode d'allocation des quotas sera harmonisée dans toute la Communauté. Le nombre total de quotas à allouer au secteur de l'aviation sera déterminé au niveau communautaire sur la base des émissions moyennes de ce secteur pendant les années 2004-2006. Les exploitants d'aéronefs auront la possibilité d'acheter des quotas à d'autres secteurs relevant du système communautaire et de les utiliser pour couvrir leurs émissions. Ils pourront utiliser les crédits résultant de projets menés dans le cadre de la mise en œuvre conjointe et du mécanisme de développement propre (MOC/MDC) – appelés „Unités de réduction d'émission“ et „Réductions certifiées d'émission“ – à concurrence d'une limite harmonisée correspondant à la moyenne des limites fixées par les Etats membres dans leurs plans nationaux d'allocation pour les autres secteurs relevant du système communautaire.

Les principes directeurs de la directive 2008/101/CE sont essentiellement les suivants:

#### *Quantité totale de quotas pour l'aviation et plafond des émissions:*

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2013 correspond à 97% des émissions historiques du secteur de l'aviation. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation débutant en 2013, et pour chaque période d'allocation ultérieure – ceci sous réserve de l'examen intervenant dans le cadre de la clause de rendez-vous – correspond à 95% des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période. 85% des quotas sont délivrés à titre gratuit, sur la base d'un référentiel simple.

L'annexe I vise les vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un EM soumis aux dispositions du Traité, lesquels sont effectués à compter du 1er janvier 2012. Les exploitants qui assurent ces vols seront intégrés au système, qu'ils soient établis ou non dans l'UE. L'annexe énumère également les exemptions, y compris la clause dite „de minimis“.

Pour ce qui est des „émissions historiques du secteur de l'aviation“, il s'agit de la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne aurait dû déterminer les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. Ces données n'ont cependant pas encore été publiées. Le pourcentage de 95% est susceptible d'être révisé dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

#### *Méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères:*

Pendant la période 2012-2013, 15% des quotas sont mis aux enchères. Le nombre de quotas mis aux enchères par chaque EM est proportionnel à la part de l'EM dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les EM pour l'année de référence, lesquelles sont déclarées et vérifiées.

Il appartient aux EM de décider de l'usage qui est fait du produit de la mise aux enchères. Celui-ci devrait être utilisé pour faire face au changement climatique dans l'UE et dans les pays tiers et à financer des travaux de recherche dans le domaine du transport à faibles émissions, notamment dans les secteurs de l'aéronautique et de l'aviation. Les EM doivent rendre compte à la Commission de cette utilisation.

En sa séance du 5 juin 2009, le Gouvernement en Conseil a confirmé l'affectation au fonds de financement des mécanismes de KYOTO du produit des recettes liées à la mise aux enchères. En effet, la loi du 23 décembre 2004 – telle que modifiée par la suite – prévoit en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autre par l'achat et la vente de crédits d'émission et est alimenté entre autre par le produit de la vente de crédits d'émission et que les recettes afférentes sont portées directement en recette au fonds. Les modalités de mise aux enchères sont fixées par un règlement CE.

*Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs:*

Pour chaque période d'allocation, l'exploitant d'un aéronef soumet à l'autorité compétente de l'EM responsable une demande en vue de l'allocation à titre gratuit. Les demandes sont transmises à la Commission à toutes fins utiles. Conformément à un calendrier déterminé, la Commission adopte une décision portant notamment sur la quantité totale de quotas à allouer pour la période d'allocation 2012-2013 et les périodes d'allocation suivantes, sur le nombre de quotas à mettre aux enchères pour les périodes concernées et sur le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour les périodes en question. L'EM responsable calcule et publie le total des quotas alloués pour la période d'allocation concernée à chaque exploitant d'aéronef ayant soumis une demande d'allocation ainsi que les quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année. L'autorité compétente de l'EM responsable délivre à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloués à cet exploitant pour l'année en question.

*Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs:*

Pour chaque période d'allocation – dès 2013 – 3% de la quantité totale de quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale. Sont visés les nouveaux exploitants d'aéronefs ainsi que les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes-kilomètres qu'ils effectuent (croissance annuelle supérieure à 18%). Il s'agit de ne pas pénaliser les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les exploitants d'aéronefs des EM dont le taux de mobilité est initialement très faible quoi qu'en augmentation. Afin d'éviter des distorsions du marché, l'allocation de quotas dans ce cadre a un caractère non récurrent et ne peut être supérieure à l'allocation annuelle par tonne-kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre du système d'allocation principal. Cette réserve spéciale est susceptible d'être supprimée dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

\*

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

#### **1. Le Conseil d'Etat**

Dans son avis du 10 novembre 2009, le Conseil d'Etat souligne qu'il avait déjà exprimé dans ses avis antérieurs (8 juin 2004 et 28 septembre 2004) relatifs à l'introduction de ce système d'échange de quotas sa préférence pour „les efforts domestiques à entreprendre et ceci par la promotion des transports publics et par le logement à faible consommation énergétique pour devoir recourir le moins possible, dès 2012, aux mécanismes d'échange très critiqués“, tout en notant „que la priorité découlant des engagements de Kyoto revient à une réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à des mesures à mettre en œuvre au niveau national, voire européen“.

La Haute Corporation propose de remplacer intégralement la loi tout en respectant la transcription fidèle des dispositions de la directive, car elle estime en effet que le recours à une loi modificative de la loi modifiée du 23 décembre 2004 conduirait à un texte difficilement lisible. La Commission du Développement durable constate que la suggestion du Conseil d'Etat dépasse le cadre de la proposition du Gouvernement qui consiste à ne modifier que ponctuellement la loi modifiée du 23 décembre 2004. D'ailleurs, l'analyse détaillée de l'avis montre que le texte coordonné proposé risque de ne pas répondre aux impératifs d'une transposition complète des directives successives intervenues en la matière. La

Commission décide donc, dans un souci notamment d'assurer la conformité de la loi avec la directive 2008/101/CE, de maintenir le texte gouvernemental, quitte à le modifier à la lumière des observations pertinentes du Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire du 22 juin 2010, la Haute Corporation marque son accord avec l'amendement unique proposé par la Commission parlementaire.

## 2. Les chambres professionnelles

### *La Chambre de Commerce*

Hormis quelques observations, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver la technique quant à la forme de transposition de la directive 2008/101/CE, bien qu'elle déplore au fond l'opportunité, voire l'intérêt à ce stade d'une telle initiative communautaire isolée, en dehors du contexte international.

### *La Chambre des Métiers*

Le Chambre des Métiers approuve le projet de loi ainsi que le projet de règlement grand-ducal.

\*

## IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX DE LA COMMISSION

### *Article 1er*

Cet article introduit les quatre titres prévus par la directive ainsi qu'un titre spécifique portant des dispositions diverses, ceci notamment afin d'améliorer la lisibilité du texte. Il est libellé comme suit:

**Art. 1er.** *Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004*

- a) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre*
- b) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO*
- c) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:*
  - 1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre I: Dispositions générales“;*
  - 2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre II: Aviation“;*
  - 3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre III: Installations fixes“;*
  - 4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes“;*
  - 5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „Chapitre V: Dispositions diverses“.*

### *Article 2*

Cet article reprend les définitions de la directive. La Commission du Développement durable approuve la décision des auteurs du projet de loi d'avoir repris la notion de „Commission“, telle que suggérée par le Conseil d'Etat et partant d'avoir ajouté une définition afférente en tant que nouveau point u) formulé comme suit: „u) „Commission“, la Commission européenne“. L'article 2 se lira comme suit:

**Art. 2.** *L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:*

- 1. Le point b) est remplacé par le texte suivant:*

*„b) „émissions“, le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“*
- 2. Les points p), q), r), s), t), u) nouveaux sont ajoutés:*

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

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

### Article 3

Cet article adapte l’intitulé de l’annexe I, en intégrant les dispositions afférentes de la directive. Dans la version du projet de loi soumise à l’avis du Conseil d’Etat en juin 2009, le libellé était le suivant:

#### **Art. 3.**

1. A l’article 4 de la LOI, la référence à l’annexe I se fait comme suit:

„Annexe I: catégories d’activités relevant de la présente loi“

2. L’article est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit:

„Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l’évolution de la législation de l’Union européenne en la matière.“

Dans son avis du 10 novembre 2009, le Conseil d’Etat a noté que les auteurs du projet de loi proposaient que les annexes puissent être modifiées par voie de règlement grand-ducal. La Haute Corporation était d’avis que toute modification d’annexe devra se faire par une loi modificative, ceci au motif que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Cette approche est justifiée et partant la disposition selon laquelle „2. Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l’évolution de la législation de l’Union européenne en la matière“ a été biffée dans le projet de loi déposé à la Chambre et l’article 3 se lira comme suit:

#### **Art. 3. A l’article 4 de la LOI, la référence à l’annexe I se fait comme suit:**

„Annexe I: catégories d’activités relevant de la présente loi“

### Article 4

L’article 4, qui introduit un article 5bis dans la loi du 23 décembre 2004, reprend le compromis dégagé en deuxième lecture avec le Parlement européen. Afin notamment d’inciter le secteur de l’aviation à des réductions d’émissions le plus tôt possible, le pourcentage d’allocation de quotas pour la période d’allocation 2012-2013 et pour chacune des périodes successives débutant en 2013 est fixé respectivement à 97% et 95%, la référence étant constituée par les émissions dites historiques. Le pourcentage de 95% fera l’objet d’un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014. Dans la version du projet de loi soumise à l’avis du Conseil d’Etat en juin 2009, le libellé était le suivant:

#### **Art. 4. La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:**

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

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

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

*3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après „la Commission“, détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel.“*

Le Conseil d'Etat a estimé que la mention des obligations de la Commission quant à la détermination des émissions historiques de l'aviation et de la liste des exploitants d'aéronefs concernés n'avait pas sa place dans le dispositif normatif national. Cette approche étant justifiée, le paragraphe 3 du nouvel article 5bis, formulé comme suit: „3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après „la Commission“, détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel.“, a été biffé par les auteurs du projet de loi et l'article 4 se lira comme suit:

**Art. 4.** *La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:*

**„Art. 5bis: Quantité totale de quotas pour l'aviation**

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

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

#### Article 5

Cet article, qui introduit un article 5ter dans la loi du 23 décembre 2004, a trait à la méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères, suivant des règles qui seront fixées par la Commission. Les recettes afférentes sont versées directement au fonds KYOTO. Le pourcentage de 15% pourra faire l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014.

Le Conseil d'Etat a constaté que les dispositions du paragraphe 4 de cet article, selon lequel „4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2“ constituent une entorse au principe de non-attribution des recettes de l'Etat. Cependant, le Conseil d'Etat reprend les dispositions afférentes dans le texte coordonné qu'il propose, la loi du 23 décembre 2004 prévoyant en son article 22 notamment que ledit fonds intervient entre autres par l'achat ou la vente de crédits d'émission et est alimenté entre autres par le produit de la vente de crédits d'émission et que les recettes afférentes sont portées directement en recette au fonds.

L'article 5 se lira donc comme suit:

**Art. 5.** *La LOI est complétée par un nouvel article 5ter formulé comme suit.*

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

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

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

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

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

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



## Article 6

L'article 6 repose sur une harmonisation intégrale de la proportion de quotas alloués à titre gratuit à l'ensemble des exploitants d'aéronefs participant au système communautaire afin de mettre tous ces exploitants sur un pied d'égalité. Chaque exploitant est soumis à la réglementation d'un seul Etat membre pour ce qui est de l'ensemble de ses activités à destination, au départ et à l'intérieur de l'UE. Tant la Commission que le ministre et l'administration de l'environnement sont appelés à jouer leur rôle en matière de méthode d'allocation harmonisée pour déterminer la quantité totale de quotas à allouer et pour distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs, ceci entre:

- le moment du calcul au niveau communautaire notamment de la quantité totale de quotas à allouer et du nombre de quotas respectivement à allouer à titre gratuit et à mettre aux enchères
- le moment du calcul du total des quotas, alloués au niveau national et à chaque exploitant d'aéronefs intéressé, respectivement pour la période concernée et pour chaque année et
- le moment de l'attribution par le ministre de l'environnement de quotas à chaque exploitant d'aéronef et par année.

Cet article se lira comme suit:

**Art. 6.** *La LOI est complétée par un nouvel article 5quater formulé comme suit:*

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

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

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

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

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

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

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

- a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant*

les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) et

- b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.

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

#### Article 7

L'article 7 prévoit une réserve spéciale de quotas qui est constituée afin de garantir l'accès au marché des nouveaux exploitants d'aéronefs et d'aider les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes-kilomètres qu'ils effectuent. Dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1er décembre 2014, le maintien de la réserve spéciale sera réexaminé, compte tenu de la convergence probable des taux de croissance dans le secteur.

Le Conseil d'Etat souligne que la directive laisse aux Etats membres la faculté de mettre aux enchères les quotas demeurant, le cas échéant, dans la réserve spéciale et qu'une transposition correcte requiert des autorités nationales qu'elles optent pour ou contre cette faculté. Dans la mesure où les auteurs du projet de loi voudraient retenir cette faculté, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il faudrait en fixer les modalités.

Il y a lieu d'attirer l'attention sur le fait que la directive prévoit que la Commission européenne peut établir des modalités d'exécution concernant le fonctionnement de la réserve spéciale. Dans l'attente de telles règles et pour des raisons de sécurité juridique, il a donc été décidé par les auteurs du projet de loi de biffer le paragraphe 8 de l'article sous rubrique (version de juin 2009). L'article 7 se lira donc comme suit:

**Art. 7.** La LOI est complétée par un nouvel article 5quinquies formulé comme suit:

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

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

- a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2; ou
- b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18% entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;
- et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

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

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

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:

- a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et

*exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte;*

*b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis; et*

*c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique:*

- i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;*
- ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et*
- iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).*

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

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

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

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

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

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

- a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5;*
  - i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes-kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4;*
  - ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 et*

b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.

~~8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères.~~

#### Article 8

L'article reprend l'article 3octies de la directive. Il se lit comme suit:

**Art. 8.** La LOI est complétée par un nouvel article 5sexies formulé comme suit:

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

*Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15.*

#### Article 9

L'article 9 vise la notion d'Etat membre responsable d'un aéronef. Selon l'esprit de la directive et afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant relèvera d'un Etat membre. Les Etats membres devraient être tenus de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs titulaires d'une licence d'exploitation pour l'Etat membre en question, ou les exploitants d'aéronefs non titulaires d'une telle licence ou établis dans un pays tiers, dont la majeure partie des émissions pendant une année de base sont imputables à cet Etat membre, se conforment aux exigences de la directive.

Sur base du commentaire du Conseil d'Etat relatif à l'article 4, la Commission du Développement durable constate que le paragraphe 3 du nouvel article 5septies (version de juin 2009) n'a pas été retenu par les auteurs du projet de loi. Elle est en accord avec cette décision et l'article 9 se lira donc comme suit:

**Art. 9.** La LOI est complétée par un nouvel article 5septies libellé comme suit:

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

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

- a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question et
- b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.

2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.

3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission:

- a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1; et
- b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.

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

#### Article 10

L'article reprend le point 6) figurant au chapitre III de la directive. Il se lit comme suit:

**Art. 10.** A l'article 8 de la LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit:

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

#### Article 11

L'article reprend le point 8) figurant au chapitre IV de la directive. Il convient, afin d'améliorer le rapport coût/efficacité du système communautaire, que les exploitants d'aéronefs puissent, à concurrence d'un plafond harmonisé, utiliser les réductions d'émissions certifiées (REC) et les unités de réduction des émissions (URE) résultant d'activités de projets pour s'acquitter de leurs obligations en matière de restitution de quotas. L'utilisation des REC et des URE devrait se faire en cohérence avec les critères d'admission à l'utilisation du système d'échange de quotas d'émission que prévoit la directive. La moyenne des pourcentages définis par les EM pour l'utilisation desdits mécanismes, dits flexibles, durant la première période d'engagement du Protocole de KYOTO s'élève à 15% environ. L'article 11 est libellé comme suit:

**Art. 11.** L'article 12bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit:

„4. Pendant la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis.“

#### Article 12

L'article 12 reprend le point 9) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit:

**Art. 12.** A l'article 12ter de la LOI, le mot „installation(s)“ est remplacé par le mot „activités“.

#### Article 13

L'article reprend le point 10) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit:

**Art. 13.** L'article 13 de la LOI est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

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

2. Le paragraphe 2bis suivant est inséré:

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

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

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

#### Article 14

L'article 14 reprend le point 11) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit:

**Art. 14.** *Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit:*

*„Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3.“*

#### Article 15

L'intitulé de l'article est adapté en ce sens que sont visées la surveillance et la déclaration des émissions, ceci à l'instar de la directive. Le paragraphe 2 modifié reprend le point 12) b) figurant au chapitre IV de la directive. Dans la version de juin 2009, l'article 15 est libellé comme suit:

**Art. 15.** *L'article 15 de la LOI est modifié comme suit:*

1. *L'intitulé est adapté comme suit: „**Surveillance et déclaration des émissions**“*

2. *Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:*

*„2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices.“*

Le Conseil d'Etat note que chaque exploitant déclarera les émissions conformément aux lignes directrices. Etant donné que ces lignes sont précisées dans le règlement grand-ducal d'exécution de la loi en projet, la Haute Corporation suggère de se référer à cette précision. Ainsi, la version définitive de cet article est la suivante:

**Art. 15.** *L'article 15 de la LOI est modifié comme suit:*

1. *L'intitulé est adapté comme suit: „**Surveillance et déclaration des émissions**“*

2. *Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:*

*„2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal.“*

#### Article 16

L'article reprend le point 13) figurant au chapitre IV de la directive. Il est libellé comme suit:

**Art. 16.** *L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant:*

*„Art. 16. Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.*

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

#### Article 17

L'article 17 adapte l'article 20 de la loi de 2004, en vue de le mettre en ligne avec des dispositions similaires en matière environnementale. Dans la version de juin 2009, cet article est libellé comme suit:

**Art. 17.** *L'article 20 de la LOI est modifié comme suit:*

1. *L'intitulé est libellé comme suit:*

**„Art. 20: Mesures administratives“**

2. *Le paragraphe 1 est formulé comme suit:*

„1. En cas de non-respect des dispositions de l'article 21 de la présente loi, le ministre peut, selon le cas,

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

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

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

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:

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

4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante:

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

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte:

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

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

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

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit:

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

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit:

„8. Les décisions prises en application des paragraphes 1, 2, 3, 4, 4bis, 5 et 7 sont susceptibles d'un recours devant le Tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision intervenue.“

Dans son avis du 19 novembre 2009, le Conseil d'Etat a constaté que le renvoi à l'article 21 opéré par l'article 20 de la loi telle que modifiée était erroné. La Haute Corporation a également suggéré de préciser les articles susceptibles d'être sanctionnés administrativement. Les auteurs du projet de loi

déposé à la Chambre ont suivi les suggestions de la Haute Corporation qui consistent d'une part à préciser les articles dont le non-respect est susceptible de mesures administratives et d'autre part à déterminer la nature du recours administratif, ceci sous la forme d'un recours en réformation. Etant donné cependant que le Conseil d'Etat n'avait pas fait de proposition de texte, la Commission du Développement durable a introduit un amendement en la matière, amendement que le Conseil d'Etat a été en mesure d'approuver dans son avis complémentaire du 22 juin 2010. L'article 17 sera libellé comme suit:

**Art. 17.** *L'article 20 de la LOI est modifié comme suit:*

1. *L'intitulé est libellé comme suit:*

**„Art. 20: Mesures administratives“**

2. *Le paragraphe 1 est formulé comme suit:*

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

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

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

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

3. *Le paragraphe 3 est modifié comme suit:*

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

4. *L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante:*

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

*Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte:*

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

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

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

5. *Le paragraphe 6 est supprimé.*

6. *Le paragraphe 7 est formulé comme suit:*



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

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit:

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

#### Article 18

L'article 21 de la loi de 2004 est adapté en vue d'une meilleure lisibilité. La référence à l'énoncé des violations est supprimée, ceci à l'instar d'autres dispositions applicables en matière environnementale. La version de juin 2009 est la suivante:

**Art. 18.** *L'article 21 de la LOI est modifié comme suit:*

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit:

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

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

„2. Les mêmes peines sont applicables

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

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 2 prévoit que les peines sont applicables aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. Etant donné qu'un arrêté constitue par définition une mesure individuelle, il n'y a pas lieu d'y greffer une peine en plus de celles prévues par la loi et ses règlements d'exécution. Cette remarque de la Haute Corporation étant justifiée, le deuxième tiret paragraphe 2 se lira comme suit: „– aux infractions aux règlements pris en exécution de la présente loi.“ et l'article se lira:

**Art. 18.** *L'article 21 de la LOI est modifié comme suit:*

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit:

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

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

„2. Les mêmes peines sont applicables

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

#### Article 19

L'article 19 adapte l'annexe I de la loi de 2004 conformément à la directive. Conformément au principe d'une meilleure réglementation, la directive exclut du régime communautaire certains vols. Afin d'éviter des charges administratives disproportionnées, les transporteurs aériens commerciaux effectuant pendant trois périodes consécutives de quatre mois moins de 243 vols par période ne relèvent pas du système communautaire. Une telle disposition est à l'avantage des compagnies aériennes dont l'activité est limitée à certains services, qui entrent dans le champ d'application du régime communautaire, notamment de compagnies aériennes des pays en développement. L'article 19 se lit comme suit:

**Art. 19.** *L'annexe I de la LOI est modifiée comme suit:*

1. Le titre est remplacé par le texte suivant:

„Catégories d'activités relevant de la présente loi“

2. L'alinéa suivant est inséré au paragraphe 2 avant le tableau:

„A compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité seront couverts“

## 3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p>„Aviation</p> <p>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</p> <p>Sont exclus de cette définition:</p> <p>a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;</p> <p>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</p> <p>c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre;</p> <p>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;</p> <p>e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;</p> <p>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;</p> <p>g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol;</p> <p>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</p> <p>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an;</p> <p>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois;</li> <li>– soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an.</li> </ul> <p>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point.“</p>	<p>Dioxyde de carbone</p>
--	---------------------------

## V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

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

\*

### PROJET DE LOI

**portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004**

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

**Art. 1er.** Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004

- 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
- 3) modifiant l'article 13bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés, dénommée ci-après „LOI“:
  1. Avant l'article 1er de la LOI est inséré le titre suivant: „*Chapitre I: Dispositions générales*“;
  2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant: „*Chapitre II: Aviation*“;
  3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant: „*Chapitre III: Installations fixes*“;
  4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant: „*Chapitre IV: Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes*“;
  5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant: „*Chapitre V: Dispositions diverses*“.

**Art. 2.** L'article 3 de la LOI est modifié comme suit:

1. Le point b) est remplacé par le texte suivant:
 

„b) „émissions“, le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité;“
2. Les points p), q), r), s), t), u) nouveaux sont ajoutés:
 

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

„q) „transporteur aérien commercial“, un exploitant qui fournit au public, contre rémunération, des services réguliers ou non réguliers de transport aérien pour l'acheminement de passagers, de fret ou de courrier;“

„r) „Etat membre responsable“, l'Etat membre chargé de gérer le système communautaire eu égard à un exploitant d'aéronef, conformément à l'article 5septies;“

„s) „émissions de l'aviation attribuées“, les émissions de tous les vols relevant des activités aériennes visées à l'annexe I au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre ou à l'arrivée dans un tel aéroport en provenance des pays tiers;“

„t) „émissions historiques du secteur de l'aviation“, la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I;“

„u) „Commission“, la Commission européenne“.

**Art. 3.** A l'article 4 de la LOI, la référence à l'annexe I se fait comme suit:

„Annexe I: catégories d'activités relevant de la présente loi“.

**Art. 4.** La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit:

**„Art. 5bis: *Quantité totale de quotas pour l'aviation***

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

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

**Art. 5.** La LOI est complétée par un nouvel article 5ter formulé comme suit:

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

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

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

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

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

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

**Art. 6.** La LOI est complétée par un nouvel article 5quater formulé comme suit:

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

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

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

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

- a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5bis,
- b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5ter,
- c) le nombre de quotas à prévoir au titre de la réserve spéciale pour les exploitants d'aéronefs pour cette période conformément à l'article 5quinquies, paragraphe 1,

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

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

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

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

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

**Art. 7.** La LOI est complétée par un nouvel article 5quinquies formulé comme suit:

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

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

- a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2; ou
- b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18% entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;

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

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

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

3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2:

- a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précitées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte;
- b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis et
- c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique:

- i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période;
- ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période; et
- iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 8.** La LOI est complétée par un nouvel article 5sexies formulé comme suit:

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

Chaque exploitant d'aéronef soumet au ministre un programme énonçant les mesures relatives au suivi et à la notification des émissions et des données relatives aux tonnes-kilomètres nécessaires aux fins des demandes au titre de l'article 5quater. Le ministre approuve ces programmes en conformité avec les lignes directrices dont question à l'article 15.“

**Art. 9.** La LOI est complétée par un nouvel article 5septies libellé comme suit:

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

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

- a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question et
- b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.

2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.

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

**Art. 10.** A l'article 8 de la LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit:

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

**Art. 11.** L'article 12bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit:

„4. Pendant la période visée à l'article 5bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2bis. La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5bis.“

**Art. 12.** A l'article 12ter de la LOI, le mot „installation(s)“ est remplacé par le mot „activités“.

**Art. 13.** L'article 13 de la LOI est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

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

2. Le paragraphe 2bis suivant est inséré:

„2bis. Le ministre s'assure que, au plus tard le 30 avril de chaque année, chaque exploitant d'aéronef restitue un nombre de quotas égal au total des émissions de l'année civile précédente, vérifiées conformément à l'article 16, résultant des activités aériennes visées à l'annexe I pour

lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. Les quotas restitués sont ensuite annulés par le ministre.“

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

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

**Art. 14.** Le paragraphe 3, premier alinéa, de l'article 14 de la LOI est modifié comme suit:

„Quatre mois après le début de la première période de cinq ans visée à l'article 12, paragraphe 2, le ministre annule les quotas qui ne sont plus valables et qui n'ont pas été restitués et annulés conformément à l'article 13, paragraphe 2bis ou 3.“

**Art. 15.** L'article 15 de la LOI est modifié comme suit:

1. L'intitulé est adapté comme suit: „*Surveillance et déclaration des émissions*“

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

„2. Chaque exploitant ou exploitant d'aéronef déclare à l'administration les émissions au cours de chaque année civile, de l'installation ou, à compter du 1er janvier 2010, de l'aéronef, qu'il exploite, après la fin de l'année concernée, conformément aux lignes directrices définies dans un règlement grand-ducal.“

**Art. 16.** L'article 16 de la LOI est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.** Les déclarations présentées par les exploitants ou les exploitants d'aéronefs en application de l'article 15, paragraphe 2, sont vérifiées conformément aux critères définis par règlement grand-ducal par un réviseur d'entreprises agréé ou par une personne agréée au titre de la loi du 21 avril 1993 relative à l'agrément de personnes physiques ou morales, privées ou publiques, autres que l'Etat, pour l'accomplissement de tâches techniques d'étude et de vérification dans le domaine de l'environnement. Les frais de vérification sont à charge de l'exploitant ou de l'exploitant d'aéronef. L'administration est informée du résultat des vérifications.“

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

**Art. 17.** L'article 20 de la LOI est modifié comme suit:

1. L'intitulé est libellé comme suit:

„**Art. 20: Mesures administratives**“

2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit:

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

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

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

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

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit:

„3. Tout exploitant ou exploitant d'aéronef qui, au plus tard le 30 avril de chaque année, ne restitue pas un nombre de quotas suffisant pour couvrir ses émissions de l'année précédente, est tenu de payer une amende sur les émissions excédentaires. Pour chaque tonne d'équivalent-dioxyde



de carbone émise pour laquelle l'exploitant ou l'exploitant d'aéronef n'a pas restitué de quotas, l'amende sur les émissions excédentaires est de 100 euros. Le paiement de l'amende sur les émissions excédentaires ne libère pas l'exploitant ou exploitant d'aéronef de l'obligation de restituer un nombre de quotas égal à ces émissions excédentaires lors de la restitution des quotas correspondant à l'année civile suivante.“

4. L'article est complété par un nouveau paragraphe 4bis ayant la teneur suivante:

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

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte:

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

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

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

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit:

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

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit:

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

**Art. 18.** L'article 21 de la LOI est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit:

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

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit:

„2. Les mêmes peines sont applicables

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

**Art. 19.** L'annexe I de la LOI est modifiée comme suit:

1. Le titre est remplacé par le texte suivant:

**„Catégories d'activités relevant de la présente loi“**

2. L'alinéa suivant est inséré au paragraphe 2 avant le tableau:

„A compter du 1er janvier 2012, tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité seront couverts.“

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée:

<p><i>„Aviation</i></p> <p><i>Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité.</i></p> <p><i>Sont exclus de cette définition:</i></p> <p><i>a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol;</i></p> <p><i>b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et de la police;</i></p> <p><i>c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre;</i></p> <p><i>d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago;</i></p> <p><i>e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué;</i></p> <p><i>f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs;</i></p> <p><i>g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements, qu'ils soient embarqués ou au sol;</i></p> <p><i>h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5.700 kg;</i></p> <p><i>i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408/92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30.000 sièges par an;</i></p> <p><i>j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>– soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois;</i></li> <li><i>– soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10.000 tonnes par an.</i></li> </ul> <p><i>Les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres d'un Etat membre ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point. “</i></p>	<p><i>Dioxyde de carbone</i></p>
---	----------------------------------

Luxembourg, le 30 juin 2010

*Le Rapporteur,*  
 Marcel OBERWEIS

*Le Président,*  
 Fernand BODEN

